

**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 3

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., Роголёв 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 3 / Орловский юридический институт МВД России. – Орёл: ОрЮИ МВД России, 2012. – 123 с.

ISBN 978-5-88872-037-0 (ч.3)

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 978-5-88872-037-0 (ч. 3)
ISBN 978-5-88872-034-9

© ОрЮИ МВД России, 2012

СОДЕРЖАНИЕ

Ноговицина Е.Н. ПРОБЛЕМА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	5
Павлова Е.В. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ОБЪЕКТ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ.....	8
Паньшин Д.Л. ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛУ ОБ АДМИНИСТРАТИВНОМ ПРАВОНАРУШЕНИИ: ЗАДЕРЖАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И ЗАПРЕЩЕНИЕ ЕГО ЭКСПЛУАТАЦИИ	11
Подчерняев А.Н. УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ.....	16
Подчерняев Н.Г. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ОБУЧАЮЩИХ СИСТЕМ.....	19
Позднякова Е.В. К ВОПРОСУ О СУЩНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	21
Поляков Э.А. ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ОГНЕСТРЕЛЬНОГО ОРУЖИЯ СОТРУДНИКАМИ ДПС ГИБДД.....	24
Проказин Д.Л. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ)	26
Разуваева Н.И. ПОДБОР КАДРОВ В ОРГАНАХ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ КАК АДМИНИСТРАТИВНАЯ ПРОЦЕДУРА.....	29
Рябинкина А.Н., Шипунова А. ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВЫГОРАНИЕ СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ.....	31
Савилов М.Г. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ КАК ФАКТОР ДАЛЬНЕЙШЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ.....	34
Савкин А.Н. КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ БОЕВОЙ ГОТОВНОСТИ СОТРУДНИКОВ ОВД.....	36
Савчук Н.А. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	39
Салтыкова Л.Е. ВОЗМОЖНОСТИ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ПСИХОДИАГНОСТИЧЕСКОЙ ПРОГРАММЫ «МОНИТОРИНГ» В ОЦЕНКЕ ЛИДЕРСКОГО СТАТУСА РУКОВОДИТЕЛЕЙ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ МВД РОССИИ.....	40
Сальников Е.В. ТОЛЕРАНТНОСТЬ, ЕЕ СУЩНОСТЬ, МЕСТО И РОЛЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ЭТИЧЕСКОМ ОБЛИКЕ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....	45
Семенов Е.А. К ВОПРОСУ О ПРИМЕНЕНИИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ СПЕЦИАЛИСТАМИ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ.....	47
Семенов Е.Ю. НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ИНФОРМАЦИОННО-УПРАВЛЯЮЩЕЙ СИСТЕМЫ ДПД ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ (АИУП ДПС)	50
Сидоров А.С. ПОРТАТИВНЫЙ АНАЛИЗАТОР НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И ПСИХОТРОПНЫХ ВЕЩЕСТВ ДЛЯ СКРИНИНГА ВОДИТЕЛЕЙ НА ДОРОГЕ....	53
Сидоряк Н.В. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВАЯ СУЩНОСТЬ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	55
Смирнова Е.С., Позднышов А.Н. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ ПРИНУЖДЕНИЕ В СИСТЕМЕ МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	57
Сорокин А.И. ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ НОРМЫ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	60

Сретенцев А.Н. ПРОБЛЕМЫ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП.....	62
Степанюк В.В. ГЕНЕЗИС ИНСТИТУТА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	65
Степанюк В.И. ОРГАНИЗАЦИОННО-ТАКТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРИМЕНЕНИЯ ОГНЕСТРЕЛЬНОГО ОРУЖИЯ.....	67
Степкин Р.М. ОСНОВАНИЯ ПРЕСЛЕДОВАНИЯ СОТРУДНИКАМИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГИБДД АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	70
Строева О.А. ПРАВОСОЗНАНИЕ КАК ОДИН ИЗ ФАКТОРОВ УСПЕШНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....	73
Титов С.А. К ВОПРОСУ О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД И НАЛОГОВЫХ ОРГАНОВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ИМИ СВОЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	76
Тихонович М.И. ТАКТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРИМЕНЕНИЯ ОГНЕСТРЕЛЬНОГО ОРУЖИЯ СОТРУДНИКАМИ ДПС ГИБДД С ЦЕЛЬЮ ОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА.....	80
Тишков С.А. О ВОЗМОЖНОСТИ ДОПРОСА СВИДЕТЕЛЕЙ ПО ДЕЛАМ О ДТП В РЕЖИМЕ ВИДЕОКОНФЕРЕНЦСВЯЗИ.....	82
Трошев Д.Б. К ВОПРОСУ О ПРАВОВОЙ ПРИРОДЕ ЗАДЕРЖАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	84
Фармагей Л.К. НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	86
Федотова О.В. ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....	92
Флоря Д.Ф. ОСОБЕННОСТИ ВЫЯВЛЕНИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ РАССЛЕДОВАНИЮ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДТП.....	95
Фомичев А.Ю. ДЕЛЕГИРОВАНИЕ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....	98
Харитонов И.И. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ УЧАСТКОВЫХ УПОЛНОМОЧЕННЫХ ПОЛИЦИИ С СОТРУДНИКАМИ ГИБДД ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ОХРАНЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ...	99
Харыбин А.Ю. ТЕХНИЧЕСКИЙ ОСМОТР АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ.....	103
Черепков С.А., Сидоренко А.В. ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЕЙ НА ОСНОВЕ ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА.....	105
Четверикова А.И. АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	108
Шекшуева И.Ю. РАБОТА ПО ОПТИМИЗАЦИИ ПРОЦЕССА АДАПТАЦИИ КУРСАНТОВ К УСЛОВИЯМ УЧЕБНОЙ И СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	110
Шепарнева А.И. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	113
Шумилин В.П. РОЛЬ ОБУЧАЮЩИХ СИСТЕМ В ПОДГОТОВКЕ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....	115
Юринова Ю.В. ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ТРЕНИНГ КАК МЕТОД ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ К РЕАЛИЗАЦИИ ВЛАСТНЫХ ПОЛНОМОЧИЙ.....	117
Якубина Ю.П. ИСПОЛНЕНИЕ ПРИГОВОРА, ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ПОСТАНОВЛЕНИЯ СУДОВ В УГОЛОВНОМ СУДОПРОИЗВОДСТВЕ.....	121

ПРОБЛЕМА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Ноговицина Е.Н.,

старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России

Мировая практика свидетельствует, что любые решения в области безопасности дорожного движения не будут достаточно эффективны до тех пор, пока общество и каждый гражданин, не осознают свою причастность к решению этой жизненно важной проблемы.

Вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в последние годы уделяется серьезное внимание на уровне Правительства Российской Федерации. Удалось повернуть лицом к проблеме снижения тяжести последствий ДТП многие ведомства, а также руководителей регионов. За прошедшие годы посредством реализации мероприятий ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» удалось значительно активизировать действия государства по снижению дорожно-транспортного травматизма, а также повышению сознания и предупреждению опасного поведения участников дорожного движения. Принимаемые меры дали положительный результат. Так, в сравнении с 2004 годом количество погибших в ДТП уменьшилось более чем на восемь тысяч человек.

МВД России совместно с Минздравсоцразвития, МЧС, Минобрнауки, Министерством транспорта, Федеральным дорожным агентством и другими ведомствами было выполнено свыше четырех тысяч основных мероприятий программы по улучшению организации движения транспорта и пешеходов, по развитию системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, методических и организационных основ системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения. Россией подписано и ратифицировано более двадцати международных соглашений. Большое внимание уделялось и уделяется совершенствованию нормативных правовых актов, в том числе и вопросам юридической ответственности участников дорожного движения. До недавнего времени в нашей стране наказание за нарушение правил дорожного движения зачастую не соответствовало степени общественной опасности.

В прошедшем 2011 году был принят ряд федеральных законов и внесены изменения в нормативные правовые акты по безопасности дорожного движения. Федеральным законом от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» были существенно ужесточены административные наказания в области дорожного движения. Законом также совершенствуется порядок привлечения к ответственности нарушителей нормативных правовых актов в области дорожного движения. В этой связи возрастает значение применения административно-принудительных мер к нарушителям правил дорожного движения, где немалое значение имеет реализация принципа неотвратимости наказания, как в отношении российских, так и в отношении иностранных граждан.

В соответствии с частью 1 статьи 2.6 КоАП РФ иностранные граждане и лица без гражданства имеют те же основные права и обязанности, что и граждане Российской Федерации, поэтому при нарушении правил дорожного движения они могут быть привлечены к административной ответственности на общих основаниях, если это не противоречит международным соглашениям (договорам).

Если говорить о Содружестве Независимых Государств, в этой части в 2008 году нашей страной была ратифицирована Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения (Москва, 28 марта 1997 года), заключенная между государствами СНГ (Арменией, Беларусью, Казахстаном, Таджикистаном). Конвенция предусматривает взаимное признание и исполнение странами СНГ решений по делам о следующих нарушениях ПДД, в которые входят:

- нарушения, повлекшие причинение легких телесных повреждений;

- нарушение водителем транспортного средства обязанности оставаться на месте ДТП;
- управление транспортным средством в состоянии опьянения или под воздействием наркотических средств;
- невыполнение законного требования работника полиции об остановке транспортного средства;
- уклонение водителя от прохождения освидетельствования на состояние опьянения;
- передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения.

Тем не менее наиболее опасными нарушениями правил дорожного движения, влекущими происшествия с особо тяжкими последствиями, не только в Российской Федерации, но и практически во всех развитых странах мира, являются:

- превышение установленной скорости движения;
- выезд на полосу, предназначенную для встречного движения;
- нарушение правил проезда перекрестков и др.

Надо полагать, что, ввиду отсутствия надлежащей правовой регламентации, привлечь иностранного гражданина за данные виды нарушений Правил дорожного движения достаточно сложно. В то же время принятие настоящей Конвенции в последние годы позволило упорядочить некоторые правовые механизмы взаимодействия правоприменителей стран СНГ с привлечением граждан сопредельных государств к административной ответственности в области дорожного движения.

Однако с внедрением в регионах Российской Федерации специальных технических средств фиксации нарушений правил дорожного движения, остаются неразрешенными вопросы привлечения иностранных граждан к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, зафиксированные системами видеонаблюдения. Современные системы видеонаблюдения способны фиксировать транспортные средства с установленными на них транзитными и иными номерами, поскольку производится снимок полностью всего транспортного средства. В настоящее время в системе автоматической фиксации задействованы только российские форматы, установить собственников транспортных средств иностранных государств не представляется возможным ввиду отсутствия доступа к информационным базам данных о автомобилотранспортных средствах, принадлежащих иностранным гражданам, в связи с чем в соответствии с требованиями действующего КоАП РФ возбудить административное производство, а впоследствии привлечь и обязать иностранных граждан (владельцев транспортных средств) платить штрафы за нарушения правил дорожного движения, зафиксированные с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, не представляется возможным. Поэтому данная норма закона не может быть применена к иностранным гражданам ввиду отсутствия соответствующих информационных ресурсов и межгосударственных правовых актов, регулирующих данные отношения.

Не отработан предусмотренный частью 5 статьи 32.2 КоАП РФ порядок уплаты и взимания штрафа в случае уклонения иностранного гражданина от уплаты такового. Рассматриваемая норма указывает, что при отсутствии документа, свидетельствующего об уплате административного штрафа, по истечении срока, указанного в части 1 настоящей статьи (30 дней), судья, орган, должностное лицо, вынесшее постановление, направляют в течение трех суток постановление о наложении административного штрафа с отметкой о его неуплате судебному приставу-исполнителю для исполнения в порядке, предусмотренном федеральным законодательством. Кроме того, должностное лицо федерального органа исполнительной власти, структурного подразделения или территориального органа, а также иного государственного органа, уполномоченного осуществлять производство по делам об административных правонарушениях (за исключением судебного пристава-исполнителя), составляет протокол об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 20.25 настоящего Кодекса, в отношении лица, не уплатившего административный штраф. Статья 11 Федерального закона от 02.10.2007 №229-ФЗ «Об исполнительном производстве» говорит об исполнении в России только решений иностранных судов и арбитражей.

Конвенцией о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях Правил дорожного движения (Москва, 28 марта 1997 года), заключенной ме-

жду государствами СНГ, установлено два альтернативных варианта поведения в случае нарушения иностранным лицом правил дорожного движения.

Во-первых, наложение административного взыскания на территории государства, где были нарушены правила дорожного движения, с направлением вынесенного решения в государство, гражданином которого является нарушитель, для его исполнения на основе норм местного законодательства.

В частности, согласно статье 2 Конвенции договаривающиеся стороны признают решения компетентных органов, вынесенные за нарушения ПДД в отношении лиц, проживающих на территории одной из договаривающихся сторон. Если установлено, что лицо, проживающее на территории одного из государств - участников Конвенции, нарушило правила дорожного движения на территории другого государства - также участника Конвенции, то компетентные органы государства места совершения правонарушения принимают решение о наложении административного взыскания или о прекращении делопроизводства в отношении этого лица. При наложении взыскания за нарушение ПДД компетентные органы государства места совершения правонарушения в случае невозможности его исполнения в течение 15 дней направляют в государство места проживания лица, совершившего нарушение, запрос об исполнении наложенного взыскания.

Государство места проживания лица, нарушившего правила дорожного движения, исполняет решения, вынесенные компетентными органами государства места совершения правонарушения, в соответствии со своим национальным законодательством. Лицо, на которое наложено административное взыскание, имеет право его обжалования в соответствии с законодательством государства места совершения правонарушения.

При этом денежные средства в виде штрафов, уплаченных в результате исполнения запросов, поступают в доход государства места проживания правонарушителя (статья 11 Конвенции).

Во-вторых, передача материалов из государства, где было совершено нарушение ПДД, в другое государство по месту проживания правонарушителя, для решения вопроса о привлечении его к административной ответственности.

Например, если лицо, проживающее на территории одной из договаривающихся сторон, нарушило правила дорожного движения на территории другой договаривающейся стороны, то согласно статье 3 данной Конвенции договаривающаяся сторона места совершения правонарушения может просить договаривающуюся сторону места проживания возбудить преследование этого лица в административном порядке и передать дело договаривающейся стороне места проживания в целях вынесения окончательного административного взыскания, если только договаривающаяся сторона места совершения правонарушения не начала такое преследование сама или если она не сочтет целесообразным прекратить его. Государство места проживания обязуется принимать и рассматривать материалы о нарушении ПДД, а также информировать о принятых решениях государство места совершения правонарушения.

Можно сказать, что в первом случае появляется новое основание для взаимного исполнения административных актов, налагающих взыскания за нарушение правил дорожного движения.

Процедура направления просьбы о начале административного преследования по месту жительства правонарушителя в случае совершения гражданином одного государства административного правонарушения в области дорожного движения на территории другого государства, рассмотрения и применяемого права содержится в Европейской конвенции о мерах наказания за нарушение правил дорожного движения от 30 ноября 1964 года. Наличие в Европейской конвенции более расширенного перечня нарушений правил дорожного движения и подробной регламентации мер о наказании за нарушение правил дорожного движения существенно облегчила бы работу должностных лиц, уполномоченных возбуждать, рассматривать и обращать к исполнению дела об административных правонарушениях в области дорожного движения, но ни СССР, ни Российской Федерацией данная Конвенция не ратифицирована.

Вместе с тем статьей 29^{1.6} КоАП РФ предусмотрен порядок привлечения к административной ответственности иностранных юридических лиц или иностранных граждан, впоследствии оказавшихся за ее пределами, и невозможности производства процессуальных действий с его участием на территории Российской Федерации посредством направления всех материалов

возбужденного и расследуемого дела об административном правонарушении посредством передачи в Генеральную прокуратуру Российской Федерации, которая решает вопрос об их направлении в компетентные органы иностранного государства для осуществления административного преследования. В представляющем интерес правовом аспекте практика рассмотрения и направления подобных административных дел в соответствующие органы нуждается в обобщении, а многие вопросы в разъяснении.

Таким образом, особенность нашего времени состоит в том, что вопросы обеспечения безопасности на дорогах России и стран ближнего и дальнего зарубежья вышли за границы отдельных государств и требуют глубокого межгосударственного осмысления и конструктивного взаимодействия с принятием международных правовых актов, способствующих наведению дисциплины на дорогах и безопасности участников дорожного движения.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ОБЪЕКТ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Павлова Е.В.,

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

Обеспечение безопасности дорожного движения в настоящий период стало самостоятельным направлением в государственной политике России, так как негативные последствия автоаварий превышают ущерб от других катастроф, несчастных случаев и преступлений. Главным управлением обеспечения безопасности дорожного движения МВД России проводится подробный анализ причин и факторов, влияющих на положение дел с аварийностью, определяются пути деятельности органов внутренних дел в указанном аспекте¹. В России завершает действие Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения на 2006-2012 гг.»². В настоящее время разработана новая национальная стратегия повышения безопасности дорожного движения, которая прописана в профильной ФЦП на 2013-2020 годы. Задача, которая в ней ставится - сокращение за десятилетие числа погибших в ДТП в два раза к среднему показателю за последние три года, который составляет почти 30 тысяч человек. В своих выступлениях Министр внутренних дел Российской Федерации Р.Г. Нургалиев не раз озвучивал, что в целях повышения безопасности дорожного движения и устранения причин ДТП необходим один системный фактор – воспитание правосознания всех участников дорожного движения, в том числе и сотрудников ГИБДД. Ключевым инструментом глава МВД считает ужесточение персональной ответственности как автомобилистов, так и сотрудников ГИБДД по всей ведомственной вертикали³.

Вместе с тем обеспечение безопасности дорожного движения является одной из форм реализации единой государственной политики в области охраны жизни, здоровья и имущества граждан путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Данное направление деятельности человечества имеет огромное социальное и экономическое значение.

Сфера безопасности дорожного движения на федеральном уровне регулируется федеральными законами, указами Президента России, постановлениями Правительства Российской Федерации. Основополагающими из них являются: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (в ред. 1 января 2012 г.); Кодекс Россий-

¹ Об утверждении Положения о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ: Приказ МВД РФ №678 от 16.06.2011 // Консультант Плюс: [Электронный ресурс].

² Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 гг.»: проблемы реализации и пути решения. Обеспечение безопасности дорожного движения в России // Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. 2006. № 15 (303).

³ Трофимов А.В. Взятчику руки не подам // Независимая газ. 2007. № 061(4024).

ской Федерации об административных правонарушениях, введенный в действие федеральным законом от 30 декабря 2001 г. № 196-ФЗ (в ред. 1 апреля 2012 г.); Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. 23 декабря 2011 г.).

Практика нормативно-правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения показывает, что разработка документов во многом осуществляется несистематизированно, слабо координируется на основе единых принципов, поэтому нормативная база в целом ряде случаев содержит внутренние противоречия. Положения актов, разрабатываемых различными субъектами обеспечения дорожного движения, дублируют друг друга, в них имеется много правовых пробелов.

В настоящий момент назрела необходимость пересмотра всей нормативно-правовой базы в области дорожного движения. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» целесообразно заменить новым законом – «О дорожном движении», который бы регулировал более широкий спектр правоотношений в сфере дорожного движения.

Решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения относится к приоритетным задачам развития нашей страны. Именно поэтому Правительством Российской Федерации была принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 гг.»

Важнейшими индикаторами программы являются: снижение транспортного риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств); снижение социального риска (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения), сокращение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий; сокращение количества детей, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий¹.

Параллельно ведется работа по подготовке и реализации положений Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г., Транспортной стратегии России до 2030 г., которые прямо или косвенно затрагивают вопросы безопасности дорожного движения.

Статистика показывает, что в целом по стране за последнее десятилетие почти в полтора раза увеличилось количество людей, пострадавших в ДТП, из расчета на 100 тыс. населения и на 8% из расчета на 10 тыс. единиц транспорта. Анализ зарубежных данных показывает, что уровень защищенности населения в Российской Федерации от угроз, связанных с дорожным движением, в 2 - 5 раз ниже, чем в странах Западной Европы².

С 1 марта 2011 года вступил в силу Федеральный закон «О полиции» №3-ФЗ. В статье 2 определяется, что обеспечение безопасности дорожного движения отнесено к основным направлениям деятельности полиции. В Законе «О милиции» такое направление не выделялось³.

В пункте 19 части 1 статьи 12 Федерального закона «О полиции» указывается следующая обязанность полиции: «осуществлять государственный контроль (надзор) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также за деятельностью организаций, проводящих обязательный технический осмотр автотранспортных средств и прицепов к ним; регулировать дорожное движение; оформлять документы о дорожно-транспортном происшествии; осуществлять государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения; принимать экзамены на право управления автотранспортными средствами, трамваями, троллейбусами и выдавать водительские удостоверения; регистрировать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, автотранспортные средства и прицепы к ним и выдавать в установленных случаях свидетельства о допуске их к перевозке опасных грузов; осуществлять по основаниям и в порядке, которые предусмотрены

1 Интервью Виктора Кирьянова обозревателю ИТАР-ТАСС Светлане Аликиной. <http://itar-tass.com/level2>.

² Войтенков Е.А. Актуальные проблемы в сфере безопасности дорожного движения и возможные организационно-правовые пути их решения // Юридический мир. 2010. №8. С.52-55.

³ О полиции: Федеральный закон Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. №3-ФЗ // Российская газ. 2011. 8 февр.

Правительством Российской Федерации, сопровождение транспортных средств; согласовывать маршруты транспортных средств, осуществляющих перевозку крупногабаритных грузов, а в установленных законодательством Российской Федерации случаях - тяжеловесных грузов;»¹ согласно пункту этой статьи российские полицейские не будут проводить техосмотр транспортных средств. Однако структуры, проводящие техосмотр, окажутся под надзором полиции.

В отношении основных прав полиции в пункте 20 части 1 статьи 13 определяется, что полиция имеет право: «останавливать транспортные средства, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения, проверять документы на право пользования и управления ими, документы на транспортные средства и перевозимые грузы, наличие страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства; осуществлять с участием водителей или граждан, сопровождающих грузы, осмотр транспортных средств и грузов при подозрении, что они используются в противоправных целях, с составлением соответствующего акта; задерживать транспортные средства, находящиеся в розыске; временно ограничивать или запрещать дорожное движение, изменять организацию движения на отдельных участках дорог при проведении публичных и массовых мероприятий и в иных случаях в целях создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов либо если пользование транспортными средствами угрожает безопасности дорожного движения; временно ограничивать или запрещать дорожное движение на железнодорожных переездах, не отвечающих правилам их содержания в безопасном для дорожного движения состоянии; выдавать в установленном порядке разрешения на установку на транспортных средствах устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, условных опознавательных знаков (сигналов)»; права в этом пункте более структурированы и систематизированы, а также в некоторых вопросах организации деятельности расширены для четкой регламентации новой силовой структуры.

Также в пункте 21 части 1 статьи 13 определяется, что полиция имеет право: «требовать от государственных и муниципальных органов, общественных объединений и организаций проведения мероприятий, предусмотренных законодательством о безопасности дорожного движения; ограничивать или запрещать проведение на дорогах ремонтно-строительных и других работ, осуществляемых с нарушением требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения; задерживать транспортные средства и отстранять водителей от управления транспортными средствами в случаях и порядке, предусмотренных законодательством Российской Федерации; запрещать эксплуатацию автотранспортных средств и прицепов к ним, тракторов и других самоходных машин при наличии технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения, транспортных средств, владельцами которых не выполнена установленная федеральным законом обязанность по страхованию гражданской ответственности, а также транспортных средств, не прошедших обязательного технического осмотра, имеющих скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов либо поддельные, измененные государственные регистрационные знаки, а равно имеющих маркировку, не соответствующую данным, указанным в регистрационных документах, в том числе в случаях, предусмотренных федеральным законом, - со снятием государственных регистрационных знаков до устранения причин, послуживших основанием для такого запрещения; при осуществлении государственного контроля (надзора) в области обеспечения безопасности дорожного движения проводить проверки деятельности организаций и индивидуальных предпринимателей, выдавать должностным лицам этих организаций и индивидуальным предпринимателям предписания об устранении выявленных нарушений, в том числе нарушений требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, ремонте, реконструкции и содержании дорог». В пунктах 20 и 21 приведены действия, которые могут выполнять только специально уполномоченные сотрудники полиции (сотрудники ГИБДД или аналогичного подразделения полиции).

Так, необходимо отметить такую норму Федерального закона «О полиции», как: «Полиция в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, применяет электронные формы приема и регистрации документов, уведомления о ходе предоставления госу-

¹ Там же.

дарственных услуг, взаимодействия с другими правоохранительными органами, государственными и муниципальными органами, общественными объединениями и организациями», эта норма указана в части 2 статьи 11 «Использование достижений науки и техники, современных технологий и информационных систем». В настоящее время можно, например, записаться на технический осмотр через специальный портал государственных услуг, чтобы не стоять в очередях. Скорее всего, в будущем через Интернет можно будет осуществлять и другие операции с ГИБДД, и это будет достаточно удобно.

Таким образом, можно сделать следующий вывод, что сфера безопасности дорожного движения на федеральном и местном уровнях заслуживает пристального внимания, а проблема повышения эффективности деятельности сотрудников ГИБДД в последнее время привлекает пристальное внимание как ученых, так и практических работников. Это объясняется тем, что их профессиональная деятельность является одной из детерминант, оказывающих значительное влияние на положительную динамику в сфере снижения аварийности на дорогах, а соответственно, и повышение уровня безопасности дорожного движения в стране.

ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛУ ОБ АДМИНИСТРАТИВНОМ ПРАВОНАРУШЕНИИ: ЗАДЕРЖАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА И ЗАПРЕЩЕНИЕ ЕГО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Паньшин Д.Л.,
старший преподаватель кафедры специальных
дисциплин Филиала ВИПК МВД России
(г. Набережные Челны)

Причиной для изучения проблемы послужили часто встречающиеся трудности, возникающие в практике подразделений ГИБДД при определении самого факта устранения причины задержания транспортного средства.

Так, подразделениями ГИБДД для выдачи разрешения на получение транспортного средства со специализированной охраняемой стоянки неоднозначно понимается сам факт устранения причины задержания транспортного средства с неисправной тормозной системой или рулевым управлением.

По аналогии, а также для иллюстрации этой проблемы приведем пример задержания транспортного средства за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения. В данной ситуации все предельно ясно: протрезвел водитель, и значит, причина задержания транспортного средства устранена. При такой ситуации уполномоченное должностное лицо ГИБДД незамедлительно выдает разрешение на получение транспортного средства со специализированной охраняемой стоянки.

Теперь вернемся к ситуации с неисправной тормозной системой или рулевым управлением. Представим, что транспортное средство с неисправной тормозной системой или рулевым управлением находится на специализированной охраняемой стоянке и необходимо устранить причину задержания этого транспортного средства, т. е. отремонтировать его. А чтобы устранить неисправность тормозной системы или рулевого управления, необходим автосервис. Но в ремонтную организацию транспортное средство невозможно доставить, поскольку выдача разрешения на его получение возможна только после устранения неисправности тормозной системы или рулевого управления. Получается замкнутый круг.

Для того чтобы каким-то образом разобраться с указанной проблемой, давайте обратимся к понятию «задержание транспортного средства».

Анализ правил части 1 статьи 27.13 КоАП РФ¹ позволяет сделать вывод, что задержание транспортного средства – это перемещение транспортного средства при помощи другого транспортного средства или путем управления транспортным средством его водителем и по-

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с последующими изменениями по состоянию на 21 июля 2011 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 1 (часть I). Ст. 1.

мещение в специально отведенное охраняемое место (на специализированную стоянку), а также хранение на специализированной стоянке до устранения причины задержания. Кроме этого, задержанием транспортного средства признается прекращение движения транспортного средства при помощи установки на него блокирующих устройств до устранения причины задержания.

По мнению некоторых ученых, задержание транспортного средства представляет собой принудительное (без согласия его владельца) перемещение (обязательно при помощи другого транспортного средства) только на специализированную стоянку (перемещение на т. н. «близлежащее место» допускается в исключительных случаях и при наличии всех обстоятельств, перечисленных в ч. 1 статьи 27.13 КоАП РФ) и хранение этого транспортного средства (т.е. должна быть обеспечена полная сохранность и неприкосновенность транспортного средства, это имущество, на которое существует право собственности водителя, иного лица) на этой стоянке до устранения причины задержания (после чего задержание транспортного средства должно быть незамедлительно прекращено). Задержание транспортного средства путем применения блокирующих устройств допускается только в случаях, исчерпывающим образом перечисленных в ч. 1 ст. 27.13 КоАП РФ (ни органы ГАИ, ни иные госорганы, ни субъекты РФ, ни ОМСУ не вправе устанавливать иные основания применения блокирующих устройств в целях задержания транспортного средства)¹.

По мнению других ученых, задержание транспортного средства представляет собой временное принудительное прекращение использования транспортного средства, включающее (в случае невозможности устранения причины задержания на месте выявления административного правонарушения) помещение его на специализированную стоянку - специально отведенное охраняемое место хранения задержанных транспортных средств².

На основании пункта 2 постановления Правительства РФ от 18 декабря 2003 г. № 759 «Об утверждении Правил задержания транспортного средства, помещения его на стоянку, хранения, а также запрещения эксплуатации» задержание транспортного средства представляет собой временное принудительное прекращение использования транспортного средства, включающее (в случае невозможности устранения причины задержания на месте выявления административного правонарушения) помещение его на специализированную стоянку - специально отведенное охраняемое место хранения задержанных транспортных средств (далее - специализированная стоянка)³.

Таким образом, задержанием транспортного средства признается принудительное прекращение использования транспортного средства по назначению.

Теперь рассмотрим причины задержания транспортного средства, которые необходимо устранить для получения разрешения забрать транспортное средство со специализированной охраняемой стоянки.

В статье 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» дано разъяснение следующим терминам:

- транспортное средство – это устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем,
- безопасность дорожного движения - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;
- дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;

¹ Гув А.Н. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях. М., 2010.

² Комментарий к Кодексу РФ об административных правонарушениях / Под общ. ред. Э.Г. Липатова и С.Е. Чаннова. М., 2007.

³ Об утверждении Правил задержания транспортного средства, помещения его на стоянку, хранения, а также запрещения эксплуатации: Постановление Правительства РФ от 18 декабря 2003 г. № 759 (с изменениями от 17 сентября 2007 г., 28 августа 2009 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 51. Ст. 4990.

- обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий¹.

В силу пункта 146 Приказа МВД РФ 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»² основаниями для задержания транспортного средства являются выявления административных правонарушений, предусмотренных:

- частью 1 статьи 12.3 КоАП РФ («Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления им, регистрационных документов на транспортное средство, а равно документов, подтверждающих право владения, пользования или распоряжения управляемым им транспортным средством в отсутствие его владельца»);

- частью 2 статьи 12.5 КоАП РФ («Управление транспортным средством с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда»);

- частью 1 статьи 12.7 КоАП РФ («Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды»);

- частью 2 статьи 12.7 КоАП РФ («Управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортным средством»);

- частью 1 статьи 12.8 КоАП РФ («Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, в том числе при вынесении определения о возбуждении дела об административном правонарушении, когда по результатам медицинского освидетельствования на состояние опьянения получена заверенная печатью медицинской организации и подписью врача справка, в которой отражено, что по результатам освидетельствования обнаружены клинические признаки, позволяющие предположить наличие опьянения, а окончательное заключение будет вынесено по получении результатов химико-токсикологического исследования биологического объекта»);

- частью 3 статьи 12.8 КоАП РФ («Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортными средствами либо лишенным такого права»);

- частью 4 статьи 12.8 КоАП РФ («Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 12.8 Кодекса»);

- частью 4 статьи 12.19 КоАП РФ («Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств на проезжей части, повлекшее создание препятствий для движения других транспортных средств, а равно остановка или стоянка транспортного средства в тоннеле»);

- частью 1 статьи 12.21¹ КоАП РФ («Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов без специального разрешения и специального пропуска в случае, если получение такого пропуска обязательно, а равно с отклонением от указанного в специальном разрешении маршрута движения»);

- частью 2 статьи 12.21¹ КоАП РФ («Перевозка крупногабаритных грузов с превышением габаритов, указанных в специальном разрешении, более чем на 10 сантиметров»);

- частью 1 статьи 12.21² КоАП РФ («Перевозка опасных грузов водителем, не имеющим свидетельства о подготовке водителей транспортных средств, перевозящих опасные грузы, свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов, специального разрешения, согласованного маршрута перевозки или аварийной карточки системы информа-

¹ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (с последующими изменениями по состоянию на 11 июля 2011 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

² Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД РФ от 2 марта 2009 г. № 185 (с изменениями от 31 декабря 2009 г.) // Информационно – правовое обеспечение ГАРАНТ.

ции об опасности, предусмотренных правилами перевозки опасных грузов, а равно перевозка опасных грузов на транспортном средстве, конструкция которого не соответствует требованиям правил перевозки опасных грузов или на котором отсутствуют элементы системы информации об опасности либо оборудование или средства, применяемые для ликвидации последствий происшествия при перевозке опасных грузов, либо несоблюдение условий перевозки опасных грузов, предусмотренных указанными правилами»);

- статьей 12.26 КоАП РФ («Невыполнение водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения»).

При этом пункт 147.1 вышеуказанного приказа МВД РФ¹, предусматривает, что в случае устранения причины задержания транспортного средства на месте выявления административного правонарушения (предоставление документов, предусмотренных Правилами дорожного движения; устранение неисправностей тормозной системы, рулевого управления или сцепного устройства (в составе поезда); устранение нарушения правил остановки или стоянки транспортных средств на проезжей части, повлекшее создание препятствий для движения других транспортных средств, либо остановки или стоянки транспортного средства в тоннеле; устранение нарушения правил перевозки крупногабаритных, тяжеловесных либо опасных грузов; предоставление для управления транспортным средством иного лица, при отсутствии оснований для его отстранения от управления транспортным средством) до начала перемещения задерживаемого транспортного средства, помещение транспортного средства на специализированную стоянку не осуществляется.

Таким образом, причиной задержания транспортного средства является не только техническое состояние транспортного средства или состояние водителя, но и факт управления таким транспортным средством, поскольку движение транспортного средства находится в непосредственной причинно-следственной связи с обеспечением безопасности дорожного движения.

Что же такое управление транспортным средством?

На наш взгляд, управление транспортным средством может существовать как право и как процесс жизнедеятельности человека.

Обратим внимание на правовую позицию, выраженную в определении Конституционного суда России от 8 июля 1999 г. № 118-О, где указано, что приобретение права на управление транспортными средствами и основания его прекращения являются условием реализации конституционного права собственности, в данном случае - на транспортное средство, и это согласуется с частью 3 статьи 17 Конституции РФ, предусматривающей, что осуществление прав и свобод человека и гражданина не должно нарушать права и свободы других лиц².

В статье 209 ГК РФ³ раскрываются положения, характеризующие содержание права собственности. В ГК РФ равным образом, как и каком-либо ином законе, не дается общего легального понятия права собственности. Между тем контуры данного права и его место в общей системе гражданских прав, предусмотренных гражданским законодательством, должны быть определены достаточно точно. Право собственности является основополагающим правом, оказывающим влияние непосредственно или опосредованно по существу на все другие гражданские права⁴.

В статье 209 ГК РФ определяются права (точнее - правомочия), входящие в содержание права собственности, и способы их реализации.

¹ Там же.

² Конституция Российской Федерации (принята на всенародном голосовании 12 декабря 1993 г.). // Собрание законодательства Российской Федерации. 2009. № 4. Ст. 445.

³ Гражданский кодекс Российской Федерации, часть первая от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (с последующими изменениями) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1994. № 32. Ст. 3301.

⁴ См. например: Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации. В 2 т. Т. 1. Части первая, вторая ГК РФ / Под ред. Т.Е. Абовой, А.Ю. Кабалкина. Ин-т государства и права РАН. 6-е изд., перераб. и доп. М., 2011; Алексеев С.С. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации (учебно-практический). Части первая, вторая, третья, четвертая / С.С. Алексеев, А.С. Васильев и др.; Под ред. С.А. Степанова. 2-е изд., перераб. и доп. Екатеринбург, 2010 и др.

В п. 1 данной статьи указываются основные права, составляющие содержание права собственности, в их статическом состоянии. Это - право владения, т. е. право собственника обладать принадлежащим ему имуществом, право пользования, т. е. право собственника на извлечение и присвоение полезных свойств имущества, и право распоряжения, т.е. право определения юридической судьбы имущества (продажа, сдача в аренду, использование самим собственником и т. д.).

В пунктах 2 и 4 статьи 209 ГК РФ раскрываются способы реализации прав, принадлежащих собственнику, прежде всего, права распоряжения. Перечень указанных способов не является исчерпывающим. При их характеристике необходимо принимать во внимание три обстоятельства. Во-первых, собственник вправе осуществлять реализацию принадлежащих ему прав по своему усмотрению. Он не связан волей других лиц в выборе и совершении действий в отношении своего имущества, чем выгодно отличается от субъектов иных вещных прав на данное имущество. Во-вторых, круг действий, которые может совершать собственник по реализации принадлежащих ему прав, ограничен лишь рамками, устанавливаемыми законом или иным правовым актом. При этом положение п. 2 о том, что он может передавать другим лицам, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения имуществом, вызывает сомнение. В действительности речь идет о передаче имущества во владение, пользование и распоряжение других лиц, границы которых определяются собственником, но не самого права как возможности владения, пользования и распоряжения принадлежащим ему имуществом. Иначе при передаче всех указанных трех прав он лишается права собственности. В-третьих, предусматриваются два вида ограничений в области осуществления права собственности. Действия, совершаемые собственником, не должны противоречить закону и иным правовым актам, например, управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения.

Таким образом, управление транспортным средством, как правовая категория, - это пользование транспортным средством, т.е. извлечение полезных свойств транспортного средства путем его использования по назначению.

Как процесс жизнедеятельности управление транспортным средством представляется как влияние на движение транспортного средства при помощи его органов управления.

Так, статьей 8 Конвенции о дорожном движении признается, что каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя. Водитель должен обладать необходимыми физическими и психическими качествами, и его физическое и умственное состояние должно позволять ему управлять транспортным средством. Водитель механического транспортного средства должен иметь знания и навыки, необходимые для управления транспортным средством¹.

Итак, причина задержания транспортного средства, которая должна быть устранена, - это совокупность признаков, таких как управление транспортным средством и его техническое состояние и т. д. Устранив одно из них, устраняется и причина задержания.

Вывод: задержание транспортного средства как мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении является результатом отстранения от управления транспортным средством.

На основании части 1 статьи 27.12 КоАП РФ лицо, которое управляет транспортным средством соответствующего вида и в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что это лицо находится в состоянии опьянения, а также лица, совершившие административные правонарушения, предусмотренные частью 1 статьи 12.3, частью 2 статьи 12.5, частями 1 и 2 статьи 12.7 КоАП РФ, подлежат отстранению от управления транспортным средством до устранения причины отстранения.

Основания для отстранения от управления транспортным средством и основания задержания (принудительного прекращения использования транспортного средства) не совсем

¹ Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.). От имени СССР Конвенция подписана 8 ноября 1968 г. и ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 г. № 5938-VIII с оговорками и заявлениями. Ратификационная грамота СССР сдана на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций 7 июня 1974 г. Настоящая Конвенция вступила в силу 21 мая 1977 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами, вып. XXXIII. М., 1979. С.385.

одинаковые, а имеют значительную разницу. Так, часть 1 статьи 27.13 КоАП РФ предусматривает дополнительные основания, предусмотренные частью 1 статьи 11.8¹, статьей 11.9, частями 1 и 2 статьи 12.21¹, частью 1 статьи 12.21² КоАП РФ, что является недопустимым.

На основании вышеизложенного необходимо из статьи 27.12 КоАП РФ «Отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения» исключить слова «отстранение от управления транспортным средством», статью 27.13 КоАП РФ «Задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации» изложить в новой редакции, добавив «отстранение от управления транспортным средством путем его задержания», «запрещение эксплуатации» выделить в отдельную статью.

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

Подчерняев А.Н.,

к.ю.н., преподаватель кафедры ОРД ОВД
Орловского юридического института
МВД России

Эксплуатация транспорта – одна из наиболее характерных и неотъемлемых частей современной цивилизации. Эта сторона нашей жизни воплощает в себе мощное проявление научно-технического прогресса и в значительной мере влияет на темпы экономического и социального развития каждой страны и всего человечества в целом.

Процессы, связанные с эксплуатацией и движением транспорта, а также сопровождающие их явления и последствия нуждаются в глубокой научной и законодательной проработке. Особое место среди них занимают те явления, процессы и последствия, которые имеют негативное значение.

В жизнедеятельности любого общества негативными последствиями аварий и катастроф являются, во-первых, причинение вреда здоровью людей, а порой и смерти; во-вторых, повреждение либо полное уничтожение имущества, транспортного средства. Существование транспортных норм уголовного характера необходимо в целях предупреждения совершения таких преступлений. Страх перед наказанием и связанными с ним различного рода лишениями в той или иной степени оказывает психологическое воздействие на участников движения – управляющих или обслуживающих транспортные средства.

Еще в 2005 году Президент РФ Путин В.В. в послании Федеральному Собранию отметил, что в России почти 100 человек в день погибают в дорожно-транспортных происшествиях¹. Именно тогда была разработана и принята действующая сейчас Федеральная целевая программа по повышению безопасности дорожного движения, рассчитанная на 2006-2012 годы.

19 ноября 2009 г. Президент РФ Медведев Д.А. открыл Первую всемирную министерскую конференцию по безопасности дорожного движения, посвященную причинам ДТП и вопросам профилактики дорожного травматизма. На ней были разработаны общие для всех стран меры по обеспечению безопасности дорожного движения². По сравнению с ведущими европейскими странами, в Российской Федерации дорожно-транспортная аварийность характеризуется одним из самых высоких уровней риска гибели людей, а также высокой тяжестью причиняемых последствий.

Низкий уровень безопасности дорожного движения оказывает заметное влияние на национальную безопасность страны, затрагивает конституционные права и свободы граждан, является фактором, оказывающим негативное воздействие на обеспечение общественной безопасности в Российской Федерации, и фактически представляет собой государственную проблему.

¹ См.: Российская газ. Федеральный выпуск. 2005. 26 апр. №3755.

² [Http://президент.рф](http://президент.рф).

Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения РФ генерал-полковник милиции Виктор Николаевич Кирьянов так оценил сложившуюся ситуацию в данной сфере: «Проблема снижения аварийности имеет глобальный характер, сегодня она достаточно остро стоит перед всем мировым сообществом. Большинство аварий по-прежнему происходит по вине водителей, которые грубо, а зачастую и преднамеренно нарушают правила дорожного движения. В этом году уже зафиксировано более 38 тыс. таких ДТП. В результате погибли 4,3 тыс. человек и пострадали более 50 тыс. За последние 10 лет в России произошло 222,6 тыс. ДТП с участием пьяных водителей, погибли 39,7 тыс. человек – это население небольшого города, причем люди трудоспособного возраста»¹.

В соответствии с Федеральным законом от 10.12.95 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», безопасность дорожного движения - состояние процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Согласно указанному Закону, основными задачами по обеспечению безопасности дорожного движения являются: охрана жизни и здоровья, имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Единый порядок дорожного движения в Российской Федерации устанавливают Правила дорожного движения Российской Федерации.

Несоблюдение участниками дорожного движения установленных правил может привести к дорожно-транспортным происшествиям и, как следствие, к уголовной ответственности.

Глава 27 Уголовного кодекса Российской Федерации предусматривает ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Наиболее распространены случаи привлечения к уголовной ответственности по ст.264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Под нарушением правил дорожного движения следует понимать виновное совершение действий, противоречащих правовой регламентации безопасности движения или эксплуатации транспорта, либо невыполнение или ненадлежащее выполнение правил безопасности их функционирования.

Перечисленные в законе нарушения могут выражаться в форме как действия, так и бездействия.

Ответственность за преступления, предусмотренные ст.264 УК РФ, дифференцируется в зависимости от наступивших последствий (причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерть одного человека, смерть двух или более лиц), а также наличия отягчающих факторов (состояние опьянения).

9 декабря 2008 г. Пленумом Верховного Суда РФ (далее – ВС РФ) вынесено Постановление №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения».

Данным Постановлением разъясняются вопросы, возникающие у судов при рассмотрении уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ст.ст.264 («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»), 266 («Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями») и 166 («Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угон)») Уголовного кодекса РФ.

С целью усиления уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств водителями, находящимися в состоянии алкогольного или наркотического опьянения Федеральным законом Российской Федерации от 13 февраля 2009 г. №20-ФЗ «О внесении изменений в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации» были внесены изменения в уголовный закон.

Так, за совершение преступления в состоянии опьянения, повлекшего тяжкий вред здоровью, устанавливается безальтернативная санкция в виде лишения свободы на срок до трех

¹ См.: Кирьянов В.Н. Не торопись // Дорога. 2010. №4(16).

лет с лишением права управления транспортным средством на срок до трех лет (ч. 2 ст. 264 УК РФ).

За деяние, повлекшее смерть человека, при этом совершенное в состоянии опьянения, увеличивается максимальный срок лишения свободы с пяти до семи лет (ч. 4 ст. 264 УК РФ), а в случае смерти двух или более лиц - с семи до девяти лет лишения свободы (ч. 6 ст. 264 УК РФ).

Любое дорожно-транспортное преступление одновременно рассматривается в качестве ДТП, фиксируется в карточке учета и входит составной частью в статистические данные, характеризующие положение с уровнем обеспечения безопасности дорожного движения в стране. В то же время далеко не всякое ДТП квалифицируется как преступление. Речь идет, прежде всего, о ДТП с последствиями ниже того уровня, который установлен для уголовно наказуемых деяний. Кроме того, по многим фактам ДТП даже с тяжелыми последствиями в возбуждении уголовных дел отказывается в связи с отсутствием события преступления либо по возбужденным уголовным делам выносится решение о прекращении расследования за отсутствием состава преступления¹. В случаях, например, наезда на пешехода это означает, что нарушение Правил дорожного движения было допущено самим потерпевшим, а со стороны водителя нарушений не установлено. При наличии всех признаков, образующих состав преступления, вопрос о наличии в действиях предполагаемого виновного нарушений Правил и является в подавляющем большинстве случаев основным. Отрицательный ответ на этот вопрос влечет прекращение уголовного дела².

Кроме этого в последнее время в качестве основания для прекращения уголовного дела все чаще и чаще выступает другое обстоятельство - смерть виновника ДТП. Это, как правило, те случаи, когда водитель, допустивший нарушение Правил и совершивший ДТП с тяжкими последствиями, погибает и сам.

Обстоятельства, исключающие ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации, изложены в Правилах учета, где перечислены случаи, которые не включаются в статистическую отчетность, т. е. не являются ДТП.

Например, это происшествия, возникшие при проведении автомобильных и мотоциклетных спортивных мероприятий, сопровождающиеся несчастными случаями с участниками, обслуживающим персоналом и зрителями этих мероприятий. Специальное оборудование трасс, исключение движения другого транспорта, отмена ограничений скорости и действия других требований Правил создают условия, исключающие эти мероприятия из сферы дорожного движения. Однако когда такие условия не создаются и спортивные машины передвигаются в общем порядке, на их водителей распространяются требования по соблюдению правил.

Не подпадают под действие ст. 264 УК РФ и случаи, когда происшествия являются следствием выполнения транспортными средствами технологических производственных операций, например: при погрузо-разгрузочных работах, осуществляемых тракторами, при вспашке земли, уборочных работах и т. п.

Расследование дорожно-транспортных происшествий требует специализации следователей, знания ими нормативной базы, условий и факторов, влияющих на динамику движения транспортных средств, причин возникновения экстремальных ситуаций и механизма их реализации в ДТП.

Исключительное значение имеет осмотр места происшествия: фиксация дорожных условий, следов, положения транспортных средств и других обстоятельств. Несвоевременность и неполнота осмотра, нарушение обстановки, сложившейся после ДТП, могут серьезно усложнить ход расследования и повлиять на его результаты. Данные осмотра создают базу для выдвижения версий о причинах ДТП, служат объективными исходными данными для проверки достоверности показаний и иных источников доказательств, а также для проведения следственного эксперимента, автотехнической экспертизы и других следственных действий. В случаях, когда водитель скрывается с места ДТП, оставленные его транспортным средством следы, ос-

¹ Жулев В.И. Транспортные преступления. М.: Спарк, 2001.

² Современная редакция Правил содержит положения Постановления Правительства Российской Федерации от 10 мая 2010 г. № 316 г. «О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090».

колки стекол и другие утраченные детали в значительной мере облегчают розыск виновного и последующую идентификацию его транспортного средства.

Кроме рассмотренной выше нормы об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, УК РФ содержит ряд статей, обеспечивающих охрану общественных отношений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Статьей 266 УК РФ предусмотрена уголовную ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями.

Уголовная ответственность предусмотрена и за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ).

Статьей 268 УК РФ установлена уголовная ответственность за нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в статьях 263 и 264 УК РФ) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств.

Помимо преступлений, предусмотренных главой 27 УК РФ, необходимо также отметить ст. 125 УК РФ, предусматривающую уголовную ответственность за оставление в опасности, а именно: заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишенного возможности принять меры к самосохранению по малолетству, старости, болезни или вследствие своей беспомощности, в случаях, если виновный имел возможность оказать помощь этому лицу и был обязан иметь о нем заботу либо сам поставил его в опасное для жизни или здоровья состояние.

Обеспечению состояния безопасности движения и эксплуатации транспорта как средства охраны жизни и здоровья граждан, а также сохранности материальных ценностей, предупреждения возникновения транспортных происшествий, аварий и катастроф способствует разрабатываемый государством комплекс мер политического, экономического, организационного и правового характера. Деятельность по охране прав и законных интересов граждан должны осуществлять не только федеральные, но и региональные, и муниципальные руководители. Они должны делать всё, чтобы люди не боялись за свою жизнь и жизнь своих близких, не опасались потерять своё здоровье, имущество и человеческое достоинство.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ОБУЧАЮЩИХ СИСТЕМ

Подчерняев Н.Г.,

к.т.н., доцент, Начальник кафедры
информационных технологий в деятельности
ОВД Орловского юридического института
МВД России

Постоянное повышение требований практики деятельности органов внутренних дел к качеству подготовки специалистов, быстрый рост научной информации, приводящий к необходимости интенсификации учебного процесса без увеличения сроков обучения, с объективной необходимостью требуют совершенствования профессиональной подготовки в МВД РФ.

Для решения этой проблемы необходимо, прежде всего, внедрение таких методов и средств, которые позволяют стимулировать самостоятельность, индивидуализацию и интенсификацию обучения, а также интерес к обучению и развитию творческих способностей слушателей. Наиболее перспективным направлением решения этой проблемы является компьютеризация процесса обучения и, в частности, применение автоматизированных обучающих систем (АОС).

В настоящее время в образовательных учреждениях активно применяется компьютерная техника для проверки знания обучаемых (проведение зачетов и экзаменов, тестирование остаточных знаний и др.). В учебных заведениях накоплен определенный опыт работы в этом направлении, что позволяет обозначить области применения АОС.

Следует отметить, что в зависимости от целей обучения автоматизированную обучающую программу можно «настроить» на освоение любого из компонент творческого мышления или их совокупность; быстроту и целесообразность действий; способность выявлять новые стороны объекта исследования; способность к генерации новых идей и гипотез; логику; интуицию; критичность и самостоятельность мышления; способность к абстрагированию и выявлению новых связей и соотношений между элементами.

На современном этапе развития образования АОС применяются в основном для формирования умений и навыков, т.е. преимущественно на занятиях практического характера. Это способствует закреплению теоретических положений и активизации учебной деятельности, что в конечном итоге формирует профессиональные качества будущих специалистов.

Среди основных видов практических занятий, на которых применяются АОС, можно выделить аудиторную (семинары, решение задач и упражнений, анализ игровых ситуаций, деловые игры) и внеаудиторную (самостоятельная работа, консультации, НИРС) работу. При этом существуют три основные формы, в которых могут использоваться автоматизированные системы при выполнении ими обучающих функций: машина – как тренажер, как репетитор, выполняющий определенные функции за преподавателя; как устройство, моделирующее определенные предметные ситуации.

Тренажерные системы наиболее целесообразно применять для выработки навыков. Здесь используется программа контрольно-тренировочного типа: шаг за шагом обучаемый получает дозированную информацию. Задача слушателя состоит в том, чтобы воспринимать команды и отвечать на них, повторять и заучивать готовый материал. В АОС этого типа наиболее простым и доступным является контроль с выборочным ответом. В этом случае обучаемому выдается небольшая доза информации в виде вопроса или описания какой-либо ситуации. Ниже выдаются несколько ответов, один из которых правильный. При этом задача может иметь два режима: контроль и обучение. В первом случае выдаются только вопросы и фиксируются ответы на них. В конце указывается правильность ответов, степень усвоения изученного материала и выдаются рекомендации для самостоятельной работы. В режиме обучения слушатель, кроме вышеуказанной информации по отдельному запросу может получить консультацию, т.е. полный ответ на заданный вопрос. При этом компьютер не выдаст новое задание, пока не будет дан правильный ответ. Преимуществом данной программы является то, что она очень проста как при составлении, так и при работе. К недостаткам следует отнести то, что обучение строго запрограммировано, и пользователь выбирает ответ из ограниченного набора ответов.

Более сложной является задача с частично контролируемым ответом. В этом случае обучаемому предъявляется вопрос и несколько элементов ответов, из части которых может быть сформирован правильный ответ. Причем фрагменты подбираются таким образом, чтобы можно было составить различные ответы. Эта программа также может иметь режим контроля и обучения. В этом случае от обучаемого требуется не просто выбрать или угадать правильный ответ, а мыслить логически. Недостатком программы является также довольно ограниченный круг ответов, которые можно сформировать на экране.

Общим недостатком такого использования АОС является интеллектуальная пассивность слушателя.

Отличие репетиторских систем в том, что при четком определении целей, задач и содержания обучения используются управляющие воздействия, идущие от программы. Обратная связь осуществляется не только при контроле, но и в процессе усвоения знаний, что дает обучаемому объективные знания о ходе этого процесса. В обучающих системах этого типа наиболее интенсивными являются задачи со свободно конструируемым ответом, который после ввода его в машину обрабатывается, и происходит сравнение эталонного ответа в ЭВМ с решением обучаемого по ключевым словам; синтаксический анализ с использованием символов частичной обработки ответа; логический анализ. Анализ по ключевым словам достаточно прост и универсален. Эталонный ответ заранее вводится преподавателем и используется в качестве ключа, который сравнивается с ответом обучаемого. Частичную обработку целесообразно использовать в том случае, когда требуется выполнить сравнение не по ключу, а по жесткому эталону. Логический метод анализа дает возможность формирования решения практически в свободно конструируемой форме. Ответ может представлять собой фразу или предложение. В этом случае с помощью одного эталона можно проанализировать несколько вариантов ответа.

Таким образом, при работе с данной программой обучаемый сам вводит ответ и в зависимости от его качества следует соответствующая реплика компьютера.

Наиболее перспективным является применение ЭВМ для Учебно-тренировочного моделирования. В этом случае создается такая обучающая среда, которая способствует развитию мышления слушателя. Использование обучающих моделей тех или иных предметных ситуаций расширяет зону поиска вариантов решения и его уровень. В процессе такой работы перестраиваются также механизмы регуляции и контроля деятельности, трансформируется мотивация. В АОС этого вида в последнее время получают большое распространение программы, имитирующие деятельность специалистов-экспертов по различным проблемам. Главным средством в этих системах является неформальное рассуждение, основанное на широких знаниях, тщательно собранных у специалистов-экспертов. В большинстве этих программ знания закодированы в виде сотен правил типа «если-то», основанных на опыте. Эти экспертные системы могут объяснять ход своих действий в форме, понятной для обучаемого. Такие рассуждения становятся возможными благодаря тому, что решения, принимаемые машиной, основаны на правилах, перенятых у людей, а не на абстрактных правилах формальной логики. В результате пользователь уясняет не только то, что знает система, но и как она использует заложенные в ней знания.

Следует отметить, что одной из основных проблем в применении АОС в учебном процессе является слабая подготовленность преподавателей к работе с ЭВМ, незнание ими языков программирования. Поэтому в настоящее время уделяется большое внимание разработке таких автоматизированных систем, в которых роль преподавателя при составлении программы может быть сведена к выполнению следующих действий:

- 1) подготовке сценария (разработка алгоритма деловой игры, контрольного задания и т.д.);
- 2) вводу в ЭВМ содержания сценария с использованием редактора текста;
- 3) определению порядка решения задачи, т.е. условия вывода на экран различной информации;
- 4) введению правил о порядке пользования задачей.

В этом случае от разработчиков задач требуются минимальные знания о порядке функционирования компьютера (умения и навыки общения с ЭВМ). В будущем по мере повышения «интеллектуального» уровня учебно-методического обеспечения и развития технических возможностей вычислительной техники центр тяжести учебной деятельности с использованием АОС, несомненно, будет постоянно смещаться в область теоретических видов обучения.

К ВОПРОСУ О СУЩНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Позднякова Е.В.,
к.ю.н., преподаватель кафедры
административного права и административной
деятельности ОВД Воронежского института
МВД России

Понятие государственной службы закреплено в статье 1 Федерального закона от 27 мая 2003 года: «Государственная служба Российской Федерации – профессиональная служебная деятельность граждан Российской Федерации по обеспечению исполнения полномочий: Российской Федерации; федеральных органов государственной власти, иных федеральных государственных органов; субъектов Российской Федерации; органов государственной власти субъектов Российской Федерации, иных государственных органов субъектов Российской Федерации; лиц, замещающих должности, устанавливаемые Конституцией Российской Федерации, федеральными законами для непосредственного исполнения полномочий федеральных государственных органов; лиц, замещающих должности, устанавливаемые конституциями, устава-

ми, законами субъектов Российской Федерации для непосредственного исполнения полномочий государственных органов субъектов Российской Федерации»¹.

Общепринятого определения понятия «государственная служба» в научной юридической литературе нет. Наиболее характерны определения государственной службы как формы участия граждан в осуществлении целей и функций государства; как формы реализации «связи отношений государства, общества, закона и гражданина»; как механизма формирования, реализации и совершенствования институтов государственной власти и государственного управления; как единства правовых институтов, регулирующих осуществление государственной власти и государственного управления, и социального института – сообщества, профессиональной корпорации, лиц, практически исполняющих эти функции в соответствии со своим правовым статусом; как системы государственных органов, имеющих своих служащих для выполнения государственных задач и функций; как особого вида управленческой деятельности – государственной администрации (аппаратной деятельности)².

Здесь уместно привести суждения ряда видных отечественных ученых по вопросу анализируемой категории. В.М. Манохин³ под советской государственной службой понимал одну из сторон (или частей) деятельности Советского социалистического государства по организации и правовому регулированию работы личного состава государственных органов и других государственных организаций и деятельность этого личного состава – государственных служащих по практическому и непосредственному осуществлению задач государства в целях построения социалистического и коммунистического общества.

Б.М. Лазарев⁴ выделяет в качестве недостатков в приведенной дефиниции следующее: «Государственная служба определяется через термин «государственный служащий», что является необоснованным; не учитывается, что государственные служащие не только выполняют необходимые задачи, но и осуществляют охрану и защиту прав граждан, общества и государства; объединение двух различных явлений, саму государственную службу и деятельность по ее организации и правовому регулированию». Б.М. Лазарев определил государственную службу как «служение государству, т.е. выполнение по его поручению и за плату от него деятельности по реализации задач и функций государства в государственных органах».

В.А. Воробьев, уделяя особое внимание социальным аспектам рассматриваемого понятия, отмечал, что «советская государственная служба представляет собой социальную деятельность служащих, осуществляемую ими профессионально в составе государственного аппарата, а также подчиненных ему организациях, предприятиях и учреждениях, в целях создания хозяйственно-производственных, социально-культурных и административно-политических предпосылок, необходимых для функционирования и развития общества»⁵.

По мнению Г.В. Атаманчука, «государственная служба – это практическое и профессиональное участие граждан в осуществлении целей и задач государства посредством исполнения государственных должностей, учрежденных в государственных органах»⁶. Достоинства такого понятия Г.В. Атаманчук видит в его комплексном содержании. Оно организует взаимосвязь трех элементов: государства, государственного органа, государственной должности, и определяет, что главным в активности гражданина в государственном органе и по государственной должности является осуществление целей и функций государства.

¹ О системе государственной службы Российской Федерации: Федеральный закон от 27 мая 2003 г. № 58-ФЗ (в ред. Федер. законов от 11 ноября 2003 г. № 141-ФЗ, от 6 июля 2006 г. № 105-ФЗ, от 1 декабря 2007 г. № 309-ФЗ, от 28 декабря 2010 г. № 419-ФЗ, от 6 декабря 2011 г. № 395-ФЗ) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 22. Ст. 2063.

² См.: Атаманчук Г.В. Сущность государственной службы: история, теория, закон, практика. М., 2008. С.123; Манохин В.М. Советская государственная служба. М., 1966. С. 10; Лазарев Б.М. Советская государственная служба. М., 1993. С. 5-6; Стариков Ю.Н. Государственная служба в Российской Федерации : теоретико-правовое исследование. Воронеж, 1996. С. 10.

³ См.: Манохин В.М. Советская государственная служба. С. 10.

⁴ См.: Лазарев Б.М. Советская государственная служба. С. 5–6.

⁵ Воробьев В.А. Советская государственная служба (административно-правовые аспекты). Ростов-на-Дону, 1986. С. 10.

⁶ Атаманчук Г.В. Сущность государственной службы: история, теория, закон, практика. С. 123.

Атаманчук Г.В. считает, что осуществление государственной службы связано только с исполнением государственных должностей, что, на наш взгляд, является не вполне оправданным. Так, например, в соответствии со статьей 38 Федерального закона «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹ в стаж службы (выслугу лет) в органах внутренних дел наряду с замещением сотрудником должностей включаются, например, период нахождения сотрудника в распоряжении федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел, его территориального органа или подразделения в случаях, предусмотренных Федеральным законом; период прикомандирования сотрудника органов внутренних дел и период приостановления сотрудником службы в органах внутренних дел. Логично предположить, что прохождение государственной службы связано как с замещением государственных должностей, так и с периодами службы, не связанными с замещением государственной должности.

Ю.Н. Стариков² отмечает, что в самом широком теоретическом понимании государственная служба – это осуществление государственными органами кадровой функции управления и практическая деятельность всех лиц, получающих заработную плату из государственного бюджета (т.е. от государства в лице его органов и подразделений) и занимающих постоянно или временно должности в аппарате государственных органов, включая органы законодательной, исполнительной и судебной власти, прокуратуры, контрольно-надзорных органов, администрацию государственных (казенных) предприятий.

Приведенные научные дефиниции государственной службы интересны и соответственно каждое имеет свою научную аргументацию.

Анализируя институт государственной службы в зарубежных странах, можно отметить, что во многих странах используются обычно смешанные (комбинированные) модели государственной службы, в которых в зависимости от объективных условий и субъективных факторов, национальных и культурных особенностей акцент делается на каком-либо определенном (ведущем) подходе. Служба создается исходя из состояния страны, ее интересов и возможностей.

Г.В. Атаманчук³ фиксирует следующие моменты, характеризующие в развитых демократиях те явления, которые обозначаются понятием «служба»:

1) к службе часто относят те виды общественно полезной деятельности, которые финансируются из государственного бюджета; это может быть как функционирование государственных органов, так и работа (наем) на государственных предприятиях, в организациях и учреждениях;

2) сложность современного демократического правового социального государства ведет к тому, что его структурам приходится выполнять много разнообразных функций – от здравоохранения, образования до обороны и борьбы с преступностью, и, следовательно, в их деятельности немалое место занимает оказание услуг гражданам и их формированием;

3) в большинстве стран служба отличается иерархическим характером, отражающим специфику построения государственного аппарата: «внизу» немало видов деятельности, которые выполняются на условиях трудового найма; в «середине» и «вверху» сохраняется, а часто и укрепляется профессиональное, пожизненное исполнение большого объема государственных должностей – действует авторитетный слой чиновничества;

4) во всех странах практически непрерывно идут так называемые административные реформы, направленные на укрепление взаимосвязей государства и общества, совершенствование государственного аппарата, улучшение подготовки и эффективности деятельности управленческого персонала; одной из инноваций, используемой в данных целях, является менеджизм, внедрение в деятельность государственных структур опыта и технологий частного предпринимательства, принципов и критериев рыночных отношений;

¹ О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ // Собр. законодательства РФ. 2011. № 49 (ч. 1). Ст. 7020.

² См.: Стариков Ю.Н. Государственная служба в Российской Федерации: теоретико-правовое исследование. С.10.

³ См.: Атаманчук Г.В. Сущность государственной службы: история, теория, закон, практика. С. 109–113.

5) в организации государственной, гражданской и военной службы практически во всех странах немало противоречий, различий в теории, нормативном регулировании и практике; почти нигде нет удовлетворенности состоянием общественных процессов и уровнем управления ими, в том числе и со стороны бизнеса. Во многих странах нарастают негативные явления: преступность, наркомания, падение общественных нравов, интеллектуальная инертность, недовольство простых граждан и т.д.

Работой с людьми в системе государственной и муниципальной службы на основе закона во многих странах ведает единый орган управления: во Франции это Высший совет публичной службы, в Великобритании – Министерство по делам государственной службы.

На наш взгляд, положительным моментом в организации государственной службы в зарубежных странах является стремление к организации профессионального слоя чиновничества, характеризуемого пожизненным исполнением должностных обязанностей. Такая организация государственной службы повышает мотивацию государственных служащих на добросовестное и долгосрочное исполнение должностных обязанностей.

Изучение вопроса государственной службы позволило выработать собственное определение рассматриваемой категории – это общественно полезная деятельность граждан, осуществляемая на профессиональной основе за соответствующее вознаграждение, направленная на осуществление целей и задач государства.

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ОГНЕСТРЕЛЬНОГО ОРУЖИЯ СОТРУДНИКАМИ ДПС ГИБДД

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

Одним из ведущих разделов профессиональной подготовки сотрудников органов внутренних дел является огневая подготовка. Ее цель – научить умелому владению табельным оружием, ведению меткого огня в различной обстановке, обеспечить выполнение задач, связанных с применением табельного огнестрельного оружия.

В настоящее время повышение качества стрелковой подготовленности и правомерного применения табельного огнестрельного оружия личным составом ДПС ГИБДД является весьма актуальной задачей, что связано, в первую очередь, с остающейся достаточно напряженной криминальной обстановкой в стране. Решение этой задачи требует новых подходов к профессиональной подготовке кадров органов внутренних дел. Выход на качественно новый уровень обучения личного состава невозможен без повышения его профессионального мастерства, и в том числе в области огневой подготовки.

Согласно статистическим данным, сотрудники ДПС ГИБДД по применению оружия занимают третье место среди всех служб ОВД, а по использованию и частоте случаев неосторожного обращения с оружием занимают первое место.

В результате непрофессиональных действий при исполнении служебных обязанностей на подразделения ГИБДД приходится наибольшая доля сотрудников, получивших ранения.

Причинами неумелого и неосторожного обращения с оружием сотрудников ГИБДД являются:

1. Отсутствие прочных навыков меткой стрельбы.
2. Отсутствие прочных навыков быстрого извлечения оружия из кобуры и подготовки его к выстрелу, стрельбы «навскидку» с двух рук на дистанции до 5 метров, стрельбы после физической нагрузки.
3. Недостаточный уровень соблюдения правил личной безопасности сотрудников.
4. Недостаточный уровень профессионально-психологической подготовки сотрудников.
5. Отсутствие прочных навыков обращения с огнестрельным оружием и в первую

очередь при его разряжении, а также навыков проведения тактических действий с оружием.

6. Недостаточный уровень знаний материальной части.

Причинами неправомерного применения табельного оружия являются:

1. Недостаточный уровень правовой подготовки личного состава.
2. Неумение применять полученные знания об условиях, порядке и пределах применения огнестрельного оружия непосредственно при выполнении служебных обязанностей.
3. Отсутствие эффективной методики ситуационного обучения действиям в типичных ситуациях применения табельного огнестрельного оружия.

В связи с вышеизложенным в настоящее время назрела потребность в оптимизации огневой подготовки сотрудников ДПС ГИБДД, корректировке ее задач, средств, методов и форм проведения занятий.

Вместе с тем задачи и содержание любого вида профессионально-прикладной подготовки могут быть определены только в случае, если известны объективные требования конкретной профессии к человеку. В этой связи отправным моментом в определении задач и содержания огневой подготовки должен быть характер и особенности применения и использования табельного оружия сотрудниками ОВД.

Исследование обстоятельств применения и использования огнестрельного оружия сотрудниками ОВД позволило выявить определенные тенденции и условия, в которых велась стрельба.

Дальность до цели. Наиболее часто оружие применяется и используется на дистанциях стрельбы менее 10 метров (76,1% случаев).

Положения для стрельбы. Стрельба, в основном, ведется из положения «стоя» (56,3%), достаточно часто, в 21,6% случаев, стрельба ведется из автомашины, реже применяется изготовка «с колена» (6,4%). Эти данные свидетельствуют о том, что сотрудники зачастую не используют наиболее удобные и эффективные положения для стрельбы.

Способ удержания пистолета. При стрельбе из пистолета наиболее часто применяется удержание оружия двумя руками (65,4% случаев).

Время на стрельбу. Сотрудники, как правило, применяют прицельную стрельбу (67,3% случаев), но вместе с тем достаточно часто используется стрельба без прицеливания (32,3% случаев).

Характер стрельбы. В основном огневой контакт происходит в городских условиях на улице (82,1% случаев), значительно реже - в помещении (11,1%), в лесу или в парковой зоне (6,8%). Достаточно часто сотрудники при применении или использовании оружия испытывали воздействие определенных сбивающих факторов, таких как: физическая нагрузка (14,8 % случаев), психологическая нагрузка (44,8 % случаев), встречная стрельба (7,5 % случаев) и др.

Также необходимо особенно отметить тот факт, что согласно статистическим данным¹, при использовании табельного огнестрельного оружия сотрудниками ОВД наибольший процент приходится на случаи остановки транспортного средства путем его повреждения (около 37%), при этом следует учитывать, что основная часть перестрелок, возникающих с участием сотрудников ДПС ГИБДД, происходит в сумерках и ночью на расстоянии до 10 м, когда нет времени и возможности для прицельной стрельбы.

Таким образом, из приведенных данных можно сделать следующие выводы: условия, в которых происходят случаи применения и использования оружия сотрудниками ДПС ГИБДД, имеют свои существенные особенности. К таким особенностям можно отнести следующие:

- ведение стрельбы из движущегося автомобиля (36% всех случаев);
- стрельба по движущейся цели (45% случаев использования и 100% случаев применения оружия);
- стрельба в темное время суток (100% всех случаев).

Обобщая итоги анализа применения табельного оружия сотрудниками ГИБДД, следует обратить внимание на слабую подготовленность в вопросах: стрельбы на опережение и «навскидку»; на неэффективность стрельбы в условиях ограниченной видимости цели и т. д. Недостаточная огневая выучка сотрудников ГИБДД - итог отсутствия подготовки к стрельбе в

¹ Практика применения и использования огнестрельного оружия сотрудниками органов внутренних дел: Информационно – аналитический обзор от 21.02.2006 г. № 21/10/1107.

различных условиях. До сих пор при проведении занятий по огневой подготовке не уделяется внимание обучению сотрудников стрельбе в условиях ограниченной видимости цели, стрельбе из автотранспортного средства, стрельбе с использованием автотранспортного средства как укрытия. Как правило, занятия сводятся к выполнению 2-го и 11-го упражнений Курса стрельб, которые не отражают специфику служебной деятельности сотрудников ДПС ГИБДД.

Учитывая изложенное выше, нужно отметить необходимость применения дифференцированного подхода к огневой подготовке личного состава ДПС ГИБДД.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ)

Проказин Д.Л.,

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

Решение возложенных задач на подразделения Госавтоинспекции в 2011 году осуществлялось в условиях реформирования системы МВД России, модернизации ее организационного построения, приведения кадрового, финансового и материально-технического построения в соответствии с современными требованиями и федеральным законодательством. Создана законодательная база деятельности органов внутренних дел, основу которой составил Федеральный закон Российской Федерации от 7 февраля 2011 года №3-ФЗ «О полиции».

В настоящее время ни у кого не вызывает сомнений и с каждым днем растет понимание того, что безопасность дорожного движения напрямую связана с социальной и экономической сферой дальнейшего развития нашего государства. Вместе с тем безопасность дорожного движения не является новой проблемой, возникшей в последние годы, однако за последнее десятилетие ее рассмотрение как на государственном, так и международном уровне приобрели новый динамизм.

Так, по инициативе Министерства внутренних дел Российской Федерации и непосредственном участии Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения был подготовлен целый комплекс документов с описанием масштабов ситуации в области дорожно-транспортного травматизма, его последствий для социальной сферы, здоровья и экономики, конкретных факторов риска и эффективных мероприятий. Эти документы послужили стимулом для принятия ряда резолюций, призывающих руководство нашей страны и международное сообщество включить дорожную безопасность в число вопросов государственной глобальной политики и содержащих конкретные рекомендации к действиям.

Несмотря на то, что в 2011 году ситуация на дорогах осложнилась и незначительно увеличилось количество дорожно-транспортных происшествий, хотелось бы обратить внимание, что в этом же 2011 году, в мае, серьезным событием в области обеспечения безопасности дорожного движения явилось провозглашение Генеральной Ассамблеей ООН, причем по инициативе России, периода с 2011 по 2020 годы Десятилетием действий за безопасность дорожного движения. С целью активизации деятельности по снижению смертности на дорогах разработана концепция новой федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах».

В апреле текущего года на заседании Генеральной Ассамблеи ООН в Нью-Йорке заместитель Министра внутренних дел Российской Федерации генерал-полковник полиции Виктор Николаевич Кирьянов представил подготовленную Россией резолюцию с мерами по снижению аварийности и повышению уровня дорожной безопасности. Резолюция призывает государства реализовать меры по каждому из основных направлений деятельности, предусмотренных Глобальным планом, а именно: «управление в области безопасности дорожного движения, безопасные дороги и транспортная система, безопасные транспортные средства, подготовленные участники дорожного движения и оперативное реагирование на ДТП».

Изложенное позволяет сделать вывод, что в определенной степени предвидя негативную ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью, не ожидая окончательных статистиче-

ских данных за 2011 год, Госавтоинспекция уже предприняла конкретные действия по исправлению складывающейся ситуации на дорогах.

Кроме того, необходимо отметить, что данная проблема характерна не только для России. По официальным данным Евросоюза, ожидаемого сокращения числа погибших не произошло, так, в 11 странах уровень смертности на дорогах даже превысил показатели предшествующих годов.

Не снимая ответственности с Министерства внутренних дел за состояние дел в сфере безопасности дорожного движения, следует обратить внимание, что на одной из последних видеоконференций в апреле текущего года Министр внутренних дел Российской Федерации Рашид Гумарович Нургалиев также указал, что необходимо осуществлять пропаганду своей профессиональной деятельности, информировать население о положительных результатах в конкретном направлении деятельности.

Вышесказанное, в полной мере относится и ко второму блоку направлений, совершенствование которых требует безотлагательного решения, к детскому дорожно-транспортному травматизму, вопросам информационно-пропагандистского обеспечения в области дорожного движения.

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 несовершеннолетних.

Исходя из приведенных статистических данных, а также анализа результатов дорожно-транспортной аварийности за прошедшие годы, с момента реализации Федеральной целевой программы, как нам представляется, необходимо осуществлять так называемое «точечное» воздействие на потенциальных и возможных нарушителей и группы риска среди участников дорожного движения.

В целях реагирования на складывающуюся обстановку Госавтоинспекция совместно с представителями общественных организаций, объединений и неравнодушных граждан постоянно проводит широкомасштабные акции, примером может служить акция, которая проходит с ноября 2011 по проверке эксплуатационного состояния пешеходных переходов. В конце апреля стартует масштабная социальная кампания «Некуда спешить», направленная на профилактику ДТП из-за превышения скорости или несоответствия ее конкретным дорожным условиям.

Безусловно, нельзя рассматривать профилактику и пропаганду безопасности дорожного движения без превентивных мер, адекватного воздействия на нарушителей дорожного движения.

В современных условиях подразделения Госавтоинспекции наряду с традиционными правоохранительными функциями должны играть роль органа поддержки оптимальных параметров дорожного движения, одним из основных направлений деятельности которой является профилактика правонарушений. Заложенная в Федеральном законе «О полиции» новая социальная модель органов правопорядка основывается на выполнении профессиональных полицейских функций. Во главу угла поставлена безопасность личности, защита её прав и законных интересов от противоправных посягательств. А основным направлением деятельности становится предупреждение и профилактика преступлений и административных правонарушений. При этом особое внимание должно уделяться повышению публичности, прозрачности и открытости в работе Госавтоинспекции по защите прав и законных интересов участников дорожного движения.

Для перехода на качественно новый уровень взаимоотношений с гражданами и должностными лицами, имеющими отношение к обеспечению безопасности дорожного движения, сотрудники ГИБДД нуждаются в определенной ценностной переориентации. Выступая с ежегодным Посланием Федеральному Собранию, Президент Российской Федерации 22 декабря 2011 года подчеркнул, что «модернизация только тогда даст ожидаемый эффект, когда в обществе будут действовать справедливые законы, функционировать независимые и уважаемые суды и органы правопорядка, которые пользуются настоящим доверием граждан»¹.

¹ Послание Президента Российской Федерации Дмитрия Анатольевича Медведева Федеральному Собранию Российской Федерации 22.12.2011 г. // [Http://www.kremlin.ru/news/14088](http://www.kremlin.ru/news/14088).

В соответствии с поручениями Президента страны Министерством реализован комплекс законодательных, организационных, технических мер, которые в основном несут предупредительно-профилактический характер. Усилена административная ответственность по отдельным составам. Существенно пересмотрены Правила дорожного движения.

С момента реализации федеральной целевой программы по инициативе Министерства внутренних дел Российской Федерации был внесен ряд изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ, Кодекс), направленных на совершенствование системы контроля по соблюдению правил дорожного движения, механизма исполнения административных наказаний, усиление административной ответственности за совершение наиболее грубых нарушений. В частности, внесены поправки, повышающие ответственность за управление автомобилем в состоянии опьянения и за отказ от прохождения медицинского освидетельствования, фиксации правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото-, видеофиксации, и другие.

Такая работа продолжается и по сегодняшний день. С 13 апреля 2012 года вступают в силу поправки в Правила дорожного движения Российской Федерации и в Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

Вместе с тем, подвергая анализу статистические показатели за 2007-2010 г.г., мы видим в определенной степени парадоксальную ситуацию: с момента внесения указанных выше изменений в КоАП, направленных на ужесточение наиболее грубых правонарушений, например, за управление транспортным средством в состоянии опьянения, количество правонарушений связанных с превышением установленной скорости движения транспортного средства с 5128 (2007 год) до 3569 (2009 год), неуклонно сокращалось. Но в 2011 году мы снова наблюдаем рост указанных административных правонарушений. По данным статистики, в 2011 году из-за несоответствия скорости конкретным условиям зафиксировано 50 834 ДТП, что на 12,2 % выше аналогичного показателя предыдущего года, на 3,4 % возросло количество ДТП, связанных с управлением транспортным средством в состоянии опьянения

Широкое внедрение в повседневную практику современных технологий и оперативно-технических средств, в том числе фото- и видеофиксации, доказало их эффективность и позитивное влияние на состояние аварийности. На контролируемых с их помощью участках количество нарушений скоростного режима уменьшилось в 8-9 раз, число дорожно-транспортных происшествий на 20%, тяжесть последствий - на 5-10%¹.

Однако, согласно результатам исследования ВЦИОМ, проведенного осенью 2011 года, немногие россияне понимают опасность превышения скорости. Только треть опрошенных считает, что нарушение скоростного режима на 30 км/ч – это серьезное правонарушение. Около 20% водителей в процессе движения не придают значения тому, что ПДД ограничивают скорость в зависимости от конкретных дорожных условий, и обращают внимание лишь на дорожные знаки. И только 25% респондентов отдают себе отчет в том, что при неблагоприятных погодных условиях все же следует сбавить скорость².

Таким образом, с одной стороны, напрашивается вывод об ужесточении наказания, но с другой стороны, всем понятно, что простое ужесточение наказания за нарушение в области дорожного движения не может быть единственной мерой воздействия, хотя и реально влияющей сегодня на уровень аварийности.

Примером может служить также анализ совершения административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.18. за 2007-2010 годы «Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения», несмотря на ужесточение санкции статьи в 2007 и 2009 годах, выраженной в увеличении административного штрафа, эти меры не позволили добиться желаемых результатов, и количество ДТП увеличилось по сравнению с периодом после начала действия ужесточения наказания на 5,5%, число погибших возросло на 0,6%, число раненых за весь анализируемый период выросло на 5,8%. Величина соци-

¹ Решение коллегии МВД России от 10 февраля 2012 г. № 1 км. С. 9.

² Широкомасштабная социальная кампания «Некуда спешить» стартует в апреле // Пресс-служба ГУОБДД МВД России. <http://www.gibdd.ru/news/974/>.

ально-экономического ущерба от дорожно-транспортной аварийности данного вида возросла на 2,7%.

Поэтому можно сделать вывод о том, что пока данное ужесточение наказания водителей не оказало влияния на снижение уровня дорожно-транспортной аварийности, так как общая величина ущерба от дорожно-транспортной аварийности выросла за счет данного нарушения на 0,05%¹.

В 2011 году общее число ДТП с участием пешеходов сократилось на 3,7% (65 959 происшествий) по сравнению с 2010 годом, на 4,4% снизилось количество раненых (61 403 человека), но число погибших пешеходов, к сожалению, не снизилось: в результате ДТП скончались 8,8 тысяч пешеходов, свыше 62 тысяч ранены, причем каждый четвертый наезд на человека совершён в зоне пешеходного перехода.

Проведенный анализ показывает, что причина кроется уже не в скорости или других нормах, связанных с нарушением Правил дорожного движения, а в том, что действующие на сегодняшний день нормативы, регламентирующие обустройство техническими средствами организации дорожного движения мест перехода дороги, морально устарели и не учитывают возможности современных технологий. В связи с этим Госавтоинспекцией разрабатываются предложения по реализации новых стандартов, положительно зарекомендовавших себя в странах с высоким уровнем автомобилизации.

Таким образом, необходимо разбираться в причинах каждого вида ДТП, анализировать причины и условия, а это еще раз подчеркивает многогранность проблематики в рассматриваемой сфере, решить которую возможно только совместными усилиями органов государственной власти различных уровней при партнерстве общественных институтов.

ПОДБОР КАДРОВ В ОРГАНАХ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ КАК АДМИНИСТРАТИВНАЯ ПРОЦЕДУРА

Разуваева Н.И.,

адъюнкт кафедры административного права
и административной деятельности ОВД
Воронежского института МВД России

Анализируя вопрос о сущности подбора кадров органов внутренних дел на современном этапе, необходимо отметить тот факт, что до настоящего времени в научной среде дискуссионным остается вопрос о понятии подбора кадров. Процесс подбора кандидатов, принципы, сущность исследуются в рамках науки управления персоналом.

Для уяснения сущности подбора кадров органов внутренних дел необходимо, на наш взгляд, рассматривать его как административную процедуру. Рассмотрим понятие административной процедуры.

Процедура - это официально установленный порядок действий².

Б.М. Лазарев «под процедурой понимал порядок совершения действий, необходимых для выполнения какого-либо дела, решения задачи. Применительно к государственным органам процедуры определяют стадии, их цели, основания совершения и взаимосвязь этих действий, способы их оформления и фиксации»³.

¹ Юров А.П. Оценка влияния изменений в КоАП на состояние аварийности на нерегулируемых пешеходных переходах // Всероссийский семинар по вопросам организации движения и дорожной инспекции. Апрель 2010 г. С.13.

² См.: Ожегов С.И. Словарь русского языка. М., 1972. С. 577.

³ Понятие и виды управленческих процедур. Их роль в механизме государственного управления / Под ред. Б.М. Лазарева. М., 1988. С. 5.

Ю.А. Тихомиров, Э.В. Талапина считают, что административные процедуры - это нормативно установленный порядок последовательно совершаемых действий субъектов права для реализации их прав и обязанностей¹.

Н.Г. Салищева отмечает, что административные процедуры - это установленные в нормативном порядке действия органов исполнительной власти и уполномоченных государственных учреждений, направленных на разрешение индивидуальных дел по реализации прав и законных интересов граждан и организаций².

С.Д. Хазанов отмечает, что под административной процедурой нужно понимать нормативно установленный последовательный порядок реализации административно-властных полномочий, направленный на разрешение юридического дела или выполнение управленческих функций. Тем самым, во-первых, обязательным ее участником является представитель публичной администрации, во-вторых, в ее рамках реализуются не любые права и обязанности, а властные полномочия административного характера, в-третьих, процедура всегда закрепляется в нормативном правовом акте как модель деятельности, в-четвертых, она направлена на возникновение конкретных последствий либо имеет иное юридическое значение, в-пятых, действия, совершаемые в рамках процедуры, имеют определенную временную продолжительность, последовательность и юридико-организационную взаимосвязь³.

А.Ф. Ноздрачев подчеркивает «...Не оценивая различные подходы к пониманию сущности административной процедуры, отметим: в конечном счете все они сводятся к следующему краткому утверждению: административная процедура - это порядок или последовательность действий органа исполнительной власти при исполнении государственных функций, предоставлении государственных услуг. С учетом доктринальных точек зрения, основываясь на содержании действующих административных регламентов, приходим к следующему однозначному выводу: административная процедура как предмет административной регламентации представляет собой официально установленное действие органа исполнительной власти, имеет фиксируемое начало (юридический факт), четко определенные стадии и сроки исполнения действия, включающее критерии и варианты принятия решений и юридически фиксируемый результат в виде стандарта исполнения»⁴.

О.С. Беркутова определяет административные процедуры как урегулированную административно-процессуальными нормами правоприменительную деятельность органов исполнительной власти, направленную на реализацию своих полномочий во взаимоотношениях с не подчиненными им гражданами и их организациями и не связанную с рассмотрением споров или применением мер принуждения⁵.

И.М. Лазарев считает, что административные процедуры - это «урегулированная административно-процессуальными нормами правоприменительная деятельность органов исполнительной власти, направленная на реализацию предоставленных им полномочий во взаимоотношениях с не подчиненными им гражданами и их организациями в целях осуществления прав и законных интересов этих лиц и не связанная с рассмотрением споров или применением мер принуждения»⁶.

На наш взгляд, О.С. Беркутова и И.М. Лазарев неоправданно сужают круг явлений реальной правовой жизни, подпадающих под признаки правовой процедуры. Нет никаких теоретических и практических оснований к тому, чтобы отказываться от признания процедурного

¹ См.: Тихомиров Ю.А. Административные процедуры и право / Ю.А. Тихомиров, Э.В. Талапина // Журнал российского права. 2002. № 4. С.4.

² См.: Салищева Н.Г. Административный процесс // Административное право России: Курс лекций / Под ред. Н.Ю. Хамановой. М., 2008. С.505.

³ См.: Хазанов С.Д. Административные процедуры: определение и систематизация // Российский юридический журнал. 2003. № 1. С.58.

⁴ Ноздрачев А.Ф. Системная регламентация административной деятельности : отечественная доктрина и практика // URL : <http://justicemaker.ru/view-article.php?id=25&art=2899>.

⁵ См.: Беркутова О.С. Административно-процедурные производства в сфере исполнительной власти: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005. С. 9.

⁶ Лазарев И.М. Административные процедуры в сфере взаимоотношений граждан и их организаций с органами исполнительной власти в Российской Федерации: Автореф. ... дис. канд. юрид. наук. М., 2002. С.7.

характера отношений еще двух видов: 1) органов управления между собой; 2) структурных подразделений и должностных лиц в рамках одного органа.

Необходимо отметить, что в настоящее время законодательство не содержит определения «административная процедура».

В настоящее время Россия находится на стадии принятия закона, регламентирующего порядок осуществления административных процедур. Постановлением Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации 11 июня 2009 г. был отклонен последний проект Федерального закона «Об административных процедурах»¹. Назрела насущная необходимость в разработке и принятии указанного нормативного правового акта.

Анализ общетеоретических подходов к определению административной процедуры позволяет нам выделить ее характерные черты:

во-первых, реализация административных процедур связана с деятельностью органов исполнительной власти;

во-вторых, это нормативно установленный порядок совершения определенных действий;

в-третьих, осуществляется для реализации прав и обязанностей органов исполнительной власти;

в-четвертых, направлена на разрешение юридического дела или выполнения управленческих функций.

Все перечисленные признаки в полной мере можно отнести к процессу подбора кадров органов внутренних дел, следовательно, логично предположить, что процесс подбора кадров является административной процедурой.

Следует согласиться с рядом ученых, которые, классифицируя административные процедуры, выделяют процедуры внутренней организации, публичной администрации или организационные процедуры. Данные процедуры определяют структуру органа, работу с кадрами, формы и методы деятельности².

Процесс подбора кадров государственных органов относятся именно к организационным или внутренним административным процедурам.

Исследование состояния научных достижений и правоприменительной практики в области подбора кадров органов внутренних дел, а также уяснение его сущности позволило нам предложить определение подбора кадров органов внутренних дел как административную процедуру, заключающуюся в поиске кандидатов на должности органов внутренних дел, оценке и сопоставлении их личных, моральных, физических и профессиональных качеств с квалификационными требованиями, предъявляемыми к должностям органов внутренних дел.

ЭМОЦИОНАЛЬНОЕ ВЫГОРАНИЕ СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Рябинкина А.Н.,

доцент кафедры социальной психологии
и акмеологии Орловского государственного
университета;

Шипунова А.,

студентка V курса факультета педагогики
и психологии Орловского государственного
университета

Теоретический и практический интерес к профессиональному и эмоциональному выгоранию специалистов связан с повышением нагрузок, в том числе и информационных, в профес-

¹ См.: О проекте Федерального закона № 64090-3 «Об административных процедурах»: Постановление ГД ФС РФ от 11.06.2009 г. № 2287-5 ГД // Собрание законодательства РФ. 2009. № 25. Ст. 3027.

² См., напр.: Хазанов С.Д. Административные процедуры: определение и систематизация // Российский юридический журнал. 2003. № 1. С. 58, Тихомиров Ю.А. Административные процедуры и право / Ю.А. Тихомиров, Э.В. Талапина // Журнал российского права. 2002. № 4. С. 3 и др.

сиональной деятельности. Проблема эмоционального выгорания вследствие интенсивных коммуникаций и взаимодействий, несомненно, актуальна для представителей ряда профессий. Материальная стабильность и обеспеченность, социальный статус, психологическое благополучие, карьерный рост – удовлетворение этих потребностей в определенной степени зависит от успешности профессиональной деятельности человека. Последней препятствует эмоциональное выгорание, которое, во-первых, снижает эффективность его профессиональной деятельности, а во-вторых, деструктивно влияет на все остальные сферы жизни человека, и в наибольшей степени на здоровье.

Neĩãđĩ yi řoeĩřãeũĩãã ãĩãđãĩeũ представляет собой состояние эмоционального, психического, физического истощения, развивающегося как результат хронического неразрешенного стресса на рабочем месте. В. В. Бойко рассматривает эмоциональное выгорание как выработанный личностью механизм психологической защиты в форме полного или частичного исключения эмоций в ответ на психотравмирующие воздействия. Это приобретенный стереотип эмоционального, а также профессионального поведения, позволяющий в какой-то степени противостоять стрессу. Поэтому выгорание отчасти функциональный стереотип, оно позволяет человеку дозировать и экономно расходовать энергетические ресурсы. В то же время могут возникать его дисфункциональные следствия, и тогда выгорание отрицательно сказывается на исполнении профессиональной деятельности, на психологическом и физическом состоянии специалистов.

Целью настоящего исследования является выявление специфических особенностей эмоционального выгорания сотрудников органов внутренних дел (далее – ОВД).

Для достижения цели исследования были выдвинуты следующие **задачи**:

– определение *особенностей психологической устойчивости к стрессу* сотрудников ОВД;

– выявление специфики *профессионального выгорания* сотрудников ОВД;

– изучение особенностей *эмоционального выгорания* сотрудников ОВД;

– анализ *психологического благополучия* сотрудников ОВД.

В качестве **объекта** данного исследования выступают сотрудники ОВД.

Предмет исследования – эмоциональное выгорание сотрудников ОВД.

Для проведения данного исследования была сформирована выборка испытуемых, которая включала 2 группы: контрольную и экспериментальную.

Ēĩĩõđĩeũũãũ ãũãũĩãã включала курсантов 1 курса Орловского юридического института МВД РФ. Курсанты этого вуза при зачислении на первый курс получают статус сотрудников ОВД и приобретают специальное звание «рядовой полиции». В процессе обучения они занимаются как учебной, так и служебной деятельностью.

Yẽĩãđeĩ ãĩ òãeũũãũ ãũãũĩãã состоит из *офицеров*, осуществляющих свою профессиональную деятельность, регламентированную законом «О полиции» и иными нормативно-правовыми актами. Выслуга лет (стаж работы) испытуемых данной группы колеблется от 1 года до 23 лет, причем уход на пенсию предусмотрен при выслуге в 25 лет. Специфика работы офицеров различна и зависит от подразделения, в котором они работают.

В исследовании использовались следующие методики:

1) опросник психологической устойчивости к стрессу (ОПУС) Е.В. Распопина;

2) диагностика профессионального «выгорания» - методика К. Маслача, С. Джексона, в адаптации Н. Е. Водопьяновой;

3) методика диагностики уровня эмоционального выгорания В.В.Бойко;

4) опросник «Шкалы психологического благополучия» К.Рифф.

По итогам проведенного эмпирического исследования эмоционального выгорания сотрудников ОВД были получены следующие результаты.

Профессиональное и эмоциональное выгорание специалистов связано с факторами производственного стресса. Уровень общей **психологической устойчивости** к стрессу у офицеров выше, чем у курсантов. *Īõeũãđĩ* характеризуются высоким уровнем общей психологической стрессоустойчивости. Это проявляется в устойчивости к воздействию *информационных перегрузок*, стойкости к умственным нагрузкам. Офицеры обладают психологической способностью противостоять однообразным, однотипным, неизменяющимся, субъективно скучным и *монотонным условиям деятельности*. Кроме того, эта группа отличается невысокой чувствительно-

стью к воздействию *физических нагрузок* в целом, а также неблагоприятных физических факторов внешней среды, таких как шум и температурные воздействия. Высокая психологическая устойчивость офицеров к информационным и физическим перегрузкам детерминирована непосредственной представленностью этих стрессоров в их профессиональной деятельности, поэтому они обучаются противостоять таким негативным воздействиям. Например, оперативные сотрудники занимаются как поимкой преступников, так и оформлением значительного количества документов, сотрудники ГИБДД отслеживают в течение длительного времени параметры дорожного движения и интенсивно взаимодействуют с водителями.

Необходимо отметить, что офицеры демонстрируют психологическую устойчивость к воздействию *ситуаций конкретной угрозы*, то есть к экстремальным условиям деятельности, связанным с потенциально высокой степенью риска. Это обусловлено тем, что они в процессе своей профессиональной деятельности нередко сталкиваются с подобными ситуациями, и, хотя привыкнуть к ним сложно, представляется возможным выработать личностную позицию в отношении к угрозам и их последствиям, которая помогает противостоять стрессу.

Кроме того, офицеры отличаются общей *устойчивостью к трудностям*, препятствиям и ограничениям, возникающим в повседневных жизненных ситуациях. Они психологически могут противостоять ситуациям, стрессогенность которых определяется и усиливается продолжительным, повторяющимся или хроническим характером негативного воздействия того или иного стрессора. Из тринадцати стрессовых факторов к семи из них отмечается высокий уровень психологической устойчивости, к остальным – средний уровень.

Описывая специфику психологической устойчивости *εὐδαιμόνια* нужно сказать, что они устойчивы к физическим нагрузкам. Это обусловлено хорошим состоянием здоровья, наличием постоянных и интенсивных тренировок по предмету «физическая подготовка», а также проведением оперативно-тактических учений, участие в которых требует больших физических затрат.

Кроме того, курсанты, как и офицеры, характеризуются устойчивостью к воздействию ситуаций конкретной угрозы. Они показывают психологическую готовность к экстремальным условиям деятельности, хотя они не сталкивались с данными ситуациями, но многократно проигрывали их на практических занятиях.

Таким образом, офицеры и курсанты отличаются высоким уровнем психологической устойчивости к таким стрессорам, как физические перегрузки и ситуации конкретной угрозы. Уровень психологической устойчивости офицеров к информационным перегрузкам, монотонной деятельности, повседневным стрессорам, длительным и повторяющимся стрессорам выше, чем у курсантов. Информационные перегрузки и монотонность деятельности объективно более интенсивны у курсантов.

Профессиональное выгорание курсантов значимо выше, чем у офицеров. Это может объясняться тем, что у курсантов не завершился процесс адаптации к новым, непривычным и сложным условиям проживания и учебы, требующим больших энергетических и психологических затрат к совершенно новой деятельности – служебной. Таким образом, сложные условия деятельности в правоохранительных органах способствуют выработке действий и установок, позволяющих преодолевать стресс, и это требует профессионального опыта, поэтому в личности курсантов отмечаются отдельные проявления профессионального выгорания. Однако нужно сказать, что и в одной и в другой группах показатели профессионального выгорания находятся на среднем уровне.

Офицеры и курсанты характеризуется низким уровнем *эмоционального истощения*, т.е. у них сохраняется мотивация, интерес к профессиональной (учебной и служебной) деятельности. Противостоять рабочим стрессорам помогает удовлетворенность отношениями с коллегами, готовность к сотрудничеству. И офицеры, и курсанты отличаются низким уровнем *деперсонализации*, им не свойственно циничное отношение к труду и объектам своего труда, безразличие к другим людям. В наибольшей степени противостоят формальному отношению к своим обязанностям и отстраненному отношению к другому человеку офицеры. *Редукция личных достижений* в картине профессионального выгорания курсантов и офицеров представлена средней степенью выраженности. Это означает, что у них не возникает чувство некомпетентности в своей профессиональной сфере, осознание неуспеха в ней. Однако они склонны в субъек-

тивном восприятии преуменьшать важность своих достижений, хотя и осознают общественную значимость своей работы в целом.

Эмоциональное выгорание как курсантов, так и офицеров не выявлено. Однако для группы *содни одя* характерно то, что фаза стресса «резистенция» (сопротивление стрессу) находится в стадии формирования. «Резистенция» включает в себя четыре симптома «эмоционального выгорания», два из которых в группе курсантов являются складывающимися: неадекватное эмоциональное реагирование и редукция профессиональных обязанностей.

Неадекватное эмоциональное реагирование является одним из способов снятия напряжения, выбираемых курсантами. Оно может проявляться в неконтролируемых вспышках агрессии, повышенной раздражительности на незначимые события, частом переживании негативных эмоций, не имеющих объективной причины.

Редукция профессиональных обязанностей включает снижение энтузиазма в отношении учебы и служебной деятельности, общую негативную установку на профессиональные перспективы «как ни старайся, всё равно ничего не получится» и, наконец, упрощение и выборочное выполнение служебных обязанностей. Можно предположить, что отдельные учебные задания выполняются формально.

Все перечисленное выше является реакцией курсантов на специфику учебной и служебной деятельности, на резкую смену образа жизни (проживание в казарме), на особенности распорядка дня, который никак не изменить, к нему нужно привыкать, на интенсивные и постоянные физические и информационные нагрузки. У курсантов может быть недостаточно опыта для преодоления соответствующих трудностей.

Общий показатель **психологического благополучия** курсантов и офицеров, а также его основные показатели находятся на среднем уровне. Именно поэтому можно говорить о том, что они имеют доверительные отношения с окружающими, в оптимальной степени самостоятельны и независимы, открыты новому опыту, позитивно относятся к себе, знают и принимают как положительные, так и негативные свои качества, положительно оценивают свое прошлое.

Таким образом, по итогам проведенного исследования можно сделать выводы:

- уровень общей психологической устойчивости к стрессу офицеров выше, чем у курсантов, что отражает адаптацию к сложным производственным условиям и выработку способов противостояния им;
- профессиональное выгорание курсантов выше, чем у офицеров. Это может объясняться тем, что у курсантов не завершился процесс адаптации, не сформированы в достаточной степени специфические профессиональные навыки;
- эмоциональное выгорание как курсантов, так и офицеров не выявлено, что свидетельствует о личностных ресурсах сотрудников ОВД и оптимальной организации их деятельности;
- общие показатели психологического благополучия курсантов и офицеров находятся на среднем нормативном уровне.

В сравнении с другими профессиональными группами (учителя, программисты, банковские и медицинские работники) сотрудники ОВД имеют менее выраженные показатели эмоционального выгорания, у них не возникает личностная отстраненность и формальное отношение к своей деятельности, они не отказываются от профессиональных ценностей.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ КАК ФАКТОР ДАЛЬНЕЙШЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ

Савилов М.Г.,

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

Автомобильные дороги являются одним из важнейших составных элементов рыночной инфраструктуры, обеспечивающих бесперебойное многоуровневое функционирование хозяй-

ственных взаимосвязей и взаимодействий субъектов рыночной экономики, движение товарных потоков и перемещение пассажиров.

Такое определение места автомобильной сети дорог в структуре субъектов рыночной экономики свидетельствует об их глобальном влиянии на микро- и макроэкономические процессы, а также на социальную ситуацию стране.

Вместе с тем в России темпы развития дорожной сети всегда отставали от темпов развития автомобильного транспорта и не обеспечивали потребности экономики в автоперевозках. Объективных причин для такого второстепенного отношения к строительству и ремонту дорог было достаточно много. Это и ограниченные финансовые и материальные ресурсы, и низкий уровень механизации строительных работ, малопроизводительная дорожная техника, и громадное территориальное пространство с неравнозначными ландшафтами и др.

Плохие дороги многократно увеличивают затраты на их содержание и эксплуатацию, ведут к неизмеримо большим потерям, которые складываются из ускоренного износа транспортных средств, перерасхода запасных частей к ним и ГСМ, ограничения применения передовых технологий перевозки грузов и пассажиров, снижения качества и сроков перевозок, высокой аварийности на дорогах, некомфортабельных условий труда водителей и т.д.

В условиях модернизации российской экономики неразвитость этой инфраструктурной сети становится тормозящим моментом дальнейших преобразований. Более того, эта проблема может многократно обостриться и привести к целому комплексу других общеэкономических потерь.

Среди многих составляющих и условий, гарантирующих успех процесса трансформации дорожной сети, ведущее место занимают два аспекта, первый – введение новых решений в управление, организацию дорожного хозяйства, второй – способность и мотивация субъектов хозяйственной деятельности к рыночной адаптации, поиску, использованию и совершенствованию приемлемых рыночных рычагов для выживания в конкурентной среде, для эффективного функционирования.

К сожалению, но формирование рыночных отношений в дорожном секторе экономики идет очень трудно, противоречиво и не всегда подкрепляется соответствующими реформами во всех структурных элементах, функционирующих во взаимосвязанной цепочке «собственник дорог – дорожные услуги – пользователи дорог». Современная структура управления как на федеральном, так и на региональном уровнях слабо реагирует на требование пользователей дорог к их качеству, надежности, автодорожной обеспеченности и рациональному построению дорожной сети, поскольку заказчиком на строительство, реконструкцию, содержание автодорог является не потребитель, а управленческая структура дорожного хозяйства, то есть практически собственник автодорог.

В связи с этим одним из основных направлений развития рыночных отношений в дорожном хозяйстве является совершенствование и создание эффективной системы управления, способной соединить интересы государства, территорий, дорожно-хозяйственных организаций и пользователей автомобильных дорог.

В конечном итоге это должно привести к повышению качества и увеличению количества новых автомобильных дорог, отвечающих современным требованиям. Строительство новых автомобильных дорог, в свою очередь, самым прямым и непосредственным образом влияет на подъем всей экономики, снижение расходов и себестоимости выпускаемой продукции, товаров и услуг, повышает прибыль предприятий и организаций. Те же выгоды пользователи дорог получают от улучшения качества содержания дорожной сети, имея возможность в любое время года беспрепятственно перевозить грузы и пассажиров с меньшими затратами. Улучшение дорожной сети за счет строительства новых благоустроенных дорог и улучшения содержания существующей сети способствует увеличению объемов работ у пользователей дорог и сопряженных с дорожной отраслей экономики, а это пропорционально увеличивает суммы поступлений в бюджет от дорожных налогов.

Каким же образом в условиях дефицита финансовых средств, а также не совсем эффективного их использования можно повысить потенциал дорожной сети?

Теория и практика решения этой проблемы в зарубежных странах позволяет определить основные пути по изысканию источников финансовых средств на реализацию мероприятий по развитию дорожной сети.

Во-первых, это разработка комплекса мер на макроуровне, в том числе:

- совершенствование механизма консолидации дорожных фондов, повышение экономической и социальной эффективности инвестиций, направленных на реализацию программ строительства и ремонта дорожной сети;

- создание эффективной системы управления дорожными фондами и дорожным хозяйством, ориентированной на сбалансированное сочетание интересов государства, регионов, пользователей дорог;

- дальнейшее развитие рыночных отношений: формирование рынка дорожных работ, развитие конкуренции за счет внедрения конкурсной системы предоставления подряда, углубление приватизации дорожно-строительных организаций и формирование многообразных типов и форм хозяйственной деятельности, привлечение государственных, частных и иностранных инвестиций в дорожное строительство и на объекты придорожной инфраструктуры;

- внедрять коммерциализацию дорог, которая может стать мощным фактором оживления деловой активности в стране, в форме концессии на строительство автодорог и введения платности пользования ими.

Традиционно в рыночной экономике важная роль принадлежит кредитным источникам инвестиций, однако высокие нормы банковского процента, в который закладывается премия за всевозможные риски, связанные с кредитованием предприятий, и риски, вытекающие из слабости банковской системы, делают цену на ссудный капитал неподъемной. В первую очередь это относится к долгосрочным кредитам, так как только они способны привести к радикальным изменениям и обеспечить в перспективе формирование устойчивого инвестиционного потенциала предприятия.

Получить необходимую технику можно путем оплаты в рассрочку, При этом затраты на приобретение входят в себестоимость работ, происходит ускоренная амортизация, обеспечивается сервисное обслуживание и ремонт.

Чтобы быстрее оснастить дорожные предприятия современной высокопроизводительной техникой и при этом стимулировать ее производителей в России, привлечь и заинтересовать ведущие иностранные фирмы в создании совместных производств в нашей стране, целесообразно использовать заемные средства, в том числе такой выгодный и эффективный механизм финансирования, как лизинг. Предприятие при этом имеет прямую выгоду, так как лизинговые платежи включаются в себестоимость продукции (в отличие от ссуд и процентов по ним), не уменьшается сумма оборотных средств, резко снижается налогооблагаемая база, появляется возможность для оперативного перевооружения и обновления производства. В этой связи лизинг является одним из приоритетных направлений финансирования развития производственных мощностей дорожно-строительных организаций.

Таким образом, дорожная государственная политика должна быть динамичной и изменяться в зависимости от социально-экономических и политических условий, целей и задач развития России.

КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ БОЕВОЙ ГОТОВНОСТИ СОТРУДНИКОВ ОВД

Савкин А.Н.,

преподаватель кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического института МВД России

Боевая подготовка является частью профессиональной подготовки личного состава органов внутренних дел и направлена на силовое, вооруженное обеспечение правоохранительной деятельности. Объективно необходимым компонентом этой деятельности является непосредственное пресечение физического сопротивления правонарушителей.

Следует отметить, что в процессе разрешения правового конфликта правонарушители оказывают:

- пассивное неповиновение (уклонение от мер принуждения, применяемых сотрудни-

ком милиции, без каких-либо атакующих действий и попыток убежать);

- активное неповиновение (ожесточенное уклонение от мер принуждения, применяемых сотрудником милиции, срывы захватов, произвольный переход в положение сидя, лежа и т.п., намерение и попытки побега);

- активное сопротивление (ожесточенное физическое противодействие сотруднику милиции с применением ударов руками и ногами, подручными средствами, нападение с холодным и огнестрельным оружием и др.).

Исходя из перечисленного, основными видами боевых действий сотрудников милиции являются:

- задержание правонарушителей с применением специальных средств, боевых приемов борьбы, табельного оружия;

- преследование правонарушителей;

- задержание правонарушителей, оказывающих пассивное и активное неповиновение, с применением сотрудниками специальных средств и физической силы, в том числе боевых приемов борьбы;

- задержание правонарушителей, оказывающих активное сопротивление, под угрозой или с применением сотрудником табельного оружия;

- самозащита и последующее задержание правонарушителя в ситуации неожиданного нападения на сотрудника милиции с применением им всех средств физического принуждения;

- пресечение противоправных действий с применением табельного оружия на поражение на дистанции, исключая непосредственный силовой контакт с правонарушителями;

- комплексные действия в специальных операциях по схеме «поиск - преследование - пресечение активного сопротивления с применением всех средств физического принуждения правонарушителей».

Данная классификация боевых действий, объективно представляющая структуру современной правоохранительной деятельности, является основой для классификационных характеристик боеготовности сотрудников ОВД различных должностных категорий.

Содержание боевых действий определяет цель боевой подготовки, заключающуюся в формировании и совершенствовании готовности сотрудников органов внутренних дел к эффективному пресечению противоправных действий с применением определенных законодательством средств физического принуждения правонарушителей с обеспечением личной безопасности в условиях оперативно-служебной деятельности.

Устойчивое состояние сотрудника органов внутренних дел, отвечающее указанным целевым установкам боевой подготовки, определяется как боеготовность сотрудника.

В образовательных учреждениях МВД России боевая подготовка обеспечивается на основе глубокой интеграции в рамках единой структурно-логической схемы обучения по дисциплинам физической, огневой и тактико-специальной подготовки. При этом в процессе боевой подготовки активно реализуются знания, умения и навыки, полученные курсантами и слушателями при изучении других учебных дисциплин: теории государства и права, уголовного права, административного права и административной деятельности, криминалистики, топографии, гражданской обороны, медицинской подготовки, автомобильной подготовки, строевой подготовки и др.

Поскольку для различных возрастных категорий сотрудников органов внутренних дел непосредственное физическое принуждение правонарушителей по-разному представлено в практике их служебной деятельности, целесообразно выделить три уровня боевой подготовки рядового и начальствующего состава.

Первая группа сотрудников - в их постоянные должностные обязанности не входит непосредственное пресечение физического сопротивления правонарушителей и они привлекаются к службе по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности только в особых условиях, при чрезвычайных обстоятельствах. Данные сотрудники должны обладать начальным уровнем боевой подготовки, достаточным для выполнения своих должностных обязанностей, который определяется как общая боеготовность. Вторая группа сотрудников - в их должностные обязанности входит осуществление оперативно-розыскной деятельности и непосредственное пресечение физического сопротивления правонарушителей.

Третья группа сотрудников несет службу в подразделениях специального назначения ОВД. Основным и постоянным содержанием деятельности этих сотрудников является пресечение физического сопротивления правонарушителей. Эти сотрудники должны обладать самым высоким уровнем подготовки, который определяется как специальная боеготовность.

Учитывая ухудшение криминогенной обстановки в России, рост организованной преступности, числа заказных убийств, увеличение террористических актов и преступлений, совершаемых малолетними преступниками, распространение наркомании и многое другое, следует критически пересмотреть систему профессиональной подготовки кадров, способных на высоком профессиональном уровне противостоять преступности.

В условиях сложной оперативной обстановки, экстремальных ситуациях отдельные сотрудники полиции уступают правонарушителям в проявлении общих физических качеств (силе, ловкости, быстроте, выносливости), а также в использовании специальных двигательных умений и навыков (рукопашный бой, преодоление препятствий, стрельбы из оружия и т.д.) (Б.Ф. Грызлов, 2001). Данные обстоятельства требуют поиска путей совершенствования системы физической подготовки сотрудников ОВД России.

В результате освоения базовой программы боевой подготовки сотрудник органов внутренних дел овладевает необходимым уровнем боеготовности, достаточным для эффективного выполнения оперативно-служебной деятельности по пресечению противоправных проявлений, в том числе с применением мер физического принуждения правонарушителей. Теоретический анализ системы физического воспитания в общей системе профессиональной подготовки сотрудников органов внутренних дел позволил выявить ряд недостатков:

Во-первых, реформа профессионального образования с одной стороны, и криминогенная обстановка в стране - с другой, предъявляют повышенные требования к профессиональной компетенции специалиста органов внутренних дел России, а внедрение современных педагогических технологий их реализации идет крайне медленно.

Во-вторых, не имеют достаточного научного обоснования идеологическая, содержательная и организационная составляющие технологии обучения в рамках профессионально-прикладной физической подготовки. Наблюдается полное отсутствие ведомственных учебников по дисциплине «Физическая подготовка» как показатель информационного звена технологии. Социальная составляющая технологии физической подготовки сотрудников ОВД нуждается в существенной доработке в плане повышения профессиональной компетенции преподавательского состава, приведении её к современным требованиям педагогической деятельности.

В-третьих, начальный уровень физической подготовленности кандидатов на учебу и службу в органы внутренних дел является недостаточным ввиду низкой эффективности функционирования системы физического воспитания общеобразовательной школы, что накладывает дополнительную нагрузку на процесс физической подготовки в учебных заведениях и органах внутренних дел.

В-четвертых, профессиональный отбор с включением в него средств физической воспитания, как единовременного мероприятия, без достаточного научного обоснования его теоретических, содержательных и структурных организационно-методологических основ не является компонентом общей системы физического воспитания сотрудников ОВД.

В целом при изучении данного вопроса выявляется ряд противоречий между требованиями к уровню психологической и физической готовности сотрудника органов внутренних дел со стороны профессиональной деятельности и начальным уровнем развития физических и психических способностей кандидатов на службу в органы внутренних дел; содержанием средств физического воспитания в профессиональном отборе и требованиями к профессионально значимым качествам специалиста конкретного вида профессиональной деятельности; социальными и личностно ориентированными потребностями специалиста в реализации своих психологических и физических способностей на этапах профессионального становления и отсутствием научно разработанной технологической модели реализации этих способностей, объединяющей все этапы профессионального становления; содержанием современных концептуальных установок на подготовку высококвалифицированных специалистов для органов внутренних дел и традиционными подходами его профессионального обучения.

Таким образом, формирование физической подготовки у сотрудников ОВД является одной из сложных комплексных проблем науки и практики и требует дальнейшего углубленного изучения данного вопроса.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Савчук Н.А.,

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

Автомобилизация является важной составной частью прогресса общества. Роль автомобильного транспорта в современном мире трудно переоценить, он имеет огромное значение для удовлетворения не только экономических, но и социальных потребностей населения. Без автотранспортных средств невозможны работа промышленных предприятий, сельскохозяйственное производство, торговля, медицинское, бытовое и иные виды обслуживания населения. Без них стали немислимы перевозки, отдых и общение людей. Развитие транспорта во всех странах мира оказало огромное влияние, даже можно сказать, послужило толчком развитию экономики вообще. В условиях страны с такой территорией, как наша, развитие автомобильного транспорта способствует и устранению социально-экономических, культурных различий между различными регионами, между городским и сельским населением.

Однако процесс автомобилизации имеет и негативные стороны. Существенным отрицательным последствием автомобилизации является аварийность на автомобильном транспорте.

В настоящее время ежегодно на дорогах мира погибает не менее 250 тысяч человек и более 10 миллионов получают ранения. Человечеству наносятся не только физические и моральные потери, но и огромный материальный ущерб от дорожно-транспортных происшествий.

Крайне неудовлетворительное положение с аварийностью отмечается и в нашей стране. За один лишь 2010 год в России совершено около 199431 происшествий, в которых погибло 26567 и ранено свыше 250635 человек.

Показатели тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий у нас значительно выше, чем в большинстве стран с высоким уровнем автомобилизации. Число погибших в расчете на 10 тыс. транспортных средств в России в 5 - 6 раз больше, чем в развитых и некоторых других странах. Доля погибших среди всех пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях на порядок превышает аналогичный показатель США. В результате происшествий значительное число пострадавших получает тяжелые телесные повреждения.

Хозяйству страны ежегодно наносится материальный ущерб в сотни миллиардов рублей. Невозможно подсчитать ущерб, причиняемый гибелью людей в трудоспособном возрасте и тем более моральный вред.

Безопасность дорожного движения стала серьезной государственной проблемой, имеющей огромное социальное и политическое значение. Опыт развитых государств свидетельствует о том, что проблема может быть решена только на государственном уровне.

Сложившееся положение с аварийностью обуславливается отставанием дорожного строительства от темпов автомобилизации страны, низким качеством дорог, недостаточным их оснащением техническими средствами регулирования, конструктивными недостатками транспортных средств, плохой подготовкой водительских кадров и многими другими факторами. Процессы, происходящие сейчас в нашем обществе, лишь обострили эти причины, но не породили их. Они складывались и усугублялись годами в условиях господства административных методов управления деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения, фактического отсутствия ответственности и реальной заинтересованности министерств, ведомств, организаций, предприятий, местных органов в снижении числа дорожно-транспортных происшествий, их безразличия к данной проблеме.

Переломить неблагоприятные тенденции с ростом аварийности на автомобильном транспорте можно, лишь полностью используя преимущества происходящих преобразований в политической и экономической жизни страны, в системе государственного управления, совершенствуя всю деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения.

Проблема предотвращения дорожно-транспортных происшествий является комплексной, требующей для своего решения совместных усилий министерств, ведомств, других государственных органов, многих предприятий и организаций. В этом направлении за последние годы сделано многое: принят Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», разработан проект Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, приводятся в соответствие законодательству и реалиям нашей жизни положения об органах государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Но система обеспечения безопасности дорожного движения в настоящее время далека от оптимальной. И даже при более или менее эффективной работе отдельных субъектов, входящих в систему, в целом деятельность, направленная на предотвращение дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, в стране не может быть признана удовлетворительной.

Необходимость отказа от старых, изживших себя методов управления государственной системой обеспечения безопасности дорожного движения требует разработки организационно-правовых направлений ее совершенствования в условиях построения правового государства и перехода страны к рыночной экономике. Однако недостаточно принять комплекс хороших законов и иных нормативных актов, разработать организационно-правовые формы обеспечения безопасности дорожного движения, запланировать комплекс мероприятий по повышению уровня этой безопасности. Необходимо обеспечить, в первую очередь, соблюдение всеми участниками дорожного движения действующих нормативных актов, выполнение предусмотренных мероприятий. В условиях перехода страны к рыночным отношениям с преимущественно частной формой собственности на средства производства, с разрешительным порядком осуществления предпринимательской деятельности в сфере дорожного движения все большую роль в обеспечении выполнения всеми участниками дорожного движения правил, нормативов и стандартов играет деятельность по обеспечению законности в управлении.

Актуальность проблемы обусловила появление множества научных работ, посвященных рассмотрению проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Ряд авторов дали комплексный анализ системе государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, другие сконцентрировали свое внимание на деятельности органов внутренних дел (полиции) и, в частности Государственной инспекции безопасности дорожного движения, как органов государственного управления в рассматриваемой сфере деятельности¹.

ВОЗМОЖНОСТИ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ПСИХОДИАГНОСТИЧЕСКОЙ ПРОГРАММЫ «МОНИТОРИНГ» В ОЦЕНКЕ ЛИДЕРСКОГО СТАТУСА РУКОВОДИТЕЛЕЙ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ МВД РОССИИ

Салтыкова Л.Е.,

к.психол.н., старший психолог ОРЛС ЦСНБДД
МВД России

Любая реально функционирующая группа, помимо взаимоотношений по вертикали, порождает систему неформального подчинения. В результате выстраивается неофициальная структура, возглавляемая членом коллектива, имеющим лидерский статус в группе, но который совершенно не обязательно имеет официальный статус руководителя. Очевидно, что зачастую именно неформальные отношения являются решающими и определяющими в системе взаимодействия «руководитель-подчиненный», влияющими на эффективность выполнения задач коллектива, в связи с чем идеальным для успешного функционирования коллектива является наличие лидерского статуса у официального руководителя.

Если формальное лидерство, связанное с установленными правилами назначения руководителя и функциональными отношениями, обычно жестко структурировано и достаточно легко определяется, то неформальный лидерский статус, возникающий на основе личных взаи-

¹ [Http://www.dslib.net](http://www.dslib.net).

моотношений участников, может не иметь столь четкой иерархии и с трудом поддается анализу.

В связи с этим справедливо встает вопрос о способах определения лидера в коллективах органов внутренних дел, то есть определения отличительной характеристики (или характеристик), на основании наличия которых мы можем отнести руководителя к категории «лидер» или «не лидер».

Анализ научных исследований в этой области показал, что данная задача может быть решена различными методами:

1) с помощью стандартизированных анкетных опросников (например, анкета по определению лидерско-менеджерских ролей К. Фрайлингера и И. Фишера в работе К.Т. Базаровой¹);

2) по фактическому отнесению руководителя к группе, обладающей определенными качественными характеристиками (получение дополнительного сертификата, квалификации, лицензии и т.д., например, методика психологической оценки при рождении руководителями семинара по подготовке антикризисных управляющих для получения лицензии 1 и 2 категории в работе М.В. Кирсанова²);

3) экспериментальные авторские методики на основе активных социально-психологических методов (например, методика А.С. Залужного, Т.В. Бендас в работе Т.В. Бендас³, авторская экспериментальная методика «Строим вместе» в работе О.В. Белоконов⁴);

4) по результатам применения психологических личностных опросников (например, по профилю личности лидера на основании Стандартизированного многофакторного метода исследования личности (СМИЛ) в работе П.Ю. Семенухина⁵);

5) использование социометрического анализа группы, рейтингов (например, применение социометрического метода в работах О.В. Евтихова⁶, Н.Б. Иглиной).

Как указывают отечественные и зарубежные авторы, одним из методов, позволяющих выявить неформальную структуру лидерства в коллективе, является социометрия - широко используемое средство «измерения» социально-психологических характеристик членов групп, в том числе лидерского статуса⁷.

Р.Л. Кричевский считает, что «структура лидерства в любой группе характеризуется горизонтальным измерением - наличием двух ролей лидерства (деловое и эмоциональное), и, исходя из учета психологической субординированности отношений в системе «лидер - последователи», вертикальным измерением - наличием ранговой организации группы. Ранговая организация группы есть иерархия позиций, занимаемых отдельными ее членами в общей структуре группы, где наивысший ранг имеет лидер»⁸.

В свою очередь, А.В. Петровский выделял социометрическую и референтометрическую процедуры, дающие возможность выяснить «социометрическую звезду» и «референтометрического лидера», т. е. наиболее авторитетного члена группы, чье мнение о значимых для группы

¹ Базарова К.Т. Социально-психологические факторы развития лидерских качеств руководителя: Дис. ...канд. психол. наук. М., 2008.

² Кирсанов М.В. Лидерский потенциал антикризисных управляющих: Дис. ... канд. психол. наук. М., 2003.

³ Бендас Т.В. Психология лидерства: гендерный и этнический аспекты: Дис. ... д-ра психол. наук. СПб., 2002.

⁴ Белоконов О.В. Взаимосвязь эмоционального и социального интеллекта с лидерством: Дис. ... канд. психол. наук. М., 2008.

⁵ Семенухин П.Ю. Психологические детерминанты профессиональной самореализации личности лидера: Дис. ... канд. психол. наук. Новосибирск, 2008.

⁶ Евтихов О.В. Анализ лидерских качеств младших командиров учебных групп в вузе МВД // Психопедagogика в правоохранительных органах. 2009. № 2. С. 27-31.

⁷ Андреева Г.И. Социальная психология. М.: Аспект Пресс, 2001; Морено Я.Л. Социометрия: Экспериментальный метод и наука об обществе / Пер. с англ. А. Боковинова. М.: Академический проект, 2001.

⁸ Кричевский Р.Л. Психология лидерства. М.: Статут, 2007. С. 62.

событиях и лицах оказывается для большинства наиболее важным, за которым признается право давать значимые для всех оценки и принимать решения¹.

Т.М. Щеглова характеризовала лидера как члена малой группы, обладающего единством наивысшего авторитета и наивысшей популярности, указывая, что авторитет дает личности потенциальную возможность оказывать влияние, а популярность создает реальные условия для взаимодействия с членами коллектива².

Еще Я.Л. Коломинский, изучавший психологию взаимоотношений в малой группе, предостерегал от отождествления лидера и социометрической «звезды»: «звезда», т.е. наиболее эмоционально-притягательный член группы, не обязательно выступает в качестве доминирующего в процессе общения... в то же время не исключено, что лидер может одновременно быть и социометрической «звездой»³.

Пытаясь прояснить ответы на вопросы о том, какая система межличностного выбора обуславливает выделение лидера, в каких случаях лидер и социометрическая «звезда» совпадают, А.В. Петровский делает вывод о том, что за этим в большей степени стоит деятельностный, ценностный характер межличностных отношений. По А.В. Петровскому, лидер — это наиболее референтное для группы лицо в отношении групповой деятельности (если эта деятельность сложилась и опосредствует межличностные отношения). Независимо от того, облечен ли лидер официальной властью, группа наделяет его авторитетом. Весьма вероятно, что у лидера статус референтометрической «звезды» в сфере задач групповой деятельности может сочетаться со статусом социометрической «звезды»⁴.

На основании проведенного анализа можно сделать вывод, что с целью определения членов коллективов ОВД, обладающих лидерским статусом, а также его наличия у руководителя, возможно применение социометрической процедуры при адекватном отборе критериев, отражающих деятельностный характер взаимоотношений в коллективах ОВД.

Как правило, в отношении социометрической процедуры обследования в органах внутренних дел существует тенденция к закрытости и настороженности опрашиваемых сотрудников, что приводит к формальным, недостоверным результатам. Это можно объяснить условиями жесткой субординации, спецификой правоохранительной деятельности, в связи с чем особое значение, приобретают процедуры опроса, методики, предполагающие анонимное выполнение.

Всем вышеперечисленным требованиям соответствует модифицированный вариант социометрической процедуры – психодиагностическая программа «Мониторинг».

Процедура программы «Мониторинг» отличается от классической социометрии:

- соблюдением полной анонимности опроса (ФИО опрашиваемого не указывается), что повышает достоверность полученных сведений;

- неограниченным количеством выборов членов коллектива по критериям (выборы осуществляются в отношении каждого, т.е. непараметрический вариант социометрической процедуры), что позволяет выявить эмоциональную экспансивность каждого члена группы, сделать срез многообразия межличностных связей, не ограничиваясь «избранными» коммуникациями.

Критерии анкеты в программе «Мониторинг» подобраны с учетом специфики профессиональной деятельности сотрудников ОВД, используется система межличностного выбора на основании деятельностного характера межличностных отношений. В результате опроса каждый сотрудник коллектива получает показатели рейтинга по деловому, эмоциональному и управленческому статусам.

¹ Петровский А.В. «Решетка противостояния позиций» как принцип диагностики уровня развития межличностных отношений // Вопросы психологии. 1985. № 2. С.36.

² Щеглова Т.М. Формирование профессиональной направленности студентов посредством оптимизации в группе структуры лидерства // Вопросы психологии. 1987. №1. С.145.

³ Цит. по: Петровский А.В. Решетка противостояния позиций» как принцип диагностики уровня развития межличностных отношений // Вопросы психологии. 1985. № 2. С. 38.

⁴ Петровский А.В. Теория деятельностного опосредствования и проблема лидерства // Вопросы психологии. 1980. № 2. С. 39.

Автоматизированная система программы создана в среде FoxPro 2.5 для Windows и представляет собой несколько баз данных и процедуры обработки и графической интерпретации результатов тестирования. Предлагаемая модификация теста основывается на кластеризации результатов обследования. Применение процесса кластеризации данных позволяет получить списки лидеров, состав группировок коллектива, члены которых поддерживают каждого из лидеров, выделить в группировках ядро и неопределенную группу, рассчитать количественные показатели межличностных взаимоотношений в коллективе, внутри каждой из группировок и между группировками, что позволяют получить большой объем информации о межличностных взаимоотношениях в коллективе по сравнению с социометрическим тестом в стандартной обработке¹.

В результате социально-психологического обследования с помощью программы «Мониторинг» с высоким уровнем достоверности определяются: деловые и эмоциональные отношения сотрудников к руководителю и между собой; состояние социально-психологического климата; профессиональный, личностный и интегральный статусы сотрудников, их характеристики; рейтинги руководителей и специалистов по их возможности выполнять управленческие функции; индивидуальный круг общения сотрудников, показатели деловых и личностных взаимоотношений между ними и др.

Нами было проведено исследование, цель которого заключалась в изучении лидерского статуса руководителей ОВД. В служебных коллективах подразделений ОВД был проведен социально-психологический опрос по программе «Мониторинг». В опросе приняли участие 1183 сотрудника.

В исследовании нас интересовали показатели руководителей подразделений по трем переменным: управленческому, деловому и эмоциональному статусам. Полученные переменные измеряются в шкале отношений и их распределение близко к нормальному, в связи с чем для установления взаимосвязи между признаками возможно применение коэффициента корреляции Пирсона.

Корреляционный анализ по методу Пирсона установил наличие тесной положительной статистически значимой взаимосвязи между рейтингами руководителей по показателям управленческого, делового и эмоционального статусов в коллективе ($p < 0,01$). Наглядно демонстрирует обнаруженную взаимосвязь точечное распределение с построением линии тренда и величины достоверности аппроксимации R^2 (рис.1, рис.2), исходя из которых можно утверждать о более тесной зависимости управленческого статуса руководителя с рейтингом в коллективе по деловому статусу (в 60 % случаев управленческий статус определяется деловым статусом).

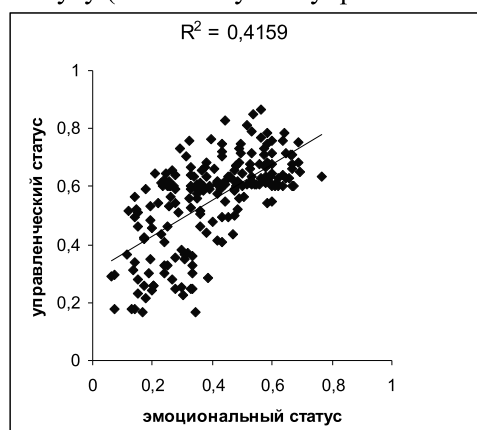


Рис.1 Точечное распределение зависимости управленческого статуса от эмоционального статуса руководителя

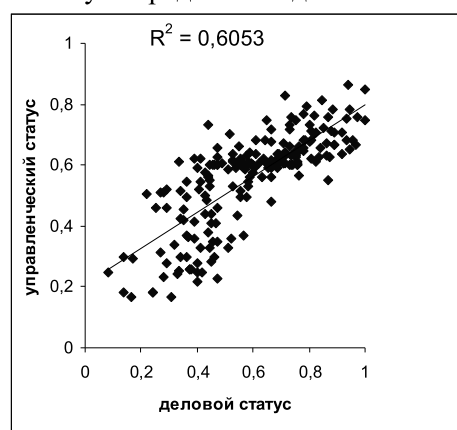


Рис.2 Точечное распределение зависимости управленческого статуса от делового статуса руководителя

Исходя из распределения руководителей по уровню статусов (низкий, средний, высокий), можно предположить, что превалирование величины достоверности аппроксимации R^2

¹ Психологическое обеспечение работы с руководящими кадрами органов внутренних дел: Методическое пособие. М.: ГУК МВД России, 2003.

зависимости управленческого статуса от делового над зависимостью от эмоционального является следствием небольшого количества высоких баллов (>0,6) по эмоциональному статусу руководителей (рис. 3). Это объясняется тем, что взаимодействие «руководитель-подчиненный» в органах внутренних дел характеризуется в первую очередь деловой направленностью и нацелено на эффективное выполнение оперативно-служебных задач. При этом статистически значимая взаимосвязь между рейтингами руководителей по показателям управленческого и эмоционального статусов в коллективе ($p < 0,01$) дает основание утверждать о наличии зависимости и между ними.

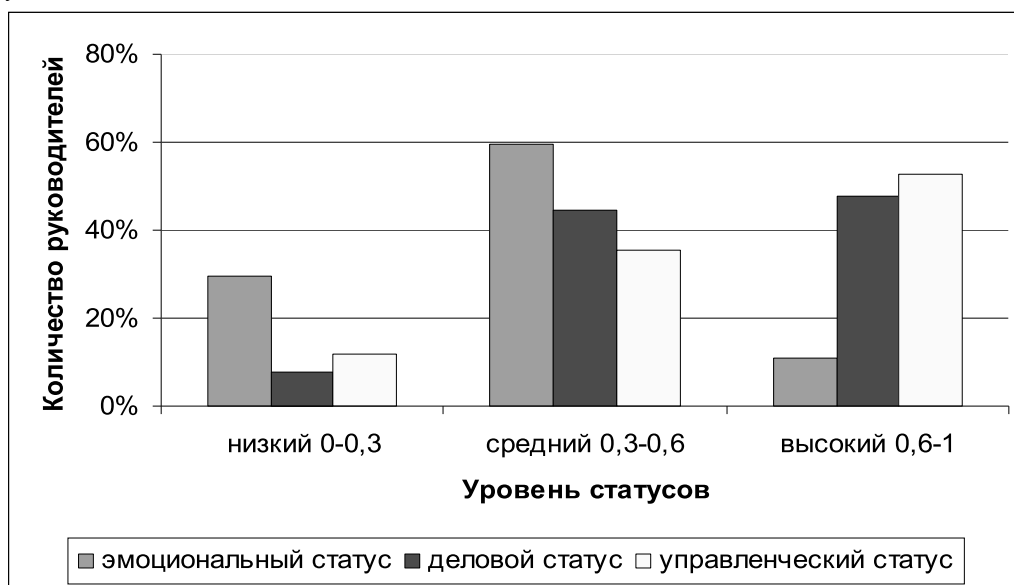


Рис. 3. Распределение руководителей по уровню статусов

В результате анализа группы руководителей, обладающих высоким управленческим статусом (53%, рис.3), за которыми подчиненные признают право управлять коллективом, было выявлено, что в большинстве (74%) диагностируемых случаев они обладали высоким деловым и средним эмоциональным статусами.

На основании проведенного исследования мы считаем, что наличие лидерского статуса у руководителя ОВД может быть признано в том случае, если он имеет высший рейтинг в подразделении по интегральному статусу (деловой + управленческий). Автоматический подсчет данного статуса возможен в программе «Мониторинг».

Таким образом, на основании анализа полученных данных можно утверждать, что изучение лидерского статуса руководителей ОВД представляется возможным в контексте реальной группы подчиненных и специфики деятельности в ОВД.

Социально-психологическое обследование с помощью программы «Мониторинг» соответствует данным требованиям и предоставляет возможность диагностики наличия или отсутствия лидерского статуса у официального руководителя.

ТОЛЕРАНТНОСТЬ, ЕЕ СУЩНОСТЬ, МЕСТО И РОЛЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ЭТИЧЕСКОМ ОБЛИКЕ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Сальников Е.В.,
к.ф.н., доцент, начальник кафедры
социально-философских дисциплин
Орловского юридического института
МВД России

Согласно определению, данному в Декларации принципов толерантности (подписана 16 ноября 1995 года в Париже 185 государствами - членами ЮНЕСКО, включая и Россию), толе-

рантность означает «уважение, принятие и правильное понимание богатого многообразия культур нашего мира, наших форм самовыражения и способов проявлений человеческой индивидуальности». Это определение, наиболее масштабное, подразумевает терпимое отношение к иным национальностям, расам, цвету кожи, полу, сексуальной ориентации, возрасту, инвалидности, языку, религии, политическим или иным мнениям, национальному или социальному происхождению, собственности.

В Российской Федерации основу для утверждения норм толерантности составляет Конституция, закрепляющая те права и свободы, которые в наибольшей степени социально значимы как для отдельного человека, так и в целом для общества и государства.

В соответствии с ч.2 ст. 17 основные права и свободы человека неотчуждаемы и принадлежат каждому от рождения. В ч.2 ст.19 государство гарантирует равенство прав и свобод человека и гражданина независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также других обстоятельств. Запрещаются любые формы ограничения прав граждан по признакам социальной, расовой, национальной, языковой или религиозной принадлежности.

Конституцией гарантируется свобода совести, свобода вероисповедания, включая право исповедовать индивидуально или совместно с другими любую религию или не исповедовать никакой, свободно выбирать, иметь и распространять религиозные и иные убеждения и действовать в соответствии с ними. Не допускаются пропаганда или агитация, возбуждающие социальную, расовую, национальную или религиозную ненависть и вражду. Запрещается пропаганда социального, расового, национального, религиозного или языкового превосходства.

Основу правового фундамента борьбы с экстремизмом составляет п.5. ст. 13. Конституции Российской Федерации, где запрещается создание и деятельность общественных объединений, цели или действия которых направлены на насильственное изменение основ конституционного строя и нарушение целостности Российской Федерации, подрыв безопасности государства, создание вооруженных формирований, разжигание социальной, расовой, национальной и религиозной розни.

Это общее положение конкретизируется в ряде иных нормативных документов, носящих частный характер. Особое место в организации правового отпора религиозному и прочим формам экстремизма, утверждении принципов толерантности в российском обществе занимает Федеральный закон «О противодействии экстремистской деятельности» от 25.07.2002.

Особую значимость наличие развитого уровня толерантности имеет для сотрудников тех служб в составе органов внутренних дел, которые в своей повседневной деятельности общаются со значительным количеством людей. Речь идет о ГИБДД. В последнем случае необходимо твердо обозначить, что речь должна идти не только о безопасности дорожного движения, но и об уважительном отношении сотрудников ГИБДД к участникам дорожного движения. Недопустимы акты предвзятости и некорректного отношения, ущемления прав участников дорожного движения по мотивам этнической, религиозной, социальной нетерпимости или вражды.

Все вышесказанное определяет актуальность проведения исследований в среде кандидатов на службу в органах внутренних дел по вопросу выявления в данной среде экстремистски ориентированных личностей. При этом следует отметить, что категория экстремизма охватывает достаточно широкий феномен, по поводу границ которого до сих пор нет ясности. Закономерную полемику в исследовательской среде порождает юридическое определение экстремизма, еще больше споров идет относительно понимания экстремизма в социологии, психологии, философии.

В этой связи представляется обоснованным, не вдаваясь в полемику по теоретическому вопросу, признать, что в отношении кандидатов на службу в органах внутренних дел и действующих сотрудников полиции речь должна идти о проведении исследований, способных выявить этнические и религиозные особенности их мировоззрения. Мы исходим из того, что при совершении экстремистской деятельности определяющую роль играет мотив, который в отличие от состава иных преступлений не связан, скажем, с корыстной направленностью. Экстремистские преступления имеют своим обязательным слагаемым серьезную перестройку мировоззрения личности преступника, они связаны с качественным изменением взгляда на мир.

Экстремист – это человек, чье этническое и религиозное сознание искажено по отношению к норме.

Под нормой в данном случае следует понимать принцип толерантности, подразумевающий под собой уважение и принятие всего многообразия культур, этносов и религий, признание их равноправности и уважительного к ним отношения. Толерантность является фундаментом гражданского общества. Более того, толерантное мировоззрение есть необходимым фундаментом деятельности сотрудника правоохранительных органов в правовом государстве, каковым является Российская Федерация.

Обозревая методики исследования межэтнической толерантности, стоит упомянуть о методике измерения этноцентризма М. Стадникова¹, методику этнической идентичности, составленную О.Л. Романовой² и ряд других. И все же оптимально нашим целям соответствует методика выделения типов этнической идентичности, предложенная Г.У. Солдатовой.

Она позволяет оценить личность по шести шкалам типов этнической идентичности: Это шкалы: позитивная этническая идентичность; этническая индифферентность; этнонигилизм; этноэгоизм; этноизоляция; национальный фанатизм.

Позитивную этническую идентичность характеризуют высокая толерантность и готовность к межэтническим контактам. Человеку с позитивной этнической идентичностью свойственно естественное предпочтение собственных этнокультурных ценностей.

Этническая индифферентность – это форма идентичности, при которой собственные этнокультурные характеристики в значительной степени безразличны для субъекта. По сути дела, это космополитизм, мировоззрение «гражданина мира», равно нивелирующее как свои, так и чужие этнические характеристики.

Этнонигилизм представляет собой форму гиподентичности. Этнонигилистические тенденции отражают нежелание поддерживать собственные этнокультурные ценности, выражаются в ощущении этнической неполноценности, ущемленности, стыда за представителей своего этноса, иногда негативизма по отношению к ним.

Этноэгоизм может выражаться в безобидной форме конструкта «мой народ», но способен вносить напряженность и раздражение в общение с представителями других этнических групп или признание за своим народом права решать проблемы «за чужой счет».

Этноизоляция проявляется как убежденность в превосходстве своего народа, в признании необходимости «очищения» национальной культуры, негативном отношении к межнациональным брачным союзам, ксенофобии.

Национальный фанатизм – готовность идти на любые действия во имя так или иначе понятых этнических интересов, вплоть до этнических чисток, отказе в праве пользования ресурсами и социальными привилегиями другим народам, признание приоритета этнических прав народа над правами человека, оправдания любых жертв в борьбе за благополучие своего народа.

Сотрудник ГИБДД должен быть максимально толерантен к участникам дорожного движения, избегать любых проявлений этнической нетерпимости. Это означает, что показатели кандидатов на службу в этом подразделении должны быть на уровне не ниже 85 % по первой шкале. Эта группа характеризуется доминантой первых двух шкал, при том что показатели по пятой и шестой шкале – от 40% и ниже.

Антиподом выступают личности с доминантой этноизоляции и национального фанатизма. Это граждане с крайне низким параметром этнической толерантности, для них характерны этническая нетерпимость. Можно с полной уверенностью заключить, что подобные личности являются питательной средой для произрастания экстремистских настроений. Находясь в системе службы ГИБДД, такие сотрудники приведут к росту нетерпимости на дорогах, отрицательно повлияют на имидж сотрудников ГИБДД, окажутся не только неспособными выполнить свой служебный долг, но и, руководствуясь интолерантными мотивами, предопределят

¹ Стадников М.Г. Терроризм и этноцентризм в групповом сознании// В.Г. Ананьев и комплексные исследования человека в психологии. Материалы научно-практической конференции 28-30 октября 2003 г. СПб., 2003.

² Романова О.Л. Развитие этнической идентичности у детей и подростков: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1994.

появление преступлений и правонарушений экстремистского характера. Следовательно, актуальная задача кадровых подразделений заключается в том, чтобы не допустить подобных сотрудников в ряды МВД в целом и ГИБДД в частности.

К ВОПРОСУ О ПРИМЕНЕНИИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ СПЕЦИАЛИСТАМИ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Семенов Е.А.,

к.ю.н., преподаватель кафедры уголовного процесса Орловского юридического института МВД России

Составной частью деятельности специалиста, содействующего следователю в обнаружении, закреплении и изъятии предметов, документов, следов преступления и иных объектов, при расследовании дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с его участием является применение технических средств. По существу это самостоятельная функция специалиста.

Правовой основой применения технических средств при производстве следственных и процессуальных действий в процессе расследования ДТП являются нормы Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации (далее – УПК РФ), регулирующие правила производства следственных действий и порядок оформления хода и результатов этих действий.

В соответствии с ч. 6 ст. 164 УПК РФ, регламентирующей общие правила производства следственных действий, при их производстве могут применяться технические средства и способы обнаружения, фиксации и изъятия следов преступления и вещественных доказательств.

Исчерпывающего перечня видов технических средств, которые могут применяться при производстве следственных действий, УПК РФ не содержит. Закрепление в законе такого перечня было бы нецелесообразным ввиду поступательного характера развития науки и техники, наличия тенденции постоянного совершенствования существующих и создания новых видов технических средств.

Отсутствие в законе перечня технических средств означает, что при производстве следственных действий могут применяться любые технические средства и способы обнаружения, фиксации и изъятия следов преступления и вещественных доказательств, использование которых обеспечивает достижение указанных в законе целей их применения и которые отвечают определенным законом требованиям.

В нормах УПК РФ содержатся указания на основные виды технических средств, применяемых при производстве следственных и иных процессуальных действий. В соответствии со ст. 176 УПК РФ - это технические средства фиксации хода и результатов производства следственных действий. Некоторые виды технических средств фиксации следов преступления и вещественных доказательств перечислены в ч. 2 ст. 166 УПК путем указания на целевую направленность их применения. Это технические средства стенографирования, фотографирования, киносъемки, аудио- и видеозаписи. Подобные же указания на средства фотографирования, киносъемки, аудио- и видеозаписи содержатся в ст.ст. 82, 179, 189, 190 УПК РФ, на средства записи телефонных и иных переговоров и средства для прослушивания фонограмм – в ст. 186 УПК РФ. Ст. 185 УПК РФ предусматривает возможность снятия копий с задержанных почтово-телеграфных отправок при их осмотре и выемке, то есть возможность применения технических средств копирования, которые также относятся к средствам фиксации.

В нормах УПК РФ содержатся также указания на виды носителей информации, на которые фиксируются результаты применения технических средств. Согласно ч. 8 ст. 166 УПК РФ к ним относятся фотографические негативы и снимки, киноленты, диапозитивы, фонограммы допроса, кассеты видеозаписи, носители компьютерной информации, чертежи, планы, схемы, слепки и оттиски следов, выполненные при производстве следственного действия. Данный перечень носителей информации также не является исчерпывающим. Таковыми могут быть также цифровые носители информации, используемые в цифровой аппаратуре и компьютерной технике.

Однако применение технических средств при производстве следственного действия не является, за некоторым исключением, императивным требованием закона. Фотографирование,

видео и аудиозапись, киносъемка, осуществляемые с помощью технических средств, являются, как это вытекает из анализа ч. 6 ст. 164 УПК РФ, факультативными способами фиксации хода и результатов следственного действия, поскольку их проведение закреплено в законе в альтернативной форме. Из этого правила имеются лишь некоторые исключения. Обязательному фотографированию подлежат неопознанные трупы (ч. 2 ст. 78 УПК РФ). В обязательном порядке фотографируются или снимаются на видео- или киноплёнку вещественные доказательства в виде предметов, которые в силу громоздкости или иных причин не могут храниться при уголовном деле (ст. 82 УПК РФ). Технические средства фиксации хода и результатов производства следственного действия применяются в обязательном порядке также в случае его производства без участия понятых, когда такое участие обязательно (ч. 3 ст. 170 УПК РФ).

Прямых требований к техническим средствам фиксации следов преступления и вещественных доказательств при производстве следственных действий уголовно-процессуальный закон не содержит, но поскольку применение технических средств входит в структуру следственных действий, то и требования к ним идентичны с требованиями, предъявляемыми законом к следственным действиям и их результатам – доказательствам. Данные требования выявляются путем системного анализа правовых норм, регламентирующих основания, условия и порядок производства следственных действий и норм, определяющих свойства доказательств.

При производстве следственных действий и, соответственно, при применении технических средств в ходе их производства должны быть соблюдены требования, вытекающие из установленных законом принципов уголовного процесса, в частности, таких как: законность при производстве по уголовному делу (ст. 7 УПК РФ), уважение чести и достоинства личности (ст. 9 УПК РФ), неприкосновенность личности (ст. 10 УПК РФ), охрана прав и свобод человека и гражданина в уголовном судопроизводстве (ст. 11 УПК РФ). Технические средства, применяемые при производстве следственных действий, должны обеспечить соблюдение указанных принципов.

Требования, вытекающие из принципов уголовного процесса, конкретизированы в ст. 164 УПК РФ, регламентирующей общие правила производства следственных действий. Согласно ч. ч. 3 и 4 данной статьи при производстве следственных действий недопустимо применение насилия, угроз и иных незаконных мер, а равно создание опасности для жизни и здоровья участвующих в них лиц; производство следственного действия в ночное время не допускается, за исключением случаев, не терпящих отлагательства. Следовательно, технические средства, применяемые при производстве следственных действий, должны отвечать требованиям безопасности и не создавать опасности для жизни и здоровья лиц, участвующих при производстве следственных действий.

Требования безопасности к техническим средствам разрабатываются и утверждаются федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими контроль за качеством и безопасностью товаров (работ, услуг), и определяются техническими регламентами.

Производство следственных действий и, соответственно, применение технических средств при их производстве, должно обеспечить получение доказательств, обладающих в соответствии со ст. 88 УПК РФ свойствами достоверности и допустимости.

Достоверность, как свойство доказательства, означает точное его соответствие по содержанию объективной действительности, адекватность заключенной в доказательстве информации ее источнику. Исходя из этого, технические средства фиксации, применяемые при производстве следственных действий, должны обеспечить адекватность фиксируемой информации ее источнику и ее последующую сохранность. Применение технических средств, не отвечающих данному критерию, допускающих возможность искажения информации при ее фиксации и не позволяющих обеспечить ее сохранность в последующем, недопустимо. В связи с этим в уголовном судопроизводстве допустимо применение только тех видов технических средств, которые прошли соответствующие испытания и имеют знак и сертификат соответствия. Согласно ст. 2 Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184 «О техническом регулировании»¹ знак соответствия – это обозначение, служащее для информирования приобретателей о соответствии объекта сертификации требованиям системы добровольной сертификации или национальному стандарту; а сертификат соответствия – это документ, удостоверяющий соответствие

¹ СЗ РФ. 2002. № 52 (ч. 1). Ст. 5140.

объекта требованиям технических регламентов, положениям стандартов, сводов правил или условиям договоров.

Наиболее часто применяемые при производстве следственных действий в процессе расследования ДТП и упоминаемые в нормах УПК РФ виды технических средств - технические средства фиксации и воспроизведения образной и звуковой информации, в частности бытовая вычислительная и множительная техника и кинофотоаппаратура, входят в утвержденный Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 г. № 1013 перечень товаров, подлежащих обязательной сертификации¹.

В то же время законом не предъявляются какие-либо требования к техническим решениям, с помощью которых обеспечивается безопасность применяемых при производстве следственных действий технических средств и достоверность фиксируемой с их использованием информации. Принципы устройства и механизм действия технических средств фиксации, их конструктивные особенности, форма представления в них фиксируемой информации находятся за пределами правового регулирования.

Технические средства, применяемые специалистами при производстве следственных и иных процессуальных действий, многообразны и классифицируются по различным основаниям.

По виду они делятся на приборы, инструменты и приспособления, принадлежности и материалы, комплекты научно-технических средств.

По целевой направленности они подразделяются на средства обнаружения, средства фиксации и средства изъятия следов преступления и предметов – вещественных доказательств.

Средства, предназначенные для обнаружения следов и предметов - вещественных доказательств, составляют большую группу технических средств, применяемых специалистами при их участии в следственных и иных процессуальных действиях.

К средствам обнаружения следов преступления и предметов относятся, в частности, современные физические и химические средства выявления невидимых и слабовидимых следов.

Для поиска следов специалистами, участвующими в производстве следственных действий, применяются разнообразные конструкции осветительных приборов, обеспечивающие различные режимы освещения посредством специальных отражателей, рассеивателей, светофильтров, защитных стекол, экранирующих решеток и других приспособлений.

Наиболее часто применяемыми при производстве следственных действий при расследовании ДТП и упоминаемыми в нормах УПК РФ видами технических средств являются технические средства фиксации и воспроизведения образной и звуковой информации.

В настоящее время в уголовном судопроизводстве все более широкое применение находят технические средства фиксации, в которых информация о фиксируемых объектах получает отражение и хранится в электронно-цифровой форме, в форме электронного документа. Электронный документ в соответствии со ст. 3 Федерального закона от 10 января 2002 г. № 1-ФЗ «Об электронной цифровой подписи»² - документ, в котором информация представлена в электронно-цифровой форме. Подобная форма представления обеспечивает высокое качество фиксации информации, ее достоверность, а также компактность, надежность, быстродействие и удобство в применении технических средств фиксации, к которым относятся цифровая аппаратура и компьютерная техника.

В настоящее время специалистами на практике используются различные виды цифровой фото-, видео- и аудиоаппаратуры и компьютерной техники, как правило, импортного производства, обеспечивающие высокое качество фиксации и достоверность полученных с их применением результатов.

Привлечение специалистов к участию в следственных действиях для содействия в обнаружении, закреплении и изъятии предметов, документов, веществ и следов преступления не является, за некоторыми исключениями, отмеченными выше, императивным требованием закона. На практике специалисты, как правило, привлекаются к участию в следственных действиях в случаях, когда требуется применение знаний и умений, которыми следователь не обла-

¹ СЗ РФ. 1997. №33. Ст. 3899.

² СЗ РФ. 2002. № 2. Ст. 127.

дает, либо технических средств, в пользовании которыми следователь не имеет должных навыков или если это отвлечет его от выполнения других важных целей следственного действия.

Процесс усложнения технических средств обнаружения, фиксации и изъятия предметов, документов, веществ и следов преступления обуславливает постоянный рост потребностей следственной практики в использовании специальных знаний специалистов при производстве следственных действий при расследовании ДТП. Следовательно, роль и значение специалистов в уголовном судопроизводстве будет также постоянно возрастать.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ИНФОРМАЦИОННО-УПРАВЛЯЮЩЕЙ СИСТЕМЫ ДПД ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ (АИУП ДПС)

Семенов Е.Ю.,

к.ю.н., преподаватель кафедры
информационных технологий в деятельности
ОВД Орловского юридического института
МВД России

Автоматизированная информационно-управляющая система (АИУП ДПС) ГИБДД осуществляет информирование экстренных служб о ДТП, сбор, обработку и хранение информации о чрезвычайных ситуациях (крупные дорожно-транспортные аварии и катастрофы) и происшествиях на автодорогах, обеспечение информационного взаимодействия с АИУС РСЧС, предоставление возможности аналитической обработки информации, относящейся к ДТП и чрезвычайным ситуациям на автодорогах, в результате чего решаются следующие задачи: оперативный сбор, надежное и своевременное представление информации, обеспечение ее актуальности и необходимой конфиденциальности; надежное и своевременное информационное взаимодействие как между компонентами АИУП ДПС, так и с АИУС РСЧС, а также с автоматизированными системами взаимодействующих экстренных служб.

Автоматизированная информационно-управляющая система подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции разработана в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» (ФЦП ПБДД) и предназначена для:

- информирования экстренных служб о ДТП;
- сбора, обработки и хранения информации о дорожно-транспортных происшествиях;
- обеспечения информационного взаимодействия с АИУС РСЧС, автоматизированными системами МВД и Минздравсоцразвития;
- предоставления возможности аналитической обработки информации, относящейся к ДТП.

Система работает полностью в реальном режиме времени, что позволяет ей решать следующие задачи:

- оперативный сбор, надежное и своевременное представление информации, обеспечение ее актуальности и необходимой конфиденциальности;
- надежное и своевременное информационное взаимодействие как между компонентами АИУП ДПС, так и с АИУС РСЧС, а также с автоматизированными системами взаимодействующих экстренных служб;
- выявление недостатков в функционировании системы, совершенствование ее комплексов средств автоматизации, пополнение баз данных и баз знаний.

В 2011 году реализованы новые возможности системы, позволяющие составлять карточку дорожно-транспортного происшествия, и возможность создавать запросы к ФИС ГИБДД в процессе составления карточки ДТП.

Заполнение расширенной карточки учета ДТП возможно только на основе ранее зарегистрированной в системе карточки оперативного учета. Расширенная карточка ДТП состоит из 8 разделов (закладок):

- Общие сведения.
- Место совершения.


- Вид и схема.
- Дорожные условия.
- Действия на месте.
- Сведения о ТС.
- Участники.
- Доп. сведения.

Некоторые информационные поля заполняются автоматически данными, указанными в карточке оперативного учета ДТП.

Для заполнения полей предусмотрена система справочников и кодификаторов. Поля, имеющие подчеркнутое название, например, «Вид обочины», заполняются подстановкой подходящего значения из предложенного справочника по коду либо по словесному описанию. Поля, названия которых не подчеркнуты, заполняются в свободной форме.

Поля, для заполнения которых используется знак «+», позволяют сохранить несколько значений. Записи о транспортных средствах и участниках ДТП представляют собой отдельные карточки с установленным набором полей.

В системе предусмотрены два вида запросов к базам учета ФИС ГИБДД: к подсистеме «Автомобиль» (база учета зарегистрированных транспортных средств) и к подсистеме «Водитель».

Для осуществления запроса к базам учета зарегистрированных транспортных средств ФИС ГИБДД необходимо открыть в расширенной карточке закладку «Сведения о ТС» в списке транспортных средств либо выделить курсором запись транспортного средства, по которому выполняется запрос, и нажать кнопку , либо сделать на записи двойной щелчок. Откроется карточка транспортного средства, в которой нужно ввести государственный регистрационный знак автомобиля и нажать кнопку «Проверить».

АИУП ДПС -- Диалоговое окно веб-страницы

Транспортное средство

Номер ТС ТС в розыске нет да

Регистрация Гос.знак

Регион Свидетельство

Марка, модель **Тип ТС**

Расположение руля, тип привода **Цвет**

VIN/Номер двигателя Номер шасси

Номер кузова **Тип шин**

Год выпуска **Страна** ОСАГО

Количество прицепов Факт. пассажироместность

Принадлежность

ОКФС Организация

ОКОФ Министерство

Цель перевозок **Тип перевозок**

Лицензия не требуется есть нет

Места наибольшего повреждения

Технические неисправности

Наличие доп.оборудования

После осуществления запроса к подсистеме «Автомобиль» ФИС ГИБДД федерального уровня открывается окно, в котором отражены найденные атрибуты ТС.

АИУП ДПС -- Диалоговое окно веб-страницы

Транспортное средство ФИС

Гос.знак	A156AA61
VIN/Номер двигателя	33334444
<u>Марка, модель</u>	"Жигули" ВАЗ-2108, 09 и модификации
<u>Тип ТС</u>	Легковые автомобили
Год выпуска	1999
Номер кузова	1010
Номер шасси	999
<u>Цвет</u>	Красный
<u>Расположение руля, тип привода</u>	Передний (левый руль)
Свидетельство	3030
<u>ОКФС</u>	Частная собственность

Всего 3

Принять Закрыть

Если под указанным государственным регистрационным знаком зарегистрировано несколько транспортных средств, то в нижней части окна указывается количество зарегистрированных ТС и доступны стрелки для перехода к следующему/предыдущему ТС.

Оценив корректность найденных сведений о ТС, пользователь может либо принять полученные сведения для заполнения расширенной карточки учета ДТП (кнопка «Принять»), либо закрыть окно и ввести искомые атрибуты транспортного средства в ручном режиме (кнопка «Закрыть»).

Если пользователь нажал кнопку «Принять», найденные в ФИС ГИБДД сведения автоматически подставляются в карточку ТС расширенной карточки учета ДТП. Необходимо учитывать, что заполненные вручную перед выполнением проверки атрибуты ТС будут заменены поступившими сведениями из ФИС ГИБДД.

Аналогичным образом выполняются запросы к подсистеме «Водитель». На закладке «Участники» расширенной карточки кнопкой или двойным щелчком открывается карточка участника ДТП, в которой вводится номер водительского удостоверения и нажимается кнопка «Проверить», в результате чего открывается окно с имеющимися в базе данных сведениями об участнике ДТП. Эти сведения либо принимаются и переносятся в карточку ДТП (кнопка «Принять»), либо игнорируются (кнопка «Закрыть») с последующим вводом данных в карточку ДТП вручную.

В случае если по каким-либо причинам сервер ФИС ГИБДД недоступен для выполнения запроса или по заданному параметру не найдено подходящих значений, пользователю выдается соответствующее сообщение. При этом в расширенной карточке учета ДТП сохраняется возможность ручного заполнения полей.

Таким образом, новые возможности системы АИУП ДПС – это еще один шаг к решению одного из главных аспектов проблемы безопасности дорожного движения - снижения тяжести последствий ДТП. Качественное изменение механизма обмена информацией о ДТП на основе разработки и внедрения специализированного программного и информационного обес-

печения обнаружения места ДТП и взаимного оповещения экстренных служб, сопряженных с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (АИУС РСЧС), существенно ускорит оказание помощи пострадавшим и ликвидацию других негативных последствий ДТП.

ПОРТАТИВНЫЙ АНАЛИЗАТОР НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И ПСИХОТРОПНЫХ ВЕЩЕСТВ ДЛЯ СКРИНИНГА ВОДИТЕЛЕЙ НА ДОРОГЕ

Сидоров А.С.,
к.т.н., генеральный директор
ООО «АЛКОТЕКТОР», г. Санкт Петербург

Актуальность применения объективных технических средств для экспресс диагностики наличия наркотических и психотропных веществ в организме водителя транспортного средства не требует особых доказательств. К сожалению, количество ДТП, совершаемых по вине водителей в состоянии опьянения, в том числе и наркотического, неизменно растет. При этом, если для выявления паров алкоголя в выдыхаемом воздухе имеется достаточно большое количество современных высокоточных приборов, то для обнаружения наркотических веществ в организме человека в основном применяются методы и средства лабораторного анализа. Вместе с тем потребность в малогабаритных, удобных для применения в условиях дороги, достоверных и надежных приборах экспресс диагностики наличия наркотических веществ в организме водителя постоянно возрастает. В связи с этим мне особенно приятно представить Вам сегодня уникальный прибор, разработанный компанией ConcatenoLtd. (UK): **Портативный анализатор наркотических средств и психотропных веществ в слюне – «Alere™DDS©2MobileTestSystem».**

Этот прибор позволяет во время одного анализа выявить наличие пяти наиболее потребляемых наркотических веществ: амфетамина, кокаина, метамфетамина, опиатов и каннабиноидов. В качестве диагностического метода используется иммунохроматографический анализ (ИХА), а в качестве биологической пробы берется проба слюны человека, отбираемой с помощью специального пробоотборника. Почему в качестве образца выбрана слюна?

Наркотическое вещество и его метаболиты диффундируют сквозь клеточные мембраны капилляров в жидкость ротовой полости, что обеспечивает возможность использования ее в качестве диагностического материала. Установлено, что неионизированные формы токсического вещества, находящиеся в водном растворе плазмы, пассивно диффундируют в слюну, так что **существует прямая зависимость между концентрацией анализируемого вещества в слюне и его концентрацией в крови.** Кроме того, диагностическое окно для обнаружения наркотика в слюне соразмерно (хотя и несколько превышает) аналогичный показатель для крови. Важно, что, в отличие от мочи, в слюне наркотик начинает проявляться практически одновременно с началом процесса всасывания в кровь и оказывать влияние на психофизиологическое состояние человека.

Отметим доступность данной биологической жидкости для анализа – за сутки наш организм вырабатывает до 1,5 литров слюны. Примерно каждые 10 минут в ротовой полости вырабатывается новая порция жидкости, которую можно использовать для анализа в том случае, если в течение этих 10 минут обследуемый **не жевал, не употреблял пищу, воду, а также не курил.**

Кроме того, следует отметить и другие преимущества использования слюны для ИХА на наркотики:

- быстрота получения и интерпретации результата (5-15 минут);
- простота и удобство отбора пробы;
- лучший способ обнаружения недавнего употребления запрещенных препаратов;
- возможность одновременного выявления нескольких наркотических веществ в одном образце;
- тест может проводиться в любых условиях. Не требуется клиническое оборудование и лабораторные условия для его проведения, а также для интерпретации результата.

Таким образом, отбор пробы слюны для тестирования на наркотики – это быстрый, удобный для обеих сторон, экономичный, безопасный, а главное, достоверный способ определения наличия наркотика в организме человека.

Портативный анализатор AlereDDS2 позволяет выявлять содержание наркотических веществ и их метаболитов в концентрациях, равных или превышающих следующие пороговые значения:

- Амфетамин -.....50 нг/мл;
- Каннабиноиды -.....25 нг/мл;
- Кокаин -.....30 нг/мл;
- Метамфетамин -.....50 нг/мл;
- Опиаты -.....40 нг/мл.

Перед проведением теста инспектор может проверить правильность работы прибора с помощью контрольных картриджей, входящих в комплект анализатора.

Тестовый картридж имеет штрих-код, в котором зашифрованы тип картриджа, срок его годности и серийный номер. При вводе картриджа в анализатор эти данные считываются и сохраняются в памяти, а также проверяется годность картриджа для использования.

После того как прошла проверка картриджа, инспектор достает пробоотборник из индивидуальной упаковки и передает обследуемому лицу. Проба слюны отбирается обследуемым самостоятельно с помощью пробоотборника, входящего в комплект. Обычно этот процесс занимает не более двух минут. Когда контрольный индикатор пробоотборника становится голубым, это означает, что количество слюны в пробоотборнике достаточно для проведения анализа.

Пробоотборник вставляется в картридж, и анализатор начинает процесс подготовки и анализа. Результат анализа появляется на экране прибора через пять минут. При отсутствии наркотического вещества в концентрации, равной или превышающей диагностический порог картриджа, на экране, напротив названия соответствующего вещества, отображается «NEGATIVE» (Отрицательно). Результат «LabTestRequired» означает, что в исследуемом образце слюны с высокой долей вероятности обнаружены следы наркотического вещества или его метаболита в концентрации, превышающей порог чувствительности картриджа. Это может являться основанием для направления водителя на медицинское освидетельствование.

Вместе с обследуемым водителем целесообразно отправлять образец его слюны, взятый повторно при освидетельствовании на дороге. Для этого используется дублирующий комплект для отбора и транспортировки исследуемого образца слюны.

Полученный результат освидетельствования может быть сразу же распечатан на малогабаритном термопринтере, входящие в комплект анализатора, а также передан в персональный компьютер для сохранения в базе данных с помощью программы «DataManager».

В заключение хочется еще раз отметить основные достоинства Портативного анализатора наркотических и психотропных веществ в слюне AlereDDS2, это:

- простота и удобство применения в условиях дороги;
- быстрота получения и интерпретации результата освидетельствования;
- достаточная диагностическая ценность, лучший способ обнаружить наркотическое вещество, сразу после его приема и начала действия на человека;
- документированность результата с данными о дате и времени его получения.
- хранение результатов в памяти анализатора и возможность их передачи в компьютерную базу данных.

Более подробно с характеристиками анализатора AlereDDS2 можно познакомиться на сайтах производителя www.concateno.com и дистрибьютора ООО «Синтез Спб» www.alcotest.ru или www.alcotector.ru.

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВАЯ СУЩНОСТЬ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сидорьяк Н.В.,

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

Значение теоретико-правовых исследований феномена безопасности трудно переоценить, поскольку он приобретает все большую практическую значимость. В последние десятилетия возрастает уровень опасностей и угроз, окружающих человека, происходит сверхпропорциональный рост риска. Он становится доминирующим фактором развития общества. В научной литературе для характеристики этого качества используется термин «общество риска» - общество, в котором риск проникает практически во все сферы социума и в нем неуклонно снижается уровень безопасности. На этимологическом уровне безопасность означает «положение, при котором не угрожает опасность кому-нибудь, либо чему-нибудь», или иначе «отсутствие опасности, сохранность, надежность». При этом опасность в общем смысле определяется как «возможность, угроза чего-нибудь опасного», то есть способного вызвать, причинить какой-нибудь вред. Очевидно, что *отсутствие угроз* – понятие идеализированно-абстрактное, поскольку угрозы присутствуют всегда, при этом их перечень не является статичным, более того – невозможно исчерпывающе определить все имеющиеся угрозы на том или ином конкретном этапе развития государства¹. Вероятно, в данном случае речь идет лишь о поддержании определенного баланса угроз и интересов. Поддержание названного баланса есть основополагающая задача функционирования всего государственно-властного механизма.

В настоящее время у исследователей все чаще возникает вопрос о возможности управления безопасностью в тех или иных сферах. К настоящему времени в научной юридической литературе можно встретить немалое количество исследований, посвященных проблемам обеспечения отраслевых видов безопасности: военной, пожарной, экономической, экологической и т.д.

Одним из отраслевых видов безопасности объективно выступает безопасность дорожного движения.

Согласно Федеральному закону РФ «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г.² дорожное движение представляет собой совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Соответственно безопасность дорожного движения – это состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб. При этом формулировка «либо причинен иной материальный ущерб» нуждается в конкретизации, поскольку необоснованно расширяет границы рассматриваемого понятия.

Возникает обоснованный вопрос: допустимо ли считать отсутствие или низкий уровень дорожно-транспортных происшествий единственным критерием безопасности дорожного движения? Ответить на этот вопрос можно, лишь определив сущность общественных отношений, в своей совокупности составляющих дорожное движение. Безусловно, данная теоретическая задача для отечественной юриспруденции не нова.

Следует отметить, что первые исследования проблем обеспечения безопасности дорожного движения появились в нашей стране в 70-е – 80-е годы прошлого столетия³. Однако в большинстве своем они были посвящены техническим аспектам, что было обусловлено быстрыми темпами развития автомобилизации и дорожного строительства, свойственными данному историческому периоду развития страны.

¹ См.: Стахов А.И. Административно-публичное обеспечение безопасности в Российской Федерации: монография. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2006. С.7.

² РГ. 1999. 8 апреля.

³ См., например: Амбарцумян В.В. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения: Дис. ... д-ра тех. наук. Ереван, 1980; Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. М., 1969. и др.

В 1990-е годы дорожное движение стало уже рассматриваться с социотехнической точки зрения¹, согласно которой дорожное движение представляет собой процесс движения транспортных средств по дорогам, при этом действия его участников регламентированы специальными правилами. Данный подход получил свое отражение в российской правовой системе и, прежде всего, в Правилах дорожного движения.

Исследования проблем безопасности дорожного движения осуществлялись как в нашей стране, так и за рубежом в различных аспектах: техническом, экономическом, социальном, экологическом и психологическом. При этом перечисленные подходы лишь в комплексе своем формируют объективное представление о сущности безопасности дорожного движения.

Принято полагать, что основные цели дорожного движения заключаются в удовлетворении транспортной потребности, то есть потребности в территориально-пространственном перемещении людей, а также предметов, средств и продуктов их труда и, соответственно, в снижении потерь времени и затрат материальных ресурсов при перемещении людей и грузов.

В соответствии с Федеральным законом РФ «О безопасности дорожного движения» участниками дорожного движения являются лица, принимающие непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителей транспортных средств, пешеходов, пассажиров транспортных средств.

В основу реализации рассматриваемых нами общественных отношений положены принципы приоритета жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; соблюдения интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения. Претворение в жизнь названных принципов предполагает, что участникам дорожного движения должны быть гарантированы условия реализации их прав, характеризующиеся предельно низким уровнем угроз (рисков) их жизни, здоровью, собственности, интересам (временным, профессиональным и т.д.). Достижение названных условий осуществления дорожного движения обеспечивает его безопасность. Вместе с тем поддерживаем мнение о том, что риск присущ любой сфере деятельности человека, и достижение полного его отсутствия практически невозможно, поэтому употребление термина «безопасность» достаточно условно².

На наш взгляд, безопасность дорожного движения – это длительное по времени качественное состояние дорожного движения в условиях несущественности прогнозируемых угроз для нарушения стабильности его функционирования (целостности, упорядоченности, устойчивости, управляемости).

Определяя критерии безопасности дорожного движения, акцентируем внимание на основных из них. Как уже было отмечено, законодатель определяет безопасность дорожного движения через уровень аварийности, тем самым значительно сужая сущностные рамки рассматриваемого нами понятия.

Отсутствие закономерных опасных условий и поступков, приводящих к дорожно-транспортным происшествиям, бесспорно, является одной из гарантий безопасного дорожного движения. Однако низкий уровень риска попадания в дорожно-транспортное происшествие не гарантирует участникам дорожного движения отсутствие риска подвергнуться посягательству на жизнь, здоровье, имущество, безопасные условия труда, то есть не обеспечивает безопасность на автомобильном транспорте.

Следует констатировать, что действующее законодательство в сфере дорожного движения не связывает безопасность дорожного движения с безопасностью на автомобильном транспорте.

Безопасность на автомобильном транспорте обеспечивается комплексом мер, направленных на предотвращение преступной деятельности в отношении участников дорожного движения и их собственности (мошенничество, нападения на водителей, пассажиров и транспорт-

¹ См., например: Майоров В.И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения: Дис. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург, 1997; Россинский Б.В. Организационно-управленческие проблемы функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. М.: НИЦ ГАИ МВД РФ, 1993.

² См., например: Стахов А.И. Административно-публичное обеспечение безопасности в Российской Федерации: Монография. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2006.

ные средства, кражи грузов и транспортных средств), а также чрезвычайных ситуаций и террористических актов. Кроме того, безопасность на автомобильном транспорте предполагает отсутствие рисков подвергнуться необоснованным ограничениям в ходе участия в дорожном движении со стороны государственно-властных органов при реализации их функций.

Таким образом, безопасность на автомобильном транспорте является более узким понятием и необходимым условием обеспечения безопасности дорожного движения в целом.

Безопасность дорожного движения напрямую зависит еще от одной ее составляющей – безопасности эксплуатации автотранспорта, представляющей собой состояние защищенности жизни и здоровья людей, автотранспортных путей сообщения, автотранспортного оборудования и автотранспортных средств, окружающей среды и имущества собственников от возможных угроз.

Безопасность эксплуатации автотранспорта, в свою очередь, достижима лишь при условии безопасности самих транспортных средств - комплекса конструктивных и эксплуатационных свойств, позволяющих снижать риск возникновения дорожно-транспортных происшествий, тяжесть их последствий и негативное влияние на окружающую среду.

Вышеперечисленные основные составляющие (по сути – критерии) безопасности дорожного движения, в свою очередь, нуждаются в выработке собственных критериев и должны учитываться при оценке состояния безопасности дорожного движения наряду с показателями дорожно-транспортной аварийности.

Полагаем, что изучение проблем безопасности дорожного движения должно основываться на взаимосвязи двух подходов: узком и широком.

Узкий подход предполагает изучение непосредственно безопасности дорожного движения и, соответственно, безопасности его участников, иными словами речь идет о безопасности «внутри системы». Однако мы не должны забывать о безопасности лиц, не являющихся участниками дорожного движения, в отношении жизни, здоровья, интересов, собственности которых существует определенный риск в результате деятельности участников дорожного движения. Кроме того, широкое понимание безопасности дорожного движения предполагает отсутствие угроз таким национальным интересам, как транспортная связность страны и экологическая безопасность.

Столь широкое толкование содержания безопасности дорожного движения обусловлено, прежде всего, его социальной природой и соответственно социальными интересами.

В заключение следует констатировать, что рассматриваемая нами сфера общественных отношений как в российской правовой системе, так и в науке раскрыта недостаточно подробно. Назрела необходимость установления ее правовых границ, предполагающая переход от разрозненного, противоречиво действующего законодательства к созданию теоретически обоснованного правового комплекса в сфере дорожного движения.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ ПРИНУЖДЕНИЕ В СИСТЕМЕ МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Смирнова Е.С.,
адъюнкт 4 курса заочной формы обучения
Краснодарского университета МВД России;

научный руководитель:

Позднышов А.Н.,
д.ю.н., профессор

Одна из сфер, в рамках которой реализуются функции государства по обеспечению безопасности, - сфера обеспечения безопасности дорожного движения. Интерес к данной сфере вызван не столько ее крайней актуальностью, обусловленной высоким уровнем аварийности, сколько наличием ряда правовых и организационных проблем реализации государственных функций по обеспечению безопасности дорожного движения в нашей стране. Реализуя названную функцию, государство использует особые методы и определенные формы ее реализации.

Функции государства реализуются посредством соответствующего государственного аппарата, представляющего собой систему органов, учреждений и должностных лиц, наделенных в правовом порядке государственно-властными полномочиями. Иначе говоря, формой реализации государственной функции выступает соответствующая деятельность уполномоченных государственных органов и их должностных лиц.

Очевидно, что особое значение в системе мер обеспечения безопасности дорожного движения имеют меры административно-правового обеспечения дорожной безопасности, так как абсолютное большинство деликтов в этой области осуществляется в виде административных правонарушений. Актуальность и особая значимость проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, ее комплексность и постоянное изменение ситуации на дорогах предопределяют исключительный динамизм и мобильность правовых норм как о составах административных правонарушений в области дорожного движения и административных наказаний за их совершение, так и принимаемых государством принудительных мер обеспечения безопасности дорожного движения. Существует абсолютно обоснованная тенденция к расширению сферы административно-правового воздействия на участников дорожного движения и усилению их административной ответственности. Причем административная ответственность в сфере дорожного движения реализуется в процессе применения к лицам, виновным в совершении административного правонарушения, особых мер принуждения - административных наказаний¹.

Разновидность социальных отклонений, которая связана с отступлением от целей, принципов и предписаний права, может быть объединена понятием противоправного поведения. К противоправным деяниям, не образующим правонарушений, относятся деяния с «усеченным» составом правонарушения (невинные действия, объективно противоправное поведение малолетних, душевнобольных и проч.), это также незначительные отклонения от требований юридического режима, складывающегося в той или иной сфере общественной жизни (незначительные проступки в административно-правовой сфере и т.д.), и иное поведение, противоречащее праву и могущее влечь применение мер юридической защиты или мер воспитательного характера. К противоправным деяниям относится также и злоупотребление правом (правовыми средствами).

Говоря непосредственно о видах правонарушений, принято считать, что главными критериями их деления являются, во-первых, характер и степень общественной вредности, которая, в свою очередь, определяется ценностью объекта противоправного посягательства, содержанием противоправного деяния, обстановкой, временем, способами (насильственными или ненасильственными), размером и характером причиняемого вреда, формой и степенью вины правонарушителя, интенсивностью противоправных действий, их мотивацией, личностными характеристиками правонарушителя и др.; во-вторых, субъективный фактор, который в решающей мере оказывает влияние на признание того или иного деяния в качестве противоправного (законнарушающего). Правовая система должна располагать такими механизмами, при которых признание того или иного деяния преступным не находилось бы исключительно в зависимости от усмотрения законодателя или правоприменителя.

Результаты анализа законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения свидетельствуют о расширении здесь сферы административно-правового принуждения в связи с появлением новых видов правонарушений и увеличением круга лиц, обладающих деликтоспособностью. Эта тенденция развивается в современном законодательстве параллельно с ужесточением административных наказаний за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения. Это выражается в установлении повышенных и преимущественно жестко фиксированных штрафных санкций, расширении применения более суровых мер административной ответственности, таких как лишение специального права и административный арест.

Вместе с тем расширение и усиление подобной жесткой административно-правовой политики сопровождается детальной регламентацией всех стадий и процессуальных сроков производства по административным делам (гл. 22 - 30 КоАП РФ). В КоАП РФ четко определена подсудность и подведомственность дел о нарушениях в области дорожного движения (ст. ст.

¹Влавацкая Н.Ф. Изменения в правовом регулировании административной ответственности в области дорожного движения //Транспортное право. 2009. № 1.

23.1, 23.3), установлен институт отвода и самоотвода, более четко урегулировано применение мер процессуального обеспечения производства по дорожным правонарушениям (гл. 27), расширены возможности судебной защиты (гл. 30). Введен институт двойной судебной защиты постановлений по делам об административных правонарушениях, вынесенных должностными лицами, в том числе должностными лицами ГИБДД (ст. 30.9). Установлен и надзорный порядок пересмотра вступивших в законную силу постановлений по административным делам и решений по жалобам (ст. 30.11). Данные изменения административного регулирования позволят в конечном итоге обеспечить безопасность дорожного движения.

Вообще административная ответственность - это одно из основных средств административно-правового регулирования, проявляющееся в системе качественно однородных обязанностей не совершать административные правонарушения (административные проступки) и реализующееся в поведении людей в форме добровольного исполнения данных обязанностей ответственными субъектами права либо при неисполнении обязанностей посредством принудительного воздействия на них со стороны государства¹.

Одна из особенностей административного права состоит в очень широком круге регулируемых им общественных отношений. Причем, как говорилось выше, нормы именно административного права выступают основным регулятором отношений, связанных с обеспечением безопасности и организацией дорожного движения.

Административное принуждение не может отождествляться с административной ответственностью. Принуждение в административном праве шире понятия административной ответственности. Первое включает в себя и ряд других мер, но не мер ответственности, а мер пресечения административных правонарушений, например административное задержание, личный досмотр, досмотр транспортного средства, изъятие документов для проверки. Все эти меры направлены на пресечение административных правонарушений, а также на обеспечение своевременного и объективного рассмотрения дел.

Говоря о соотношении административного принуждения и административной ответственности мы поддерживаем позицию, согласно которой, соотношение мер административного принуждения и административных санкций - соотношение целого и части, поскольку применение мер административного принуждения необязательно связывать с правонарушением, в отличие от применения санкций.² При соотношении административного принуждения и административной ответственности, а также мер ответственности и мер принуждения, целесообразно, на наш взгляд, меры или санкции, входящие в структуру административной ответственности, именовать термином «административные наказания».

Меры административно-процессуального принуждения (обеспечения) в качестве самостоятельной группы были выделены относительно недавно рядом ученых - административистов³. Вообще в административном праве долгое время господствовала двучленная классификация мер принуждения. Ученые - административисты делили все административно-принудительные меры на две группы: административные взыскания и иные меры административного принуждения⁴. Позднее (в конце 50-х годов) М.И. Еропкин предложил трехчленную классификацию мер административного принуждения. В ее основу он положил способ административно-правовой охраны отношений в сфере государственного управления, выделив в группе мер административного принуждения следующие виды: - меры принуждения; - меры пресе-

¹ Родионова Е. В. Административная ответственность // Транспортное право. 2007. № 3.

² Веремеенко И.И. Административно-правовые санкции. М., 1975. С. 61.

³ Административная юрисдикция: Курс лекций. М., 1994. С.59-69; Кисин В.Р. Меры административно-процессуального принуждения, применяемые милицией. М., 1987; Бахрах Д.Н. Административная ответственность граждан в СССР: Учебное пособие. Свердловск, 1989. С.141-150; Административная деятельность органов внутренних дел. Часть II. Учебное пособие. М., 1995. С.26-33; Серебрякова И.М. Административно-юрисдикционная деятельность милиции республики Беларусь: Автореф. дис.... канд. юрид. наук. Минск, 1998. С.9,15; Веремеенко И.И. Административно-правовые санкции. М., 1975. С.63-65, 70-71.

⁴ Студеникин С.С. Советское административное право / С.С. Студеникин, В.А. Власов, И.И. Евтихеев. М., 1950. С.173-191.

чения; - меры взыскания¹. Дальнейшие дискуссии по классификации, предложенной М.И. Еропкиным, сводились к уточнению назначения той или иной меры принуждения, отнесению или выделению ее в конкретную группу и не имели принципиального характера.

На наш взгляд, трехчленная классификация мер административного принуждения, предложенная М.И. Еропкиным и получившая наибольшее распространение, недостаточна для комплексного научного анализа их характера и юридической природы. Поэтому нельзя не заметить, что некоторые меры принуждения не могут быть отнесены ни к одной из названных ранее групп. Этот позволяет выделить четвертую группу мер - меры административно-процессуального обеспечения². Мы также считаем, что данная группа мер имеет самостоятельное юридическое значение и не поглощается тремя вышеуказанными группами мер принуждения³.

По своему назначению меры административно-процессуального принуждения (обеспечения) представляют собой интегрированную систему принудительных мер, используемых субъектами административно-процессуальной деятельности для сбора и закрепления доказательств, выполнения необходимых действий по расследованию административных проступков, исполнению принятых решений. Указанные меры тесным образом связаны с реализацией института административной ответственности, предшествуют последующему привлечению к ней нарушителя, создавая для этого необходимые условия.

Таким образом, при классификации мер административного принуждения следует выделять: меры административного предупреждения; меры административного пресечения; меры административных наказаний (взысканий) (предусмотрены Главой 3 КоАП РФ); меры административно-процессуального принуждения. Причем применение мер административно-процессуального принуждения (обеспечения) следует относить к неюрисдикционному управлению. Рассматриваемые меры принуждения тесным образом связаны с юрисдикционным правоприменением (юрисдикцией), являясь по отношению к ним обеспечительными (правообеспечительными).

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ НОРМЫ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Сорокин А.И.,

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

Статья 264 УК РФ устанавливает уголовную ответственность за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1 ст. 264 УК РФ). В силу прямого указания уголовного закона обязательным признаком состава рассматриваемого преступления является общественно опасное деяние, которое выражается в нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Однако эти правила содержатся не в самом уголовном законе, а устанавливаются нормативным актом иной отраслевой принадлежности - Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (в действующей редакции). Иными словами, ст. 264 УК РФ имеет бланкетную конструкцию.

¹ Еропкин М.И. Правовые основы организации и административной деятельности милиции: Дис... канд. юрид. наук. М., 1956. С.173-199.

² Арбузкин А.М. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях / А.М. Арбузкин, В.В. Колесников и др. М., 1989.

³ Михайлов А.А. Административно-юрисдикционная деятельность милиции: теория и практика: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2003.

Как известно, бланкетность представляет собой особую форму конструирования уголовного закона, при которой содержание уголовно-правовой нормы складывается как из положений уголовного закона, так и из положений нормативных актов иных отраслей права¹. В уголовно-правовой литературе последовательно доказывается, что при бланкетной конструкции уголовного закона неотъемлемой частью уголовно-правовой нормы становятся нормативные положения другой отраслевой принадлежности, раскрывающие содержание бланкетных признаков состава преступления². Представляется, что этот вывод полностью применим и к уголовно-правовой норме об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в содержание которой «имплантированы» Правила дорожного движения.

Будучи изначально «неуголовным» нормативным материалом, Правила дорожного движения наполняют своими положениями уголовно-правовую норму, конкретизируют бланкетные признаки состава рассматриваемого преступления. В этой связи применение уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств неизбежно сопровождается обращением к Правилам дорожного движения. «Разумеется, - отмечает А.В. Наумов, - сами по себе эти правила не превращаются в уголовно-правовой акт (уголовный закон), однако, будучи включенными в содержание диспозиции уголовного закона, превращаются в «клеточку» уголовно-правовой «материи»³.

Итак, при применении ст. 264 УК РФ необходимо учитывать тот факт, что содержание признаков состава соответствующего преступления можно уяснить лишь путем обращения к Правилам дорожного движения. Причем для уяснения содержания (толкования) уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходимо установить смысл не только уголовного закона, но и Правил дорожного движения, нарушенных виновным. Таким образом, при бланкетной конструкции уголовного закона, по образному выражению Н.И. Пикурова, происходит «умножение» правовой информации, которая подлежит уяснению⁴. Следует особо подчеркнуть, что ст. 264 УК РФ не только отсылает к Правилам дорожного движения, но и требует установить факт их нарушения. В теории уголовного права преступления, предусмотренные подобными бланкетными диспозициями, получили название «преступления со смешанной противоправностью», поскольку необходимым условием для их уголовно-правовой квалификации является установление признаков неуголовного правонарушения. Исходя из этого при квалификации конкретных фактов нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств содеянное необходимо оценивать не только с точки зрения предписаний уголовного закона, но и с позиции Правил дорожного движения. Более того, применение ст. 264 УК РФ становится возможным лишь на основе предварительного применения административно-правовых норм, установленных в Правилах дорожного движения.

Таким образом, при квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, на правоприменителя возлагается дополнительная обязанность устанавливать не только признаки состава преступления, но и признаки административного правонарушения. Причем установление признаков административного правонарушения (нарушения Правил дорожного движения), по сути дела, становится самостоятельным этапом уголовно-правовой квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Отмеченная специфика требует более внимательного отношения к установлению факта нарушения Правил дорожного движения, поскольку ошибочная квалификация соответствующего административного правонарушения может привести к неверной квалификации преступ-

¹ Ибрагимов М.А. Нормативные акты иных отраслей права как источники уголовного права / М.А. Ибрагимов, К.В. Ображиев. Ставрополь, 2008. С. 28.

² Наумов А.В. Нормы других отраслей права как источник уголовного права // Законность. 2010. № 7; Ображиев К.В. Нормативные акты иных отраслей права как источники уголовного права // Вестник Российской правовой академии. 2005. № 2.

³ Наумов А.В. Нормы других отраслей права как источник уголовного права // Законность. 2010. № 7. С.38.

⁴ Пикуров Н.И. Квалификация преступлений при бланкетной форме диспозиции уголовного закона (с конкретизацией запрета в административном праве): Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. С. 94.

ления в целом. Так, по данным Н.И. Пикурова, полученным в результате выборочного изучения уголовных дел «со смешанной противоправностью», 60 - 70% случаев отмены или изменения приговоров кассационной инстанцией связано именно с неправильной квалификацией нарушений специальных правил¹.

Итак, для квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходимо совместное (солидарное) применение положений ст. 264 УК РФ и Правил дорожного движения. Только в результате их совместного применения можно установить полное содержание уголовно-правовой нормы об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и квалифицировать совершенное общественно опасное деяние.

Примечательно, что указанная взаимосвязь положений уголовного и административного законодательства должна найти свое отражение в правоприменительных решениях, в частности в обвинительном приговоре суда. Разумеется, в резолютивной части приговора, где закрепляется квалификация совершенного лицом деяния, указываются только пункт, часть, статья Уголовного кодекса РФ, предусматривающие ответственность за преступление, в совершении которого подсудимый признан виновным (п. 3 ч. 1 ст. 308 УПК РФ). Однако в описательно-мотивировочной части обвинительного приговора суда обязательно должна быть сделана ссылка на конкретный пункт Правил дорожного движения, нарушенный лицом, управляющим транспортным средством. Пленум Верховного Суда специально разъяснил, что, признавая лицо виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, суды обязаны указывать в приговорах, какие именно правила им нарушены и в чем конкретно выразилось это нарушение.

Вместе с тем необходимо особо подчеркнуть, что Правила дорожного движения не устанавливают признаки состава рассматриваемого преступления. Нормативные акты иных отраслей права не могут устанавливать признаков состава преступления - это исключительная прерогатива уголовного закона; однако конкретное содержание бланкетных признаков состава преступления непосредственным образом зависит от предписаний «неуголовных» нормативных актов. В этом проявляется противоречие бланкетных признаков: с одной стороны, они формулируются в уголовном законе, с другой - содержательно наполняются нормативным материалом иной отраслевой принадлежности².

ПРОБЛЕМЫ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП

Сретенцев А.Н.,

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

С целью проанализировать состояние такой сферы деятельности, как криминалистическое обеспечение расследования ДТП, рассмотрим проблемы, возникающие при производстве различных следственных действий, проводимых при расследовании данного вида преступлений.

Безусловно, самым распространенным следственным действием при расследовании дорожно-транспортных преступлений является осмотр места происшествия. Говоря о проблемах криминалистического обеспечения данного следственного действия, следует отметить ряд следующих недостатков.

Так, лишь в 52% случаев в протоколе осмотра места происшествия наблюдалось неполное описание обстановки места происшествия, в 56% случаев отсутствовала последователь-

¹ Пикуров Н.И. Квалификация преступлений при бланкетной форме диспозиции уголовного закона (с конкретизацией запрета в административном праве): Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. С. 143.

² Ображиев К.В. Нормативные акты иных отраслей права как источники уголовного права // Вестник Российской правовой академии. 2009. № 2. С. 53.

ность при описании места происшествия, в 48% случаев описание обнаруженных следов было неточным и неполным, в 9% случаев описанные в протоколе следы не были изъяты. Как правило, данные недостатки характерны для техосмотров, которые проводились без участия специалиста-криминалиста.

В 52% случаев в состав СОГ при осмотре места происшествия входили специалисты экспертно-криминалистических подразделений. Именно в таких ситуациях протоколы осмотра места происшествия характеризуются наиболее подробным описанием обстановки места происшествия и обнаруженных на нем следов. При этом отмечается более результативное использование разнообразных по своему назначению и функциональным возможностям методов и технико-криминалистических средств обнаружения, фиксации и изъятия криминалистически значимой информации. В данных случаях к протоколам осмотра места происшествия, как правило, прилагаются фототаблицы.

В контексте совершенствования взаимодействия между следователями и сотрудниками ЭКП, по нашему мнению, проявляются широкие возможности повышения эффективности не только данного следственного действия, но и в целом раскрытия и расследования рассматриваемого вида преступлений.

При проведении осмотров мест происшествия в протоколах не всегда отмечался факт применения фотосъемки. В ряде случаев отсутствовали и фототаблицы. Примерно в половине таких случаев в уголовных делах имелись справки специалистов-криминалистов с объяснением причин невозможности изготовления фотографий. Объяснением в таких случаях, как правило, служила ссылка специалистов на отсутствие технической возможности сделать фототаблицы (например, ввиду неисправности информационного носителя, на котором содержатся данные фотографии). Вместе с тем опрос специалистов-криминалистов показывает, что чаще всего такие случаи являются следствием малоопытности некоторых специалистов-криминалистов, слабой их профессиональной подготовки. В определенной мере при этом негативно проявляются проблемы материально-технического обеспечения экспертно-криминалистических подразделений ОВД.

Видеозапись при осмотре места происшествия была применена только в 3% случаев. Это обстоятельство, на наш взгляд, может быть объяснено тем, что фиксируемые на месте происшествия объекты находятся в статическом состоянии. Для сравнения следует отметить, что видеозапись, например, при проведении такого динамического следственного действия, как проверка показаний на месте, осуществлялась в 12% случаев. Относительно невысокий процент может свидетельствовать как о недооценке следователями и дознавателями такого способа фиксации информации, как видеозапись, так и о проблемах иного характера. Так, Э.К. Горячев и И.В. Тишутина отмечают наличие у следователей сложностей психологического характера, в частности 86% опрошенных ими респондентов (из числа следователей) указали, что «их смущает видеозапись, они испытывают неуверенность, поскольку при этом фиксируются их действия»¹, что опять-таки говорит о недостаточном уровне их специальной подготовки.

Следует отметить, что в протоколах осмотра места происшествия и обнаруженного автомобиля не всегда указывается, в каком именно месте обнаружены следы рук и каково их взаиморасположение. Вместе с тем эти следы могут быть использованы для установления факта управления транспортным средством конкретным лицом. В качестве недостатка проведения данного следственного действия следует отметить также тот факт, что в протоколах осмотра места происшествия не всегда дается детальное описание обнаруженных следов рук (объемные, поверхностные; динамические, статические; наложения, отслоения и т.п.) и не всегда указываются технико-криминалистические средства, приемы и методы, которые были использованы специалистом в процессе обнаружения, фиксации и изъятия этих следов.

Еще одной существенной проблемой является изъятие микрообъектов. Так, судя по содержанию протоколов осмотров мест происшествий, только в 8% случаев делались записи о применении ТКС для обнаружения микрообъектов (например, использовании портативных ультрафиолетовых источников специального освещения). В каждом четвертом случае текстильные волокна фотографировались без масштабных линеек, копировались на светлые или

¹Горячев Э.К. Тактико-криминалистическое обеспечение расследования преступлений / Э.К. Горячев, И.В. Тишутина. М.: Юрлитинформ, 2006. С. 110.

темные дактилоскопические пленки и пленки типа «скотч». В протоколах осмотров мест происшествий не всегда достаточно точно описывалось месторасположение текстильных волокон на следовоспринимающих объектах. Опрос следователей показал, что почти половина из них (47%) не без проблем решают задачи обнаружения, фиксации и изъятия объектов волокнистой природы.

Основными причинами данных недостатков, как отмечалось ранее, послужили: недостаточный уровень взаимодействия членов следственно-оперативной группы; недостаточной уровень профессиональной подготовленности следователей и специалистов-криминалистов; проблемы материально-технического обеспечения следственных и экспертно-криминалистических подразделений.

Допрос - одно из наиболее распространенных следственных действий также проводится с определенными недостатками.

Так, опрос следователей (дознателей) показал, что при проведении допроса подозреваемых и обвиняемых для преодоления их ложных показаний следователи (дознатели) применяли следующие тактические приемы:

- предъявление доказательств, опровергающих показания допрашиваемого, – 41% респондентов;
- предъявление доказательств, требующих от допрашиваемого детализации показаний, – 22%;
- логический анализ противоречий между интересами допрашиваемых – 16%.

Полученные нами в ходе исследования данные во многом корреспондируются с данными, которые получили в ходе своего исследования Э.К. Горячев и И.В. Тишутина. Так, в ходе опроса они предлагали респондентам «перечислить тактические приемы изобличения допрашиваемого во лжи. Более-менее полные ответы последовали только от 62% респондентов»¹.

Изучение протоколов допросов по приостановленным и прекращенным уголовным делам показывает, что тактические приемы эмоционального, логического характера и тактические комбинации при осуществлении допросов практически не используются. При проведении допросов подозреваемых и обвиняемых в целях преодоления отказа допрашиваемого от дачи показаний или его изобличения во лжи следователи предпочитают использовать тактические приемы, связанные с предъявлением доказательств, опровергающих показания допрашиваемого (54%), и предъявлением доказательств, требующих от допрашиваемого детализации показаний (24%).

Следственные эксперименты при расследовании данного вида преступлений проводились очень редко, только в 10% случаев. В 84% случаев (от числа проведенных экспериментов) проводился такой вид следственного эксперимента, как установление возможности визуального восприятия.

Основные причины, по которым следователи не проводили остальные виды следственных экспериментов, на наш взгляд, были связаны со значительными затратами времени при подготовке и проведении этих видов эксперимента, а также в связи с определенными сложностями, связанными с техническим обеспечением проведения данного следственного действия.

К недостаткам при проведении следственного эксперимента по уголовным делам можно отнести следующие:

- проведение следственного эксперимента в несколько иных обстановке и условиях, чем обстановка и условия в момент совершения преступления;
- в некоторых случаях многократность проведения опытов следователем (дознателем) игнорировалась.

При проведении следственного эксперимента в 54% случаев в следственном действии принимал участие специалист-криминалист. В 48% случаев результаты фиксировались с применением фотоаппаратуры, видеозапись данного следственного действия была проведена в 9% случаев.

В то же время в 43% случаев проведение следственного эксперимента фиксировалось только в протоколе следственного эксперимента, что, безусловно, снижало доказательственную

¹ Там же. С.124.

ценность данного следственного действия. Ни по одному уголовному делу к протоколу следственного эксперимента не приобщались планы и схемы.

Все вышеизложенное свидетельствует о том, что возможности по повышению эффективности большинства следственных действий существуют. И кроются эти возможности в первую очередь в повышении уровня профессиональной подготовки сотрудников ОВД, во вторую – в совершенствовании организации самих следственных действий, особенно в части взаимодействия субъектов расследования. Особое место в данной связи занимает вопрос использования специальных знаний (как формы взаимодействия следователя с сотрудниками ЭКП) в процессе расследования дорожно-транспортных преступлений.

ГЕНЕЗИС ИНСТИТУТА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Степанюк В.В.,

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

Проблема аварийности на автотранспорте в России продолжает оставаться актуальной и в современный период в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, несовершенством законодательства в данной сфере, крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий в России являются наезд на пешехода, столкновение, опрокидывание, наезд на препятствие, наезд на стоящее транспортное средство. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. В каждом восьмом происшествии виноват водитель, находившийся в состоянии опьянения. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Каждый седьмой водитель, совершивший дорожно-транспортное происшествие, не имеет права на управление транспортным средством. Вследствие выезда на полосу встречного движения происходит около 13 процентов дорожно-транспортных происшествий. Аварийность увеличивается по вине водителей транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80 процентов происшествий, совершаемых по вине водителей. Две трети всех происшествий из-за нарушений Правил дорожного движения совершается водителями легковых автомобилей¹.

В этих условиях определяющее значение имеют меры административно-правового обеспечения дорожной безопасности, так как абсолютное большинство нарушений в этой области осуществляется в виде административных правонарушений.

В настоящее время основным нормативным актом, регулирующим вопросы привлечения к административной ответственности участников дорожного движения, является Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. (далее - КоАП РФ)².

Административная ответственность в сфере дорожного движения реализуется в процессе применения к лицам, виновным в совершении административного правонарушения, особых мер принуждения - административных наказаний. В ст. 3.1 КоАП РФ дано определение административного наказания, под которым понимается установленная государством мера ответственности за совершение административного правонарушения. Следовательно, наказание является карой за содеянное, влекущей неблагоприятные юридические последствия, связанные с

¹ См.: Об утверждении Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах»: Постановление Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 года №100.

² См.: СЗ РФ. 2002. № 1 (ч.1). Ст.1.

правоограничениями морального, физического, организационного или материального характера. Наказание применяется с целью общей и частной превенции (ст. 3.1 КоАП РФ)¹.

В ст. 3.2 КоАП РФ систематизированы виды административных наказаний, которые могут устанавливаться и применяться к лицам, совершившим административные правонарушения. Из указанного перечня пять видов административных наказаний, применяются за правонарушения в области дорожного движения. Из них в качестве основных: предупреждение, административный штраф, лишение специального права (права управления транспортным средством), административный арест. В качестве дополнительного наказания введена конфискация предметов административных правонарушений, совершенных как физическими, так и юридическими лицами (ст. ст. 12.4 и 12.5 КоАП РФ)².

Необходимо отметить, что правонарушения в области дорожного движения выделены в КоАП РФ в отдельную гл. 12, что свидетельствует о понимании законодателем важности обеспечения безопасности дорожного движения.

В подтверждении данного вывода хотелось бы констатировать следующее: законодательство в данной сфере на протяжении длительного времени постоянно подвергается изменениям с целью оптимизации правоприменительной деятельности уполномоченных субъектов, снижения аварийности на дорогах и повышения правовой культуры водителей.

Поэтому полагаем целесообразно в данной статье провести небольшой исторический экскурс с целью анализа генезиса института административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, который можно условно разделить на четыре этапа:

Первый этап характеризуется отсутствием единого нормативно-правового источника, закрепляющего правонарушение, связанные с безопасностью на дорогах. Для него характерно наличие различных источников административной ответственности в исследуемой области.

Длительное время в нашей стране отсутствовало единое административное законодательство, устанавливающее ответственность участников дорожного движения. Так, принятые в 1968-1969 гг. в союзных республиках бывшего СССР указы отличались не только санкциями за отдельные виды правонарушений, но и по-своему определяли перечень, а также составы наказуемых проступков.

В 1977 г. Была принята Инструкция о порядке производства по делам об административных правонарушениях правил дорожного движения, которая была утверждена приказом МВД СССР от 22 июня 1977 г. №196³.

Инструкция строго регламентировала перечень административных взысканий, налагаемых в отношении лиц, нарушающих правила дорожного движения⁴.

В целях унификации ответственности за нарушение правил дорожного движения на территории всего СССР были приняты Основы законодательства СССР и союзных республик об административных правонарушениях, принятые четвертой сессией Верховного Совета СССР десятого созыва 23 октября 1980 г. № 3145-Х⁵, а 15 мая 1983 г. Президиумом Верховного Совета СССР был принят Указ «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения»⁶, который с 1 сентября 1983 г. устанавливал единую административную ответственность на всей территории СССР. Тем самым, помимо унификации правовых норм, были упорядочены сроки лишения водителей права на управление транспортными средствами, видоизменены и детализированы нормы, касающиеся административной ответственности лиц

¹ См.: Влавацкая Н.Ф. Изменения в правовом регулировании административной ответственности в области дорожного движения // Транспортное право. 2009. № 1.

² См.: Якимов А.Ю. Сочетание мер административного принуждения и экономического воздействия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (вопросы оптимизации) // Административное право и процесс. 2008. №3. С.2-4.

³ Безопасность дорожного движения. Сборник нормативных актов. М., 1978. С. 445.

⁴ См.: Войтенков Е.А. Безопасность на дорогах: история, право, перспективы: Монография. М. 2009. С.114.

⁵ См.: ВВС СССР. 1980. № 44. Ст. 909.

⁶ См.: ВВС СССР. 1983. № 12. Ст. 174.

рядового и начальствующего состава органов внутренних дел и госбезопасности за совершение ими правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.¹

Второй этап развития института административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения связан с принятием Кодекса РСФСР об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) в редакции от 02.01.2000, с изменениями от 14.12.2000² (далее КоАП РСФСР). В главе 10 «Административные правонарушения в области дорожного хозяйства и связи» КоАП РСФСР были закреплены нормы, регламентирующие административную ответственность в сфере безопасности на дорогах.

У КоАП РСФСР было много достоинств: он аккумулировал нормы об административной ответственности, унифицировал процесс привлечения к административной ответственности и исполнения административных взысканий и др. Однако период его действия оказался недолгим: в 90-е годы в стране началась перестройка, которая привела к созданию, по сути, нового государства.

В третий, постперестроечный период существовал дуализм норм об административной ответственности. С одной стороны, 291 состав административных правонарушений содержался в КоАП РСФСР (из которых 213 практически не использовались), а с другой – 285 составов административных правонарушений содержались вне Кодекса в 23 других нормативных актах. Свыше 40 видов всевозможных положений, инструкций, регламентов описывали порядок привлечения к административной ответственности.

Наконец, четвертый период наступил с принятием Кодекса РФ об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ), который является основным нормативным актом, регулирующим вопросы привлечения к административной ответственности участников дорожного движения.

Таким образом, сделав анализ развития института административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, можно сделать вывод о том, что проблема безопасности на дорогах продолжает оставаться актуальной и в современный период. Законодательство в данной сфере постоянно совершенствуется в целях достижения снижения аварийности на дорогах и повышения правовой культуры водителей.

ОРГАНИЗАЦИОННО-ТАКТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРИМЕНЕНИЯ ОГНЕСТРЕЛЬНОГО ОРУЖИЯ

Степанюк В.И.,
начальник кафедры огневой подготовки
и деятельности ОВД в особых условиях
Орловского юридического института
МВД России

За период службы в органах внутренних дел применять огнестрельное оружие доводится далеко не каждому сотруднику. Исходя из практики применения огнестрельного оружия, всех сотрудников органов внутренних дел можно подразделить на четыре категории:

не применявшие огнестрельное оружие и не имевшие в своей практике ситуаций, связанных с возможностью применения огнестрельного оружия;

не применявшие огнестрельное оружие, но имевшие в своей практике ситуации, при которых обстоятельства располагали к законному применению огнестрельного оружия;

применявшие огнестрельное оружие, в обстоятельствах, при которых законом разрешено применение огнестрельного оружия;

применявшие огнестрельное оружие, в обстоятельствах, при которых законом запрещено применение огнестрельного оружия.

В этой связи полагаем, что на практику применения огнестрельного оружия влияют: наличие таковой ситуации, характер и степень опасности правонарушения, категория правонару-

¹ См.: Там же. С. 115.

² Свод законов РСФСР. Т. 8. Ст. 401.

шителя, характерные личностные качества сотрудника, уровень его образования и профессиональной подготовки, стаж и опыт работы, место службы (подразделение), занимаемая должность и функциональные обязанности. Вместе с тем вне зависимости от занимаемой должности и перечисленных качеств каждый сотрудник обязан быть готов к реальному применению оружия, твердо знать правовые основания, приемы и способы его применения. Конечно, заранее все предусмотреть не представляется возможным, нельзя сформулировать точные правила действий в той или иной ситуации, но выработать максимально приближенные к точным возможно, особенно, если делать выводы из неграмотных действий сотрудников, имевших место при применении огнестрельного оружия. Полагаем, что к ним относятся:

- недостаточный уровень профессиональной подготовки, недостаточное знание положений законодательных и иных нормативно-правовых актов, регламентирующих основания и порядок применения огнестрельного оружия как Российской Федерации, так и международных;
- недостаточная информированность;
- неумение распознать признаки опасности и предвидеть угрозу;
- неспособность к быстрому противодействию;
- неумение управлять своим психологическим состоянием;
- пренебрежение мерами безопасности, отсутствие бдительности, переоценка своих возможностей и недооценка противника;
- неготовность оружия к применению;
- игнорирование основ личной безопасности.

Анализ ошибок и сделанные из них выводы пополняют теорию и позволяют сблизить ее с практикой. Однако как бы ни создавались условия, максимально приближенные к реальным, подсознательно сотрудник полиции понимает, что это «мнимая реальность». Прежде всего, отличие от реальной действительности заключается в самой цели поражения (искусственная мишень, а не человек), в отсутствии сопротивления с правонарушителем и реальной опасности жизни или здоровью сотрудника полиции и другим лицам.

При пресечении общественно опасного деяния сотруднику ОВД приходится самому определять, соответствует ли нарушение запрета той опасности, предотвратить которую можно только применением огнестрельного оружия, а количество времени на принятие решения может быть всего лишь мгновение. «Решение о применении оружия и примерный вариант действий формируется в сознании сотрудника полиции в зависимости от фактического содержания протекающей на глазах конкретной жизненной ситуации, связанной с необходимостью применения рассматриваемой меры воздействия. Это требует от него определенного профессионального мастерства, умения строить абстрактно и практически осуществлять систему действий, соответствующую целям применения огнестрельного оружия в каждой конкретной ситуации»¹.

Из вышеизложенного следует, что умелое применение огнестрельного оружия складывается не только из знаний правовой основы применения оружия, основ стрельбы, материальной части оружия, приемов и правил стрельбы, но и из правильной оценки обстановки, определения категории и степени опасности правонарушения и самого правонарушителя, уяснения складывающихся обстоятельств, своевременного определения критической ситуации, при которой оружие нельзя не применить, и принятия решения на применение оружия с использованием наиболее оптимального действия с ним.

Перечисленное можно отнести к элементам боевого искусства – искусства ведения противоборства, искусства ведения боя. Бой – состязание, единоборство или борьба, действие, направленные на достижение чего-нибудь, к искоренению чего-нибудь². Противоборство сотрудника полиции с совершающим общественно опасное деяние направлено на пресечение данного правонарушения и задержание правонарушителя, следовательно, такое противоборство относится к разновидности боя.

Успешные действия в противоборстве для достижения победы, умелое и комплексное использование всех имеющихся для этой цели возможностей помогает решать тактика.

¹ Каплунов А.И. Применение и использование сотрудниками милиции огнестрельного оружия: теория и практика: Монография. Санкт-Петербургский университет МВД России. Академия права, экономики и жизнедеятельности, 2001. С. 202-203.

² См.: Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка / С.И. Ожегов, И.Ю. Шведова. М.: «АЗЪ», 1995.

Тактика (от греческого *taktike – tasso*: приводить в порядок) – методы борьбы, применяемые для достижения намеченной цели¹.

Другое определение тактики (от греческого слова *tartira – искусство построения войск, tasso – строй войск*) – в военной области составная часть военного искусства (научной теории), теория и практика ведения боя².

Тактика зародилась в процессе деятельности человека еще при первобытнообщинном строе: борьба за выживание, вид и способы охоты, первые противоборства между людьми за сферы влияния, а совершенствование средств борьбы способствовали появлению различных способов и методов их применения. Как военное искусство тактика стала развиваться с появлением армий. Постепенно основы тактики, ее принципы, правила, приемы стали применяться в различных сферах деятельности человека, в связи с чем тактика получила более широкое понятие, и, на наш взгляд, в современном, общем понимании тактика – это управление какой-либо деятельностью по достижению намеченной цели, а также разработка и практическое использование наиболее эффективных способов достижения данной цели.

Особенно широко элементы тактики используются в правоохранительной сфере, чему способствовало то, что на стадии становления армий роль правоохранительных органов выполняли ее определенные части. После постепенного перехода частей, отвечающих за правопорядок, в самостоятельные подразделения была позаимствована и тактика войсковых подразделений, но с учетом специфики борьбы с противозаконными деяниями в обществе.

Как каждый вид вооруженных сил имеет свою общую тактику и тактику родов войск, так и правоохранительные органы имеют свою тактику – тактику борьбы с противоправными деяниями в обществе (правонарушениями).

Прежде чем приступить к определению тактических основ применения огнестрельного оружия, рассмотрим общее понятие тактики органов внутренних дел.

Применительно к органам внутренних дел, на наш взгляд, тактика изучает теорию и практику подготовки и ведения борьбы с правонарушениями, совершенствует способы и приемы этой борьбы, а в случае применения огнестрельного оружия – предписывает максимально использовать боевые возможности оружия исключительно в пределах, предусмотренных законом и с причинением наименьшего вреда правонарушителю. Определяющее влияние на развитие тактики органов внутренних дел в настоящее время, прежде всего, оказывают: криминогенная обстановка в стране, новые формы правонарушений, рост тяжких и особенно тяжких противоправных деяний, совершенствование и изощренность способов их совершения, использование при этом современного оружия, сращивание криминальных структур с государственными.

Теория тактики органов внутренних дел подобна военной тактике, но в своей специфике всесторонне исследует закономерности, характер и содержание борьбы с правонарушениями в обществе, разрабатывает способы подготовки борьбы и ее ведения, изучает возможности структурных подразделений по эффективному противодействию правонарушениям в строгом соблюдении закона, использует элементы стратегии (определение целей и путей их достижения, а также прогнозирование последствий действий по достижению целей) и в целом элементы оперативного искусства, как связывающего звена между тактикой и стратегией.

Практика тактики органов внутренних дел – это организованное, согласованное и комплексное использование в соответствии с требованиями действующего законодательства имеющихся сил и средств по предотвращению и пресечению противоправных деяний в обществе. Кроме того, практика тактики включает в себя и умелое руководство по подготовке и ведению борьбы с противоправными деяниями, что является важнейшей составляющей в области тактического искусства.

В настоящее время тактика органов внутренних дел разрабатывается и совершенствуется исходя из многолетнего отечественного и зарубежного опыта борьбы с правонарушениями и использования новейших достижений правовых наук, где приоритетную роль играет соблюдение и защита прав и свобод человека.

Таким образом, тактика применения огнестрельного оружия основывается, как это ни

¹ См.: Словарь иностранных слов / Под ред. И.В. Лехина и Ф.Н. Петрова. М.: ЮНВЕС, 1995. С. 673.

² См.: Тактика. Книга I. М. Военное издательство, 2005. С. 16.

парадоксально, но, прежде всего, на использовании всех возможностей, исключая его применение, и в этом отношении ключевую роль играет метод убеждения.

Но не всегда этот метод приемлем. Да, на наш взгляд, он является первоначальным при пресечении общественно опасного деяния, но до определенного момента, когда оружие нельзя не применить. При этом особенно острым является решение вопроса, сущность которого заключается в отличии действий сотрудника органа внутренних дел и правонарушителя при их противоборстве, а именно: сотруднику полиции приходится противостоять правонарушителю строго в рамках закона и использовать законные способы и средства борьбы, осознавать наступление уголовной ответственности в случае неправомерного применения огнестрельного оружия. Правонарушитель действует полностью пренебрегая нормами закона и использует способы и средства, не допустимые законом, действия правонарушителя не заключены ни в какие рамки. Иными словами, если закон предполагает при пресечении противоправного деяния определенные ограничения для действий сотрудника, то для правонарушителя, совершающего общественно опасное деяние, ограничений, исходя из его логики, не существует. Такое отличие накладывает определенный отпечаток на тактику применения огнестрельного оружия по отношению к правонарушителю.

В заключение хотелось бы заметить, что основное направление в повышении тактической выучки сотрудников органов внутренних дел в настоящее время является совершенствование организации и методики проведения занятий по тактической подготовке (к сожалению, в служебной подготовке органов внутренних дел она не обособлена как вид), особое место в которой должна занимать одиночная подготовка сотрудника к действиям в условиях возможного применения огнестрельного оружия, а также подготовка к действиям в составе наряда, максимально приближенным к практической деятельности.

ОСНОВАНИЯ ПРЕСЛЕДОВАНИЯ СОТРУДНИКАМИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГИБДД АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Степкин Р.М.,

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

Невыполнение водителем законного требования сотрудника полиции об остановке транспортного средства¹ представляет собой оконченное правонарушение, предусмотренное ч. 2. ст. 12.25 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 № 195-ФЗ², влекущее не только административную ответственность, но и возможность преследования водителя транспортного средства. Основания к остановке транспортного средства указаны в п. 63 Приказа МВД РФ от 2 марта 2009 № 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»³. Требование об остановке транспортного средства подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, при необходимости с применением жезла или диска с красным сигналом (световозвращателем), направленной на транспортное средство. При этом для привлечения внимания участников дорожного движения могут использоваться дополнительный сигнал свистком, специальные световые и (или) звуковые сигналы⁴. В случаях невыполнения водителем транспорт-

¹ Далее – ТС.

² Далее – КоАП РФ.

³ Далее – Административный регламент.

⁴ См.: Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками до-

ного средства требования сотрудника об остановке; визуальном установлении признаков преступления, административного правонарушения при отсутствии возможности своевременной подачи сигнала об остановке транспортного средства; получения информации о совершении водителем транспортного средства преступления, административного правонарушения от другого наряда сотрудников органов внутренних дел, участника дорожного движения; получения указания от дежурного, руководителя подразделения о необходимости остановки транспортного средства в зависимости от конкретной обстановки сотрудником могут быть приняты меры по: передаче информации дежурному, другому наряду сотрудников; преследованию и (или) принудительной остановке транспортного средства¹. Преследование осуществляется на патрульном автомобиле с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами. При этом требование об остановке подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, при необходимости с применением жезла или диска с красным сигналом (световозвращателем). В случае необходимости и при наличии возможности осуществляется (с использованием громкоговорящего устройства) информирование других участников дорожного движения о повышенной внимательности и соблюдении мер предосторожности². Принудительная остановка транспортного средства может быть осуществлена с применением специальных средств принудительной остановки транспорта³, для остановки транспортного средства, водитель которого не выполнил требование сотрудника полиции об остановке⁴. Указанные специальные средства применяются с учетом следующих ограничений: не допускается применение средств принудительной остановки транспорта в отношении транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров (при наличии пассажиров); транспортных средств, принадлежащих дипломатическим представительствам и консульским учреждениям иностранных государств, а также в отношении мотоциклов, мотоколясок, мотороллеров и мопедов; на горных дорогах или участках дорог с ограниченной видимостью; на железнодорожных переездах, мостах, путепроводах, эстакадах, в туннелях⁵. При этом Федеральным законом от 7 февраля 2011 № 3-ФЗ предусмотрена возможность применения огнестрельного оружия для остановки транспортного средства путем его повреждения, если управляющее им лицо отказывается выполнить неоднократные требования сотрудника полиции об остановке и пытается скрыться, создавая угрозу жизни и здоровью граждан⁶.

Следует отметить, что некоторые ученые вообще против преследования неостановившегося транспортного средства, если целью или причиной остановки была проверка документов или незначительное нарушение правил дорожного движения, так как сотрудник дорожно-патрульной службы, осуществляя преследование, в некоторой степени способствует возникновению опасности (скрывающийся водитель создает реальную опасность жизни и здоровью людей), а затем не менее опасным способом пытается ее устранить, нарушая тем самым принцип целесообразности государственного принуждения.⁷ И это понятно, поскольку преследование практически всегда оказывает неблагоприятное воздействие на психику преследуемого. Он начинает совершать рискованные маневры, разгоняется до недопустимо высоких скоростей, создает цепь аварийных ситуаций и т.п.

Тем не менее определить целесообразность преследования и применения соответствующих мер пресечения в рассматриваемом случае возможно только после задержания и соответствующей проверки транспортного средства и находящихся в нем лиц.

рожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД РФ от 2 марта 2009 г. № 185. П.64 // Российская газ. 2009. 7 июля. №122.

¹ Там же. П.64.

² См.: Приказ МВД РФ от 2 марта 2009г. № 185. П.73

³ См.: О полиции: Федеральный закон от 7 февраля 2011 № 3-ФЗ. П.9. Ч. 2. Ст. 21.

⁴ Там же. П.9. Ч.1. Ст. 21.

⁵ Там же. П.3. Ч.2. Ст. 22.

⁶ Там же. П.1. Ч.3. Ст. 23.

⁷ Козулин А.И. Правовое принуждение (Правовые начала государственного принуждения в советском обществе): Автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Свердловск, 1986. С.11; Каплунов А.И. Применение и использование сотрудниками милиции огнестрельного оружия: теория и практика: Монография. СПб., 2001. С.160.

Безусловно, преследование транспортных средств представляет собой сложнейшее действие инспекторов дорожно-патрульной службы. Для его выполнения требуются незаурядные профессиональные качества экипажа и высокая техническая готовность патрульного автомобиля. В связи с этим каждый инспектор дорожно-патрульной службы должен:

1. Осознавать, что в ходе преследования он неизбежно создает своими действиями множество опасных ситуаций, которые вводят в стрессовое состояние не только преследуемого, но десятки водителей и пешеходов.

2. Уметь подавлять в себе азарт преследования.

3. Своевременно прерывать преследование при возникновении малейших сомнений в своих силах и надежности патрульного транспортного средства.

4. Применять специальные средства и огнестрельное оружие для принудительной остановки транспортного средства строго в соответствии с Федеральным законом «О полиции».

Как показывает практика, наиболее распространенными причинами невыполнения водителями законного требования сотрудника полиции об остановке транспортных средств являются:

- нарушение правил дорожного движения (чаще всего отсутствие водительского удостоверения или регистрационных документов на транспортное средство, управление транспортным средством в состоянии опьянения);

- неправомерная перевозка грузов и пассажиров;

- оставление места дорожно-транспортного происшествия;

- перевозка краденого;

- причастность к совершению иного преступления или правонарушения.¹

Кроме того, по нашему мнению, невыполнение водителем законного требования сотрудника полиции об остановке транспортного средства уже само по себе является весьма серьезным правонарушением, так как оно препятствует нормальному исполнению представителями власти своих служебных обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения и поэтому может вполне являться основанием для преследования.

Тем не менее необходимо закрепить в законодательстве положение, по которому сотрудники полиции, осуществляющие преследование, не должны нести ответственность за вред, причиненный водителем скрывающегося транспортного средства. Это вызвано тем, что на практике, как правило, нередки случаи предъявления каких-либо претензий к сотрудникам полиции, после соответствующего разбирательства в том, что для преследования не было особой необходимости. Например, водитель просто забыл дома регистрационные документы на транспортное средство и не было особой необходимости преследовать его, заставляя создавать тем самым аварийные ситуации. Однако в большинстве случаев водители пытаются скрыться от сотрудников полиции по вышеназванным причинам.

Следует обратить внимание на то, что невыполнение водителем законного требования сотрудника полиции об остановке транспортного средства влечет наложение административного штрафа в размере от двухсот до пятисот рублей. Данное наказание является смягченным для водителя, который не остановился по требованию сотрудника ГИБДД. Ранее за это, как и за управление в состоянии опьянения, лишали прав на управление автомобилем, а также могли применить административный арест до 15 суток (ст. 165 КоАП РСФСР)².

При этом ряд других статей, содержащихся в главе 12 КоАП РФ и предусматривающих ответственность за правонарушения в области дорожного движения, имеют более жесткие санкции, например: ч. 2. ст. 12.7 КоАП РФ за управление транспортным средством водителем, лишенным права управления, предусматривает административный арест и наложение штрафа в размере пяти тысяч рублей; ч. 1. ст. 12.8 КоАП РФ за управление ТС водителем, находящимся в состоянии опьянения, влечет лишение права управления ТС на срок от полутора до двух лет; ч. 4. ст. 12.9 КоАП РФ за превышение установленной скорости движения ТС на величину более

¹ Милешкина Н.Д. и др. Преследование и задержание нарушителей полицией на дороге / ГУГАИ МВД РФ // Информационный бюллетень. 1998. № 3. С.71.

² Маркин Е.В. Об административной ответственности за невыполнение требования об остановке транспортного средства // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2008. № 63-1. С. 187.

60 километров в час влечет наложение штрафа от двух тысяч пятисот рублей или лишение права управления ТС на срок от 4 до 6 месяцев и т.д. Санкции рассмотренных составов по сравнению с рассматриваемой санкцией части 2 ст. 12.25 КоАП РФ значительно жестче.

Во многих европейских странах данное правонарушение входит в разряд грубых и, следовательно, наказание соответствует опасности нарушения. Так, например, в Португалии за невыполнение требований сотрудника полиции об остановке на водителя налагается штраф в размере от 750 до 1000 евро или лишение права управления автомобилем до трех лет, а за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения штраф - от 120 до 1800 евро¹.

Исходя из этого, смоделируем одну из типичных ситуаций. Допустим, инспектор дорожно-патрульной службы останавливает автомобиль под управлением водителя, находящегося в состоянии алкогольного опьянения. Если водитель выполнит требование об остановке, то в соответствующем порядке будет привлечен к ответственности (за управление ТС в состоянии опьянения), что повлечет для него лишение права управления ТС на срок от полутора до двух лет.

В случае если же водитель не остановится по требованию инспектора и скроется, а затем после протрезвления явится в ГИБДД, то это может повлечь для него только наложение штрафа в размере от двухсот до пятисот рублей - как за невыполнение требования об остановке ТС, поскольку других оснований для привлечения его к административной ответственности не будет. Получается, как отмечал еще с момента принятия КоАП РФ А. Гумилев, что нетрезвому водителю «выгоднее» убежать от ГИБДД, чем проходить «экспертизу на алкоголь»².

Исходя из вышеизложенного, представляется целесообразным ужесточить санкцию части 2 ст. 12.25. КоАП РФ установлением таких мер административного наказания, как административный арест на срок до пятнадцати суток или наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей.

ПРАВОСОЗНАНИЕ КАК ОДИН ИЗ ФАКТОРОВ УСПЕШНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Строева О.А.,

адъюнкт Орловского юридического института
МВД России

Сегодня, в условиях реформ, проводимых в системе МВД, актуальной представляется проблема формирования правосознания как одного из факторов успешности деятельности сотрудников ГИБДД. Согласно ст.12 Федерального закона Российской Федерации от 7 февраля 2011 года №3-ФЗ «О полиции» «обязанности по осуществлению государственного контроля (надзора) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения; регулирования дорожного движения возложены на органы полиции»³. В соответствии со структурой органов внутренних дел Российской Федерации данные функции возложены на государственную инспекцию безопасности дорожного движения.

Еще в 2005 году в Обращении Министра внутренних дел Российской Федерации Нургалиева Р.Г. к сотрудникам органов внутренних дел и военнослужащим внутренних войск МВД России было отмечено, что «...далеко не всегда на службу приходят люди, достойные высокого звания защитника правопорядка и Отечества, некоторые из них обладают невысокой личной культурой, имеют слабый образовательный уровень»⁴. Неслучайно формирование правового

¹ Квитчук А.С. Государственно-правовая политика обеспечения безопасности дорожного движения / А.С. Квитчук, И.А. Синькевич. СПб., 2005. С. 113.

² Гуничев А. Административная ответственность водителей // Российская юстиция. 2003. № 1. С. 68.

³ О полиции: Федеральный закон от 07.02.2011 №3-ФЗ (принят ГД ФС РФ 28.01.2011) // Российская газ. 2011. 8 февр. №25.

⁴ Нургалиев Р.Г. Восстановить доверие россиян // Общество и право. 2005. №147.

сознания граждан отнесено Президентом РФ к числу основных направлений перспективного государственного развития Российской Федерации. В целях правового воспитания граждан утверждены Основы государственной политики Российской Федерации в сфере развития правовой грамотности и правосознания граждан, где говорится: «Развитие правового государства, формирование гражданского общества и укрепление национального согласия в России требуют высокой правовой культуры, без которой не могут быть в полной мере реализованы такие базовые ценности и принципы жизни общества, как верховенство закона, приоритет человека, его неотчуждаемых прав и свобод, обеспечение надёжной защищённости публичных интересов»¹.

Правосознание, являясь одним из приоритетных направлений государственной политики Российской Федерации, требует глубокой проработки, особенно в условиях происходящих в стране реформ.

В нашей стране, где «человек, его права и свободы являются высшей ценностью»², изучение правосознания обусловлено потребностью и необходимостью становления именно развитого правового государства и гражданского общества, поскольку именно от состояния правосознания зависит их реализация. Великий русский правовед, философ Павел Иванович Новгородцев в своей работе «Кризис современного правосознания» отмечает, что «высшей нормой, которая должна быть принята при обосновании правового государства может быть только то начало, которое является нравственной основой общественности. Такой основой служит принцип личности ... и все требования должны быть выведены из этой основной нормы общественных отношений»³. Как мы видим, личность лежит в основе всех процессов, происходящих в обществе, в том числе и формирования правосознания. Явное этому подтверждение – проводимая реформа системы МВД, в условиях которой значимым видится закрепление в ст.2 ФЗ «О полиции» одним из основных направлений деятельности полиции «защиты личности, общества, государства»⁴.

Сотрудникам полиции регулярно приходится противостоять правонарушениям в самых различных сферах, реализуя свою компетенцию. К сожалению, на практике использование сотрудниками ГИБДД своих полномочий не всегда сочетается с такими важнейшими принципами деятельности, как законность, обоснованность и соразмерность, что нередко приводит к нарушениям прав и свобод личности. В связи с этим важной проблемой в деятельности личного состава ГИБДД является их общетеоретическая правовая подготовка, непосредственно направленная на формирование у сотрудников ГИБДД и их руководителей системы теоретических и практических знаний, отношений к праву и правовым явлениям, использование которых поможет переосмыслить и скорректировать практику обеспечения прав и свобод человека и гражданина, обеспечить охрану общественного порядка и общественную безопасность.

Правосознание, являясь одной из проблем деятельности сотрудников ГИБДД, определяет правомерность и успешность их служебной деятельности. Рассматривая профессиональное правосознание сотрудников ГИБДД, необходимо остановиться на правовой культуре отдельного сотрудника, ведь именно правовая культура сочетает правосознание с умением и навыками познавать право, применять его при анализе и решении конкретных задач. Профессиональное правосознание способно воздействовать на правомерное поведение сотрудников ГИБДД. Уровень профессионального правосознания из-за деформации интеллектуального компонента находится не на должном уровне и негативно влияет на формирование правомерного поведения сотрудников ГИБДД. Одной из важнейших причин этого, по нашему мнению, выступает низкий уровень правовых знаний.

¹ Основы государственной политики Российской Федерации в сфере развития правовой грамотности и правосознания граждан. О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2006 г. № 737: Постановление Правительства РФ от 06.05.2011 № 348.

² Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (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.

³ Новгородцев П.И. Кризис современного правосознания. М., 1909. С.255.

⁴ О полиции: Федеральный закон Российской Федерации от 7 февраля 2011 № 3-ФЗ // Российская газ. 2011. 8 февр. № 25.

Вместе с тем сам по себе факт знания права сотрудниками ГИБДД не гарантирует их правомерного поведения. Представляется, что уважение к праву, которое является основой правомерного поведения, не сводится к простой осведомленности о существовании тех или иных правовых норм с каким-то определенным содержанием. Оно предполагает осмысление права, постижение его содержания, определение значения для практической деятельности. Правовая информированность должна подкрепляться внутренними регуляторами поведения, базовыми правовыми установками, ценностными ориентациями. Б.Г. Ананьев определяет систему ценностных ориентаций как «направленность личности на те или иные ценности»¹. При этом под ориентацией понимается система установок, в свете которых индивид воспринимает ситуацию и выбирает соответствующий образ жизни. Ориентации, направленные на социальные ценности, называются ценностными ориентациями².

Как показывают современные исследования, проводимые, в том числе и на кафедре государственно-правовых дисциплин Орловского юридического института³, о сформированном правосознании сотрудников ГИБДД свидетельствуют приобретенные ими юридические знания, навыки, морально-профессиональные качества (соблюдение норм этики и профессиональных норм), отношение к праву, к правомерным и противоправным действиям как окружающих его людей, так и самого себя. Для того чтобы судить о проблемах и тенденциях обеспечения успешности деятельности сотрудников ГИБДД, необходимо учитывать уровень образования, юридический опыт и квалификацию. Сотрудник должен обладать не только эрудицией, но и умением общаться с гражданами, быть психологом, переговорщиком. Это определяет уровень его профессионализма, а вместе с тем составляет успешность деятельности сотрудников ГИБДД⁴.

Для профессиональной деятельности сотрудников ГИБДД характерно наличие правовых знаний, специальных навыков, а также приемов и методов их практического применения. Безопасность дорожного движения будет обеспечена лишь тогда, когда сотрудник ГИБДД добросовестно исполняет свой долг, следит за достижениями теоретической и практической юриспруденции и применяет их на практике. А некомпетентность сотрудников правоохранительных органов, в том числе ГИБДД, их низкий профессионализм приводят к действиям, которые негативно влияют на результаты работы, низкий уровень безопасности дорожного движения, качество исполнения ими своих обязанностей, что в первую очередь ведет к низкому уровню правосознания и в конечном итоге снижает степень доверия и порождает негативное отношение граждан ко всей правоохранительной системе.

Как показало наше исследование, около 84% респондентов (сотрудников ГИБДД) признают необходимость знания принципов и норм уголовного права, административного права и конституционного права, однако регулярно изучают изменения и дополнения, вносимые в административное законодательство – 93%, а изменения и дополнения, вносимые в уголовное и конституционное законодательство регулярно изучаются лишь 23%, что в основном обусловлено повышением общего уровня знаний. 51% респондентов считают, что законы нарушать нельзя, однако 37% опрошенных сотрудников ГИБДД считают, что закон может быть нарушен, что свидетельствует о необходимости формирования более высокого уровня правосознания. В своей профессиональной деятельности сотрудники ГИБДД чаще всего пользуются административным правом – 95%, что связано в 87% с выполнением служебных обязанностей. В то же время, учитывая специфику профессиональной деятельности сотрудников ГИБДД, необходимо отметить тот факт, что 30% респондентов считают, что одним из наиболее общественно опасных правонарушений является допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством, наравне с нарушением конституционных прав и свобод человека и гражданина (27%), что,

¹ Ананьев Б.Г. Человек как предмет познания. Л., 1969. С.301.

² Кон И.С. Социология личности. М., 1967. С.28.

³ Бондарев А.А. Научные основы обеспечения успешности профессиональной деятельности сотрудника ДПС ГИБДД в современной России / А.А. Бондарев, Ю.В. Костин, И.И. Нефедова. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2011.

⁴ Коржиков О.Н. Правовая культура сотрудников правоохранительных органов: пути повышения // Правовая культура. 2007. №2(3). С.75.

по нашему мнению, свидетельствуют о превалировании административного типа правосознания над уголовным и конституционным. На основании изложенного существование тесной связи между профессиональной деятельностью и правосознанием не вызывает сомнений.

Показателем высокого уровня правосознания, как справедливо отмечает Сальников В.П., является способность сотрудников ГИБДД совершать активные профессиональные действия, отвечающие требованиям законности и эффективности¹. Формирование более глубоких знаний в сфере обеспечения безопасности дорожного движения происходит при непосредственном каждодневном соприкосновении работников с правовыми вопросами. Деятельность сотрудников ГИБДД требует от них не только высокого профессионализма, но и нравственных качеств, таких как честность, добросовестность, совесть, долг, справедливость.

Согласно требованиям Директивы МВД России укрепление законности и служебной дисциплины среди личного состава рассматривается как важнейшая задача, от решения которой зависит степень доверия граждан к деятельности подразделений Госавтоинспекции. Воспитательная работа с личным составом является важнейшей составляющей частью государственной кадровой политики, главная цель которой – формирование всесторонне развитой, профессионально подготовленной, морально и психологически устойчивой личности сотрудника ГИБДД.

Таким образом, успешность профессиональной деятельности сотрудника ГИБДД напрямую зависит от высокого уровня правосознания и обусловлена как внешними факторами, такими как морально-психологический климат внутри подразделения, взаимоотношения руководителей и подчиненных, профессиональная подготовка, совершенствование нормативно-правовой базы, так и внутренними факторами, такими как личностные качества, профессиональное сознание и правовая культура каждого сотрудника.

К ВОПРОСУ О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД И НАЛОГОВЫХ ОРГАНОВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ИМИ СВОЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Титов С.А.,
старший преподаватель кафедры
гражданско-правовых и экономических
дисциплин Орловского юридического
института МВД России

7 февраля 2009 года вступил в законную силу приказ МВД РФ и ФНС России от 31 октября 2008 года № 948/ММ-3-6/561 «Об утверждении Положения о взаимодействии подразделений Госавтоинспекции и налоговых органов при представлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы» (зарегистрировано в Минюсте РФ 24 декабря 2008 года № 12968).

Положение определяет основные правила и регулирует порядок взаимодействия управлений (отделов) ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации, ОВДРО («подразделения Госавтоинспекции») и Управлений ФНС России по субъектам Российской Федерации («Управления ФНС России») при представлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы в соответствии с пунктом 4 статьи 85 части первой и пунктами 4 и 5 статьи 362 части второй Налогового кодекса Российской Федерации.

Данный приказ обязал подразделения Госавтоинспекции и Управления ФНС России незамедлительно сообщать друг другу все новые сведения о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы.

Главной его задачей является избавить автовладельцев от ошибок при начислении налога. Такой обмен информации между двумя подразделениями позволит наладить индивидуальный контроль за своевременной уплатой транспортного налога каждым конкретным автовла-

¹ Сальников В.П. Правосознание и правовая культура сотрудников органов внутренних дел. Л., 1981. С.53.

дельцем каждого транспортного средства. При этом будет выявлена не только задолженность по этому налогу, но и переплата. И даже обеспечен её возврат.

Многие автомобилисты сталкиваются с ошибками: по почте приходит письмо из налоговой службы с требованием уплатить транспортный налог за автомобиль давно минувших дней. Он мог быть продан и год назад, и пять лет назад, разбит и т.п., а налоговое ведомство исправно насчитывало по нему налоги и штрафы за их неуплату. Причиной была неразбериха в документах. По идее, после того как машина снята с учёта, данные об этом должны были поступить в налоговую службу. Однако зачастую они отправлялись с большим опозданием. Однако ответственность за это никто не нёс, а виновниками оставались автовладельцы.

С выходом нового совместного приказа ситуация должна измениться. Во-первых, усовершенствовали процесс передачи данных. Отсылать друг другу сведения об автовладельцах ведомства могут либо по электронной почте, либо будут доставлять обновленные базы данных лично, на электронных носителях. В первом случае для обмена данными должны использоваться защищенные каналы связи, а во втором - «флешки», компакт-диски и дискеты будут запечатываться в специальную упаковку, «исключающую возможность их повреждения или извлечения информации с них без нарушения целостности упаковки». Получать запечатанные пакеты с электронными носителями сотрудники ГИБДД и ФНС будут под личную подпись.

Унифицированный формат файлов, которыми будут обмениваться МВД и ФНС, позволит сотрудникам обоих ведомств максимально быстро находить «несостыковки» в данных или нехватку сведений об автовладельце и запрашивать у своих коллег уточнённые данные.

Во-вторых, определены чёткие сроки передачи данных из органов ГИБДД в органы ФНС: информация обо всех транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, по состоянию на 31 декабря истекшего календарного года должна обновляться ежегодно, до 1 февраля. А при продаже и смене собственника автомобиля – в течение 10 дней после регистрации или снятия с регистрации транспортных средств, причем с указанием «мотивов», например: в связи с изменением места регистрации, вывозом автомобиля за пределы России, прекращения права собственности (отчуждение или конфискация транспортного средства) и т.д.

Госавтоинспекции и Управления ФНС России будут также внимательно следить и за переменами в личной жизни автовладельцев – изменение места жительства, фамилии и т.п. Также вступил в силу регламент о регистрации транспортных средств. По нему автовладелец может зарегистрировать свою машину не только по месту жительства, а в любом подразделении ГИБДД в границах региона. Поэтому данные о собственниках автомобилей будут передаваться не в местное отделение налоговой инспекции, а в региональное.

Надо сказать, что обмен информацией между двумя ведомствами должен быть строго защищён, чтобы не допустить разглашения персональных данных. Например, Госавтоинспекции не могут требовать с автовладельцев данных, которые собственник машины по своим причинам не хочет озвучивать.

В случае расхождения или при недостаточности сведений для исчисления транспортного налога, содержащихся в базах данных Госавтоинспекции и ФНС, эти ведомства по согласованию друг с другом могут откорректировать данные. Передача такой информации была обкатана на нескольких регионах. Еще два года назад ГИБДД и налоговая служба начали эксперимент по новому способу взаимодействия. Результаты эксперимента обнадеживают: количество заплаченных налогов действительно увеличивается, а количество ошибок сокращается.

Особо необходимо отметить, что на величину транспортного налога и способ его уплаты приказ МВД и ФНС никак не повлиял. Как и прежде, размер налоговых ставок определяют региональные власти, а платить придется за любое транспортное средство, зарегистрированное в ГИБДД, причём вне зависимости от того, используется ли личный автомобиль или он уже десять лет в неисправном состоянии. До тех пор, пока машина не снята с учёта – придётся платить. Причём ежегодно.

Рассмотрим подробнее основные положения установленного порядка взаимодействия подразделений Госавтоинспекции и налоговых органов при представлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы.

Взаимодействие подразделений Госавтоинспекции и Управлений ФНС России при представлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, осуществляется на региональном уровне в электронном виде в соответствии с Таблицей терри-

ториального соответствия подразделений Госавтоинспекции и Управлений ФНС России по месту своего нахождения для организации информационного взаимодействия при предоставлении сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы (приложение № 1 к Положению).

Состав передаваемых сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, и правила их заполнения приведены в приложениях № 2 и № 3 к Положению.

Указанные сведения передаются подразделениями Госавтоинспекции в соответствующие Управления ФНС России в виде файлов передачи данных:

– ежегодно до 1 февраля текущего календарного года о всех транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, по состоянию на 31 декабря истекшего календарного года;

– в течение 10 дней после регистрации или снятия с регистрации транспортных средств, а также лиц, на которых зарегистрированы транспортные средства.

Требования к форматам передачи данных приведены в приложении № 3 к Положению.

Справочники и классификаторы, используемые при обмене информацией между подразделениями Госавтоинспекции и Управлениями ФНС России, приведены в приложении № 4 к Положению.

Обмен справочниками и классификаторами осуществляется на федеральном уровне между Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и ФНС России.

При внесении уполномоченными органами и организациями в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации изменений в справочники и классификаторы обмен их обновленными версиями между Департаментом ОБДД МВД России и ФНС России осуществляется в течение 10 дней со дня внесения изменений.

Полученные обновленные данные в 10-дневный срок направляются Департаментом ОБДД МВД России и ФНС России в соответствующие подразделения Госавтоинспекции и Управления ФНС России.

Файлы передачи/корректировки данных со сведениями о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, представляются по электронной почте или на электронных носителях с сопровождением реестра файлов (приложения № 5 и № 6 к Положению).

При представлении и использовании сведений обеспечиваются меры, исключающие несанкционированный доступ к ним.

Недостающая информация по представляемым в Управления ФНС России сведениям уточняется подразделениями Госавтоинспекции по учетным регистрационным данным в соответствии с перечнем показателей, содержащихся в карточке учета транспортных средств, либо в ходе проведения государственного технического осмотра транспортных средств.

Управления ФНС России:

– проводят сверку сведений, полученных из подразделений Госавтоинспекций со сведениями, содержащимися в информационных ресурсах налоговых органов.

В случае расхождения сведений, содержащихся в переданных подразделениями Госавтоинспекции файлах передачи данных, со сведениями баз данных налоговых органов и/или при их недостаточности для исчисления транспортного налога налоговые органы корректируют данные и/или вносят недостающие сведения, формируют файлы корректировки;

– направляют в соответствующие подразделения Госавтоинспекции сформированные файлы корректировки;

– обеспечивают защиту информации в соответствии с требованиями к работе с информацией ограниченного доступа.

Подразделения Госавтоинспекции:

– после получения от Управлений ФНС России файлов корректировки и реестров файлов корректировки вносят изменения в базы учетных и регистрационных данных;

– формируют файлы с достоверными и полными сведениями о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, и передают их в соответствующие Управления ФНС России.

При передаче файлов со сведениями о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы, а также реестров файлов соблюдаются следующие условия:

– сведения, подлежащие передаче, предварительно должны быть проверены на отсутствие компьютерного вируса;

– сформированные файлы архивируются с помощью программы-упаковщика, обеспечивающей работу с именами файлов более 8-ми символов под управлением операционных систем MS Windows'98, 2000, XP (и более поздних);

– архивные файлы, а при необходимости и программа-упаковщик отправляются получателю с помощью стандартных или специальных программных средств передачи данных или на электронном носителе;

– информация считается принятой только после получения от получателя сообщения об успешном приеме данных;

– в случае обнаружения ошибок в принятой информации получателем формируется файл, содержащий ошибки обработки файла, направляемый отправителю, который обязан скорректировать информацию и передать файл, содержащий скорректированную информацию.

При передаче сведений на электронных носителях соблюдаются дополнительные условия:

– реестры файлов представляются в двух экземплярах за подписью ответственного сотрудника подразделения Госавтоинспекции или Управления ФНС России. Один экземпляр реестра передается адресату сведений, второй экземпляр возвращается отправителю с соответствующей отметкой принимающей стороны о получении первого экземпляра;

– электронные носители помещаются в упаковку, исключающую возможность их повреждения или извлечения информации с них без нарушения целостности упаковки.

Формирование сведений в электронном виде осуществляется с использованием программно-технических средств отправителя.

Обработка сведений в электронном виде осуществляется с использованием программно-технических средств получателя.

Подразделения Госавтоинспекции и Управления ФНС России в целях выработки предложений по совершенствованию взаимодействия осуществляют консультации, совместные рабочие встречи и тематические семинары.

В завершении следует отметить также, что в целях повышения эффективности информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции и иных подразделений органов внутренних дел Российской Федерации, а также их взаимодействия с соответствующими органами государственной власти Российской Федерации Министром внутренних дел Российской Федерации издан приказ № 1144 от 3 декабря 2007 года «О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции», которым утверждены:

1) Положение о системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции;

2) Наставление по организации формирования и ведения специализированных учётов федеральной специализированной территориально распределённой информационной системы Госавтоинспекции;

3) Требования к информационному взаимодействию в федеральной специализированной территориально распределённой информационной системе Госавтоинспекции.

ТАКТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРИМЕНЕНИЯ ОГНЕСТРЕЛЬНОГО ОРУЖИЯ СОТРУДНИКАМИ ДПС ГИБДД С ЦЕЛЬЮ ОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Тихонович М.И.,
преподаватель кафедры огневой подготовки
и деятельности ОВД в особых условиях
Орловского юридического института
МВД России

Характеризуя профессиональную деятельность инспектора ДПС ГИБДД, можно выявить ее особенности.

Во-первых, она носит правоохранительный, правоприменительный, административно-надзорный и профилактический характер. Деятельность инспектора отличается многообразием функций – познавательной (поисковой), конструктивной, коммуникативной, организаторской, воспитательной и др., что требует от него широких профессиональных знаний, профессионально-деловых привычек, устойчивости нервной системы и практической отработки умений и навыков, которые в условиях дефицита времени должны быть проявлены в кратчайший промежуток времени.

Во-вторых, специфические условия профессиональной деятельности инспектора требуют соответствующей психической подготовки, то есть ему необходимо быть подготовленным к различного рода, негативным факторам, в том числе к стрессовым, и экстремальным ситуациям, действующим в сфере дорожного движения.

В-третьих, в основе деятельности инспектора лежат постоянные социальные контакты с участниками дорожного движения. Взаимоотношения с пешеходами и водителями могут быть далеко не благоприятными, поскольку в основе их лежат какие-либо нарушения Правил дорожного движения. Поэтому инспектору необходимо так строить свои взаимоотношения с гражданами, чтобы при выполнении своего служебного долга можно было избежать конфликтных ситуаций, добиваться контакта и взаимопонимания при общении и предъявлении законных требований.

Изучение огневой подготовки вызывается профессиональной необходимостью, прежде всего, в том аспекте, что сотруднику ОВД в той или иной мере приходится в практической деятельности решать служебные задачи с применением табельного огнестрельного оружия.

Результаты опроса сотрудников ДПС ГИБДД показали, что применение огнестрельного оружия чаще всего происходит для остановки транспортных средств.

Проанализировано 244 случая применения оружия для остановки автотранспорта. При этом было произведено 1111 выстрелов, т.е. в среднем по 4,6 выстрела в каждом отдельном случае. Последний показатель существенно превышает аналогичные показатели стрельбы в ситуациях самообороны и задержания правонарушителей. Все случаи произошли в служебное время.

Предупредительная стрельба только вверх производилась в 56 случаях (23,0%). При этом было сделано 130 выстрелов, в среднем по 2,3 выстрела в каждом случае.

В 128 случаях стрельба велась сначала вверх, а затем по автомобилю (как правило, по колесам). В среднем на каждый факт применения оружия приходилось по 1,3 выстрела вверх и 4,5 выстрела по цели. Было зафиксировано 42,1% попаданий. Данный показатель не позволяет однозначно оценить огневую выучку сотрудников, поскольку более половины выстрелов не достигали цели.

Стрельба по автотранспортным средствам без предупредительных выстрелов велась в 60 случаях (24,6%), при этом сделано 235 выстрелов, в среднем 3,9 выстрела в каждом случае. Эффективность стрельбы составила лишь 33,2% попаданий. Большое число выстрелов и низкий процент попаданий обусловлены трудностями ведения прицельной стрельбы по движущейся мишени из движущегося автотранспорта.

Суммируя итоги анализа применения огнестрельного оружия сотрудниками для принудительной остановки транспортных средств, следует констатировать негативное положение в данном виде правоохранительной деятельности, поскольку после выстрелов вверх большинст-

во автомашин не останавливается и сотрудникам приходится стрелять по транспортным средствам для прекращения противоправных действий со стороны водителей или для остановки автомашин. При этом сотрудникам приходится делать 4-5 прицельных выстрелов, и даже после этого не всегда удавалось задержать автомашину. Данное положение можно объяснить как низкой правовой культурой водителей, так и недостаточной огневой выучкой сотрудников применительно к сложным условиям стрельбы в движении из автомашины по движущейся мишени».

Таким образом, из приведенных данных можно сделать вывод, что условия, в которых происходят случаи применения оружия сотрудниками ГИБДД, в основном совпадают с условиями, в которых применяют оружие сотрудники остальных служб органов внутренних дел, но вместе с тем они имеют свои существенные особенности.

Рассматривая условия, в которых сотрудники ГИБДД обучаются и совершенствуют навыки стрельбы из боевого оружия, было выявлено следующее:

- занятия по огневой подготовке в их подразделениях проводятся с периодичностью от одного раза в неделю до одного раза в квартал;
- 98% опрошенных сотрудников на занятиях по огневой подготовке выполняют учебные стрельбы только из пистолета;
- из них 15% выполняют 1-е упражнение, 26% - 2-е, и 59% - 1-е и 2-е.
- Всего 2% сотрудников на занятиях по огневой подготовке выполняют упражнения из автомата (№ 1 и 2).

Стрелковые тренажеры на занятиях по огневой подготовке применяют лишь 13% опрошенных, выполняют стрельбу по движущимся целям 2%, в условиях ограниченной видимости - 4%, используют при стрельбе на занятиях световые и звуковые помехи - 9%. В большинстве случаев занятия проводятся в тире.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что сотрудники ГИБДД на занятиях по огневой подготовке выполняют только упражнения из пистолета №1 и №2. Другие упражнения ими практически не выполняются. Из автомата на занятиях стреляют крайне редко. По всей видимости, это можно объяснить тем, что 94% из них несут службу с пистолетом, 9% - с АКС-74у и 2% - с АК-74.

Тренажеры на занятиях используются не во всех подразделениях и в недостаточном количестве. В целом содержания занятий по огневой подготовке не в полной мере соотносятся с условиями несения службы сотрудниками ГИБДД.

Таким образом, опираясь на анализ вышеперечисленных фактов и ситуаций применения оружия сотрудниками ГИБДД, следует сделать вывод, что назрела необходимость коррекции проводимых в подразделениях занятий по огневой подготовке с использованием научно и экспериментально обоснованных методик, отвечающих современным требованиям оперативно - служебной деятельности и имеющих четко выраженную служебно-прикладную направленность.

Подготовка личного состава ДПС должна осуществляться систематически в специально оборудованных тирах и на стрельбищах, где возможно моделирование ситуаций, связанных с задержанием вооруженных преступников, передвигающихся на транспортном средстве. Для этого на занятиях по огневой подготовке необходимо использовать тренажеры, имитирующие стрельбу из салона автомобиля с имитацией его движения, а также стрельбу по удаляющейся и приближающейся целям. При этом следует учитывать, что основная часть перестрелок, возникающих с участием сотрудников ГИБДД, происходит в сумерках и ночью на расстоянии до 10 м, когда нет времени и возможности для прицельной стрельбы.

В экстремальных условиях возникает необходимость ведения огня из пистолета при движении в автомобиле, на мотоцикле и так далее, что, несомненно, является наиболее специфичным и сложным элементом. При этом возможны разнообразные положения стреляющего, которые трудно предусмотреть. Обычные приемы стрельбы здесь непригодны.

Стрельба из автомобиля на неровных дорожных покрытиях при практически непрерывном выполнении маневров обуславливает высокую вероятность поражения лиц, находящихся как непосредственно в транспортном средстве, так и поблизости от него. Приняв решение об остановке транспортного средства с помощью оружия, необходимо использовать все имеющиеся возможности для исключения случайного поражения людей. Для этого следует: преду-

предить преследуемых о применении оружия; произвести предупредительные выстрелы в воздух в непосредственной близости от преследуемого транспортного средства; вести огонь по задним колесам на относительно ровных участках дороги, свободных от встречного движения и пешеходов, а также имеющих пологие откосы и кюветы. При стрельбе необходимо учитывать, что при стрельбе из автомобиля плечевой пояс и спина стрелка должны находиться в положении свободного баланса. Если спина, плечи и руки стрелка будут касаться кузова автомобиля, это приведет к тому, что рука с пистолетом будет повторять движение машины и прицельная стрельба в этом случае будет значительно затруднена.

Огневая подготовка в настоящее время стала одной из важнейших сторон готовности сотрудника правоохранительных органов к профессиональной деятельности. Усложнившиеся условия оперативно-служебной деятельности предъявляют требования к ее совершенствованию.

Успешное достижение целей огневой подготовки зависит от правильности поставленных перед ней задач, умения обучающихся добиваться конечного результата, методически правильно воспитывать обучаемых на всех этапах учебы.

Основной задачей современной методики огневой подготовки сотрудников ГИБДД МВД России является гарантированное обучение стрельбе всего личного состава, не взирая на индивидуальные особенности и способности обучаемых, поэтому система и методика огневой подготовки должна гарантировать владение оружием на высоком уровне всего личного состава. Кроме того, учебный процесс огневой подготовки должен быть направлен на воспитание обучаемых в духе личной дисциплинированности и ответственности в отношении к своему оружию и к выполнению служебного долга.

О ВОЗМОЖНОСТИ ДОПРОСА СВИДЕТЕЛЕЙ ПО ДЕЛАМ О ДТП В РЕЖИМЕ ВИДЕОКОНФЕРЕНЦСВЯЗИ

Тишков С.А.,

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

Развитие научно-технического процесса повлияло на процессуальные аспекты уголовного судопроизводства в части рассмотрения уголовных дел в судах.

В целях своевременного рассмотрения уголовных дел и устранения объективных трудностей при допросе свидетелей и (или) потерпевших в УПК РФ были внесены поправки в ряд статей и введена новая статья 278.1. «Особенности допроса свидетеля путем использования систем видеоконференцсвязи». Данная статья определяет порядок допроса в суде потерпевшего и свидетеля, не имеющих возможностей явиться в суд по объективным причинам, посредством систем видеоконференцсвязи¹. Внесенные в УПК РФ изменения позволили судам допрашивать свидетелей и потерпевших, проживающих в другом субъекте Российской Федерации, находящихся на лечении или в длительных служебных командировках, а также отбывающих наказание в местах лишения свободы².

По нашему мнению, логичным продолжением реформирования системы уголовного судопроизводства явилось бы законодательное закрепление допроса свидетеля с использованием систем видеоконференцсвязи на стадии предварительного расследования. Указанные изменения могут повлиять на сокращение сроков расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях (далее ДТП), по которым очевидцы события преступления часто являются жителями других регионов РФ или иностранными гражданами, а в ряде случаев нахо-

¹ О внесении изменений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 20.03.2011 года № 39-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс».

² См.: Желтобрюхов С.П. Допрос свидетеля (потерпевшего) путем использования систем видеоконференцсвязи // Российская юстиция. 2011. №8. С.43–44.

дятся на длительном стационарном лечении.

Согласно п.1 ст. 187 УПК РФ допрос производится по месту производства предварительного следствия, но при этом следователь вправе, если признает это необходимым, провести допрос в месте нахождения свидетеля.

По нашему мнению, в случае, когда у свидетеля отсутствует возможность прибыть в регион, где производится предварительное следствие по делу о ДТП, допрос свидетеля может быть проведен в месте его нахождения с использованием систем видеоконференцсвязи.

В целях реализации данной инициативы можно предложить следующий порядок допроса свидетеля с использованием средств видеоконференцсвязи.

По инициативе следователя, который производит предварительное следствие по делу о ДТП, руководитель следственного органа ходатайствует перед следственным органом по месту нахождения свидетеля об организации допроса свидетеля с использованием систем видеоконференцсвязи. В ходатайстве необходимо указать фамилию, имя, отчество, дату рождения лица, которого будут допрашивать с использованием систем видеоконференцсвязи, адрес его местожительства и работы, контактный телефон, а также документ, удостоверяющий личность. Свидетель вызывается на допрос по общим правилам, установленным ст. 188 УПК РФ.

В данном случае в проведении допроса целесообразно обеспечить участие двух следователей: первый – следователь, проводящий расследование, второй – следователь, которому поручено обеспечить участие в допросе свидетеля в месте его нахождения.

В случае уклонения свидетеля от явки в орган предварительного следствия, которому поручено организовать проведение допроса, данным органом должно выноситься постановление о приводе указанного лица. Это позволит органу предварительного следствия по месту нахождения свидетеля быстро и оперативно обеспечить его явку, не дожидаясь того момента, когда подлинник постановления о принудительном приводе свидетеля поступит из органа предварительного следствия, в производстве которого находится уголовное дело.

Допрос свидетеля с использованием систем видеоконференцсвязи должен производиться по общим правилам, установленным УПК РФ для допроса свидетелей.

Перед допросом следователь, которому поручено обеспечить участие в допросе свидетеля в месте его нахождения, удостоверяет его личность.

Разъяснение прав, обязанностей и ответственности допрашиваемого лица, предусмотренных ст. 42, 56 УПК РФ, проводит следователь, проводящий расследование. Данный факт надлежащим образом фиксируется в подписке свидетеля, которая в дальнейшем с копией документа, удостоверяющего личность свидетеля, будет направлена инициатору допроса для приобщения к протоколу допроса. В целях обеспечения права допрашиваемого лица на квалифицированную юридическую помощь свидетель может прибыть на допрос с адвокатом.

Производство допроса с использованием средств видеоконференцсвязи не исключает применения таких тактических приемов, как привлечение специалистов, предъявление вещественных доказательств.

В целях полноты запечатления хода и результатов следственного действия при допросе в обязательном порядке должны применяться средства видеозаписи в месте нахождения следователя, проводящего расследование по делу.

Таким образом, в настоящее время проведение допроса свидетелей по делам о ДТП с использованием видеоконференцсвязи законодательно закреплено лишь на стадии судебного следствия. Дальнейшее расширение сферы применения указанной технологии на стадию предварительного расследования позволит оптимизировать сроки предварительного следствия по данной категории уголовных дел.

К ВОПРОСУ О ПРАВОВОЙ ПРИРОДЕ ЗАДЕРЖАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Трошев Д.Б.,

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

В соответствии со ст.1.2 Кодекса Российской Федерации (далее КоАП РФ) об административных правонарушениях задачами законодательства об административных правонарушениях является защита личности, охрана прав и свобод человека и гражданина. В то же время в процессе осуществления производства по делам об административных правонарушениях в значительной мере ограничиваются права и свободы личности. В этой связи важнейшей гарантией выполнения задач законодательства об административных правонарушениях выступает детально регламентированный и единообразно применяемый порядок реализации мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, фиксации их хода и результатов. Этот порядок направлен на ограждение от возможных злоупотреблений должностных лиц, осуществляющих административно-процессуальную деятельность, и обеспечение оптимального пути установления обстоятельств совершения правонарушения.

Однако вопросы процедуры производства по делам об административных правонарушениях по-прежнему остаются без должного внимания законодателя, в то же время целая группа административно-процессуальных действий напрямую затрагивает сферу, охраняемую Конституцией. К числу таковых следует относить и меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, реализация которых является, с одной стороны, весьма важной и актуальной задачей государственных органов, направленной на обеспечение законности, охрану правопорядка, прав и интересов граждан и организаций, собственности, создание нормальных условий для деятельности правоохранительных органов, с другой, связанных с вторжением в права и законные интересы граждан¹.

Результаты анализа официальных статистических данных свидетельствуют о том, что в России по-прежнему совершается большое количество административных правонарушений в области дорожного движения. Так, в 2011 г. совершено 57 181 750 правонарушений в области дорожного движения, из них водителями - 51 299 797 правонарушений².

Одной из причин сложившегося положения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является несовершенство нормативной правовой основы специальных мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения³.

В структуре специальных мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях наибольшую сложность представляют такие меры, как задержание и задержание эксплуатации транспортных средств.

Вопросы, касающиеся правовой природы задержания транспортных средств, к сожалению, не нашли должного освещения в научной литературе, в связи с чем представляется целесообразным уделить внимание осмыслению содержания и нормативной регламентации задержания транспортного средства как меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

В начале рассмотрения данного вопроса хотелось бы акцентировать внимание на понятии «задержание транспортного средства». В соответствии с ч.1 ст.27.13 КоАП РФ задержание транспортного средства включает его перемещение при помощи другого транспортного сред-

¹ Анненков А.Ю. Административно-процессуальные и организационно-тактические основы ареста товаров, транспортных средств и иных вещей при производстве по делам об административных правонарушениях: Автореф. ... дис. канд. юрид. наук. М., 2008. С.3.

² URL: <http://www.gibdd.ru>.

³ Горяинов А.И. Специальные меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, применяемые в отношении транспортных средств / А.И. Горяинов, В.В. Кузин, А.Ю. Якимов // Административное право и процесс. 2009. № 5. С. 19 - 25.

ства и помещение в специально отведенное охраняемое место (на специализированную стоянку), а также хранение на специализированной стоянке до устранения причины задержания.

В ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», как и в п. 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, которые содержат перечень основных терминов, определение этого понятия отсутствует.

В то же время в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 18 декабря 2003 г. № 759 «Об утверждении правил задержания транспортного средства, помещения его на стоянку, хранения, а также запрещения эксплуатации» задержание транспортного средства представляет собой временное принудительное прекращение использования транспортного средства, включающее (в случае невозможности устранения причины задержания на месте выявления административного правонарушения) помещение его на специализированную стоянку - специально отведенное охраняемое место хранения задержанных транспортных средств.

Задержание транспортного средства применяется при нарушениях правил эксплуатации транспортного средства и управления транспортным средством соответствующего вида, предусмотренных частью 1 статьи 11.8.1, статьей 11.9, частью 1 статьи 12.3, частью 2 статьи 12.5, частями 1 и 2 статьи 12.7, частями 1 и 3 статьи 12.8, частью 4 статьи 12.19, частями 1 и 2 статьи 12.21.1, частью 1 статьи 12.21.2, статьей 12.26 КоАП РФ.

Необходимость применения анализируемой меры не вызывает сомнений, так как напрямую связана с обеспечением безопасности дорожного движения путем исключения возможности участия в дорожном движении технически неисправных транспортных средств либо же водителей, представляющих опасность для других участников дорожного движения (не имеющих права управления, находящихся в состоянии опьянения)¹.

Следует обратить внимание на законодательную основу применения данной меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. В соответствии с п. 4 ч. 1 ст. 1.3 КоАП Российской Федерации установление мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях отнесено к ведению Российской Федерации.

Однако имеются случаи установления региональным законодателем норм по предметам исключительного ведения Российской Федерации, которые в дальнейшем были обжалованы и признаны судом недействующими. Так, Верховный суд РФ в определении от 5 октября 2005 года № 6-Г05-8 признал недействующими п. п. 1, 4, 5, 6, 8 Постановления от 18.02.2005 № 42-пг губернатора Рязанской области «Об утверждении порядка помещения на специализированную стоянку и хранения задержанных транспортных средств», которым был утвержден Порядок действий уполномоченных организаций при помещении задержанного транспортного средства².

Действия должностных лиц, уполномоченных осуществлять задержание транспортных средств, зачастую воспринимаются участниками дорожного движения как пресекаательно-карательные. Однако задержание транспортных средств не является самоцелью, основания применения данной меры выступают лишь в качестве фактической детерминанты.

В дальнейшем выявленные признаки административного правонарушения, первоначально являющиеся основанием для реализации процедуры задержания, могут трансформироваться.

Так, в научной литературе в качестве примера приводится подозрение в нахождении лица, управляющего транспортным средством, в состоянии опьянения, которое в дальнейшем опровергается результатами медицинского освидетельствования, либо же остановка транспортного средства по иным основаниям позволяет правоприменителю выявить состав административного правонарушения, влекущего задержание средства передвижения либо запрещение его эксплуатации. Однако в любом случае данной группе принудительных мер всегда предшеству-

¹ Исаев В.М. Правовая природа задержания транспортных средств // Административное право и процесс. 2011. № 9. С. 59 - 60.

² Маринина В.А. Вопросы соотношения федерального и регионального законодательства об административных правонарушениях // Административное и муниципальное право. 2008. № 6. // СПС «КонсультантПлюс».

ет остановка транспортного средства и мера обеспечения производства в виде отстранения от управления (ст. 27.12 КоАП РФ).

Таким образом, задержание транспортного средства следует рассматривать как комплекс взаимосвязанных действий, позволяющий реализовать иные меры административного принуждения (отстранение от управления транспортным средством и запрещение его эксплуатации).

В результате применения указанной меры обеспечения производства возникает ряд дополнительных сложностей, связанных с разрешением организационных вопросов.

В их число входят проблемы исчисления срока задержания транспортного средства, оплата транспортировки и хранения и др.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 18 декабря 2003 г. № 759 срок задержания транспортного средства исчисляется с момента составления протокола об административном правонарушении. Срок хранения транспортного средства исчисляется в часах с момента его помещения на специализированную стоянку.

Следует помнить, что если начало срока связывается законодателем с каким-либо моментом, то во внимание должны приниматься часы и минуты. Общее время применения меры принуждения не должно превышать установленный законом временной интервал. При исчислении срока в часах один час считается равным 60 минутам.

При этом, если моментом начала течения соответствующего срока является начало применения соответствующей меры принуждения, исчисляемой в часах или сутках, учету подлежит время, с которого началось применение указанной меры принуждения¹.

Плата за хранение транспортного средства взимается за каждый полный час его нахождения на специализированной стоянке. В ранее действующей редакции названного Постановления Правительства в силу абз. 2 и 3 п. 6 бесплатными были первые три часа хранения на специализированной стоянке, а далее взималась плата за транспортировку и хранение в размере, установленном органом исполнительной власти субъекта РФ. Однако Верховный Суд РФ в Решении от 2 апреля 2009 г. № ГКПИ09-281 признал такое положение вещей неправомерным и в настоящее время плата за перемещение транспортного средства и за первые сутки его хранения на специализированной стоянке не взимается.

Таким образом, федеральный законодатель не установил обязанность лица, транспортное средство которого задержано, возместить расходы по перемещению этого средства на специализированную стоянку, а также по оплате хранения транспортного средства на указанной стоянке в течение первых суток².

Подводя итог рассмотрению правовой природы задержания транспортного средства, можно прийти к выводу об ориентированности анализируемой меры на обеспечение прав и законных интересов владельца задержанного транспортного средства. Зачастую именно благодаря применению данной меры обеспечивается личная безопасность водителя и пассажиров, несмотря на принудительный характер совершаемых должностными лицами действий.

В то же время задержание транспортного средства позволяет реализовать иные меры административного принуждения, направленные на пресечение совершаемого правонарушения.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Фармагей Л.К.,
заместитель начальника Академии МВД
Республики Беларусь по строевой части

¹ Цуканов Н.Н. О порядке исчисления сроков в производстве по делам об административных правонарушениях // Административное право и процесс. 2010. № 3. С. 23 - 26.

² Либерман К.А. Вопрос-ответ // Бухгалтер-профессионал автосалона. 2009. № 10. С. 64.

С целью снижения негативных последствий автомобилизации общество принимает превентивные меры в форме предписаний (законодательных, нормативных) в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Примером могут служить законы о безопасности дорожного движения, которые приняты и действуют в России и Германии. Законы «О дорожном движении», в которых оговорены вопросы обеспечения безопасности, действуют в Австрии, Болгарии, Великобритании, Дании, на Украине, Эстонии. В Испании аналогичный Закон называется «Основной закон о движении механических транспортных средств и о безопасности дорожного движения». В Болгарии, Дании, Испании, России, Украине, Финляндии Закон о дорожном движении является единственным законом, регулирующим отношения в сфере дорожного движения, в том числе и обеспечения его безопасности. Более детальные требования по обеспечению безопасности дорожного движения регламентируют постановления правительства и решения отдельных министерств, в сфере деятельности которых находятся вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

В любом случае совокупность нормативных правовых актов в каждой стране охватывает такие категории, как: участник дорожного движения; транспортное средство; дорога.

Формирование правового поля, регламентирующего вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, как независимом государстве, начинается с 1996 года, когда Кабинетом министров принимаются первые национальные Правила дорожного движения. Принятый двумя годами раньше Закон Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» касался фрагментарно обеспечения безопасности дорожного движения только на автомобильных дорогах, не затрагивая улиц населенных пунктов. Высокие темпы автомобилизации населения страны и правовой вакуум диктовали настоятельную необходимость формирования норм права в сфере дорожного движения, систематизации нормативных актов, обязанностей и требований к объектам и субъектам движения в целях защиты жизни, здоровья и прав граждан. Для этого требовался закон, который должен был определить правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Республики Беларусь в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, их прав и законных интересов, защиты интересов общества и государства.

К этому времени на территориях сопредельных государств уже действовал Федеральный закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» (принят в 1995 году), Закон Украины «О дорожном движении» (принят в 1993 году), были внесены на рассмотрение законодательных органов Польши и Латвии проекты законов «О дорожном движении».

Учитывая сложившуюся ситуацию, по инициативе МВД в период с 25.10.1996 г. по 17.12.96 г. был разработан проект закона, который после учета замечаний, высказанных в ходе согласования, получил в марте 1997 года название «О дорожном движении и обеспечении его безопасности» (далее – Закон).

Судьба проекта названного Закона была не простой. Так, в Палату представителей Национального собрания Республики Беларусь проект Закона «О дорожном движении» был внесен Советом министров на рассмотрение только 30 ноября 2000 года. В первом чтении проект Закона принят 4 мая 2001 года, а 18 июня 2002 года - принят Палатой представителей. 28 июня 2002 года – одобрен Советом Республики, 17 июля 2002 года - подписан Президентом Республики Беларусь и вступил в силу с 10 августа 2002 года.

Закон «О дорожном движении» стал основополагающим этапом в создании правовой основы государственной политики Республики Беларусь в области дорожного движения и обеспечения его безопасности. Закон определил правовые и организационные основы дорожного движения на территории Республики Беларусь в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, их прав и законных интересов, защиты интересов общества и государства, а также охраны окружающей среды.

Статья 1 Закона посвящена применяемым терминам и понятиям и включает 24 определения. Много времени при подготовке проекта было уделено формированию таких понятий, как: «безопасность дорожного движения»; «водитель»; «дорога»; «опасность для дорожного движения» и ряду других.

В Законе под безопасностью дорожного движения (далее – БДД) понимается «состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения дорожно-транспортного происшествия и опасности для движения». Под опасностью для движения

понимается «изменение условий дорожного движения или технического состояния транспортного средства, угрожающее безопасности участников дорожного движения, вынуждающее водителя снизить скорость движения или остановиться».

Из анализа приведенных в Законе определений следует, что БДД напрямую связывается как с числом дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), так и с изменением условий дорожного движения или технического состояния транспортного средства, угрожающих безопасности участников дорожного движения (водитель, пешеход, пассажир), вынуждающее водителя снизить скорость движения или остановиться.

Понятие БДД в Законе получило профилактическую целевую направленность (см., например, определение безопасности дорожного движения, приведенное Лукьяновым В.В.: «безопасность дорожного движения – это качество, состояние процесса, при котором каждый участник дорожного движения обязывается соблюдать определенные требования, обеспечивающие его безопасность, и тем самым создавать для всех и для каждого возможность безопасного передвижения»)¹.

При таком подходе в Законе к понятию «безопасность дорожного движения» результаты изучения механизма и причин возникновения ДТП служат важным источником информации для выработки и принятия управленческих решений с целью недопущения подобных происшествий в будущем.

С принятием Закона обеспечение безопасности дорожного движения стало рассматриваться в Республике Беларусь как деятельность по разработке и реализации мер, направленных на сокращение условий, детерминирующих опасное поведение участников дорожного движения, а также сведение к минимуму вероятности возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий.

Большую роль в этой работе по настоящее время оказывает деятельность по созданию нормативных правовых актов. Законодательство Республики Беларусь, согласно Закону «О нормативных правовых актах Республики Беларусь», по видам нормативных правовых актов имеет определенную иерархическую структуру.

В целях реализации Закона в 2002 году было принято более 35 нормативных правовых актов среди которых следует выделить постановления Совета Министров Республики Беларусь, регламентирующие: порядок государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств²; Положение о ГАИ³; Правила дорожного движения⁴.

Новые Правила дорожного движения вступили в действие 1 июля 2003 года, а механизм реализации Правил – новый КоАП - был принят, но еще не вступил в законную силу. Получилась ситуация, когда, например, разговаривать по мобильным телефонам в соответствии с Правилами запрещено, а полное взыскание не могло быть наложено.

Принятый закон заложил базу по формированию правового поля обеспечения безопасности дорожного движения. Так, в 2003 и 2004 году было принято по два нормативных правовых акта, затрагивающих сферу обеспечения безопасности дорожного движения⁵.

¹ Лукьянов В.В. Мир на колесах. МП «Имидж», 1991. С.135.

² Об утверждении Положения о порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. №1849 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2003. № 5/11821.

³ Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31.12.2002 года № 1851 (с дополнениями и изменениями – в редакции Постановления Совета Министров Республики Беларусь от 04.04.2011 года № 442) // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2011. № 41, 5/33605.

⁴ Об утверждении Правил дорожного движения: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31.12.2002 года № 1850.

⁵ Об утверждении примерного положения о добровольной дружине и типового положения о порядке оформления и деятельности внештатных сотрудников правоохранительных органов, органов и подразделений по чрезвычайным ситуациям, пограничных войск Республики Беларусь: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 17 октября 2003 г. №1354; Об утверждении Инструкции о порядке взаимодействия Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Бела-

Новый импульс в сфере обеспечения безопасности дорожного движения дал Указ Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» (далее – Указ).

В соответствии с Указом Правила дорожного движения впервые утверждены на уровне главы государства. Правила приняты с учетом международных соглашений и договоров в области безопасности дорожного движения, признанных и ратифицированных Республикой Беларусь, а также поступивших предложений и по итогам их всенародного обсуждения. В результате обсуждения было получено более 1,5 тысяч предложений граждан, общественных объединений, высших учебных заведений, иных организаций.

Новые Правила были введены в действие с 1 января 2006 года. Положения Правил имеют четкую направленность на создание таких условий дорожного движения, при которых обеспечивается безопасность так называемых незащищенных участников дорожного движения – пешеходов, особенно детей и инвалидов, велосипедистов.

В 2006 году была утверждена государственная программа «Дороги Беларуси» на 2006-2015 годы, в которой отдельный раздел посвящен повышению безопасности дорожного движения.

В Минске 26 - 28 октября 2006 года при активном участии и поддержке МВД Республики Беларусь Международной ассоциацией экспертов в сфере безопасности дорожного движения был проведен симпозиум «Национальные программы безопасности движения: концепции и практика», на котором 2007 год был объявлен Годом безопасности дорожного движения в Республике Беларусь.

В плане реализации мероприятий Года была поставлена довольно амбициозная цель: снизить за год число погибших в ДТП на 100 человек. В дальнейшем этот план с легкой руки журналистов получил рабочее название «Программа минус 100». Программа «Минус 100» – это не научно-техническая или государственная программа в ее классическом понимании – это, скорее, брэнд, чуть ли не товарный знак в деятельности по реализации нашей Концепции обеспечения безопасности дорожного движения.¹

Отправной точкой в реализации Программы «Минус 100» был 2006 год, тогда в республике произошло более 8 тысяч ДТП, погибло более 1700 человек. Необходимо отметить, что такое же количество погибших было зарегистрировано в 1997 году, однако парк механических транспортных средств в то время был на 35% меньше.

Первоначально мероприятия Года безопасности выполнялись Министерством внутренних дел², однако через некоторое время активное участие в этой работе приняли областные исполнительные комитеты, которые приняли региональные программы. Этому во многом способствовало создание в 2007 году Постоянной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь.³

На Постоянную комиссию возложены обязанности по координации деятельности ко-

республики и ГАИ МВД Республики Беларусь: Постановление Минтранса и МВД Республики Беларусь от 28 июля 2003 г. №34/181; О мерах безопасности при осуществлении осмотров сотрудниками органов внутренних дел мест дорожно-транспортных происшествий: Постановление МВД Республики Беларусь от 23.11.2004 №66; Об утверждении Инструкции о порядке проведения работниками ГАИ МВД Республики Беларусь и Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций республики Беларусь за соблюдением скоростных режимов движения, режима труда и отдыха водителями транспортных средств, осуществляющими перевозки пассажиров и грузов, а также требований нормативных правовых актов Республики Беларусь, регулирующих деятельность на автомобильном транспорте: Постановление МВД и Минтранса Республики Беларусь от 24 мая 2004 №115/18.

¹ Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14.06.2006 года № 757 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 19 июня 2006 г. № 5/22459.

² Об активизации работы всего личного состава органов внутренних дел Республики Беларусь по предупреждению ДТП с участием пешеходов в темное время суток и привитию населению навыков использования световозвращающих элементов: Приказ МВД Республики Беларусь от 01.09.2007г. №210.

³ О создании постоянной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 5 апреля 2007 г. №437 //Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2007. №5/25000.

миссий по обеспечению безопасности дорожного движения, созданных при Мингорисполкоме и облисполкомах, а также республиканских органах государственного управления и иных государственных организациях, подчиненных Правительству Республики Беларусь. Местные исполнительные и распорядительные органы в настоящее время также несут ответственность за состояние безопасности дорожного движения на подведомственных территориях.

В 2008 году Закон претерпел некоторые изменения. Так, особое внимание было уделено водительскому удостоверению на право управления механическим транспортным средством, проведению технического осмотра и обеспечению безопасности при перевозке пассажиров и грузов.¹

В октябре 2008 года, в том числе и по инициативе МВД, на пленуме Верховного суда Республики Беларусь был рассмотрен и положительно решен вопрос об ужесточении принимаемых судами в рамках санкции соответствующей статьи Уголовного кодекса мер за повторное в течение года управление транспортом в состоянии опьянения.

С 12 по 14 мая 2009 г. в рамках проекта «Повышение безопасности дорожного движения: определение региональных и национальных путей сокращения числа дорожно-транспортных происшествий», реализуемого пятью региональными комиссиями ООН в Минске был проведен международный семинар. Цели семинара - обмен опытом и практическими наработками; выработка мер по повышению безопасности дорожного движения, сокращению числа дорожно-транспортных происшествий, в том числе с летальным исходом.

Целесообразность проведения семинара была продиктована необходимостью разработки в 2010 году в рамках реализации Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь республиканской программы повышения безопасности дорожного движения на период с 2011 по 2015 гг.

В 2010 году был упрощен порядок выплаты страхового возмещения на основании документа, составленного участниками ДТП на месте происшествия без участия органов Государственной автомобильной инспекции МВД и принят ряд других нормативных правовых актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения².

С 2011 года водитель мопеда, участвующий в дорожном движении, обязан иметь водительское удостоверение соответствующей категории.³

В целом в большинстве регионов республики инициированная МВД в 2011 году реализация программы «Взаимопонимание», которая направлена, в первую очередь, на консолидацию усилий всего общества в обеспечении безопасности дорожного движения, показала свою своевременность и эффективность.

¹ О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2008. № 2/1410; О реализации Закона Республики Беларусь «О дорожном движении», утвердившего положение «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2008 г. № 630 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2008. № 5/27597; О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. №972 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2008. №5/28040 и др.

² О мерах, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения с использованием специальных технических средств: Указ Президента Республики Беларусь от 03.09.2010 г. № 454; О проезде тяжелых и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования: Указ Президента Республики Беларусь от 26.11.2010 г. № 613; Об утверждении формы справки, выдаваемой на месте ДТП потерпевшему, резиденту Республики Беларусь, заключившему комплексный договор внутреннего страхования: Постановление МВД Республики Беларусь от 23.02.2010 №44; Об утверждении правил по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в республике Беларусь: Постановление МЧС Республики Беларусь от 8 декабря 2010 г. №61; О наделении должностных лиц органов внутренних дел полномочиями на составление протоколов об административных правонарушениях к рассмотрению: Постановление МВД Республики Беларусь от 1.03.2010 №47.

³ Об утверждении положения о порядке выдачи водительского удостоверения на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом, талона к водительскому удостоверению и их обмена: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 4 апреля 2011 г. №441 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2011. №5/33612.

Совместно с Генеральной прокуратурой и Министерством здравоохранения в Инструкцию о порядке обязательного медицинского освидетельствования кандидатов в водители механических транспортных средств и обязательного медицинского переосвидетельствования водителей механических транспортных средств включена норма, требующая направления медицинскими водительскими комиссиями в подразделения ГАИ данных о лицах, признанных негодными к управлению.

В КоАП и ПИКоАП введена ответственность за повторное нарушение ряда требований ПДД (проезд на запрещающий сигнал светофора, непристегнутый ремень безопасности, нарушение правил проезда перекрестков, невыполнение требований дорожных знаков), увеличены размеры штрафа за нарушение правил остановки и стоянки, при этом в отношении грузовых транспортных средств (с технически допустимой общей массой более 3,5 тонны) разрешена блокировка колес.

Внесены отдельные изменения в Правила дорожного движения (уточнены порядок начала движения, оставления места ДТП, обязательного использования маячка оранжевого цвета, регламентирована перевозка пассажиров на мопедах).

В Законе Республики Беларусь «О дорожном движении» расширены обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения местных исполнительных и распорядительных органов (по разработке и реализации региональных программ обеспечения безопасности дорожного движения на территории соответствующих административно-территориальных единиц, решению вопросов сбора и утилизации неэксплуатируемых транспортных средств), юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (по обеспечению хранения принадлежащих им транспортных средств вне пределов дорог).

В Республике Беларусь проведена подготовительная правовая и организационная работа в сфере фиксации нарушений установленной скорости движения с использованием специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

Внесены изменения в административное законодательство (КоАП и ПИКоАП) о порядке производства по таким делам, в том числе позволяющие привлекать к административной ответственности за нарушение скоростных режимов движения собственника транспортного средства, если он не представит доказательств о том, что автомобилем управляло другое лицо.

С 1 февраля 2011 года законодательством предусмотрено получение права управления мопедом (водительское удостоверение категории «АМ»).

Гражданам, не имеющим права управления ни по одной из категорий транспортных средств, после сдачи теоретического экзамена по Правилам дорожного движения выдано более 3,6 тысяч (3639) водительских удостоверений с отметкой о праве управления транспортными средствами категории «АМ».

С 23 апреля 2011 года начата государственная регистрация и учет мопедов, которые до 1 августа 2011 г. осуществлялись в упрощенном порядке (при отсутствии правоустанавливающих документов на мопед регистрация осуществлялась с ограничениями, запрещающими снятие его с учета в течение трех лет).

С 1 февраля 2011 года выдано более 577 тысяч водительских удостоверений нового образца, при этом при обмене удостоверений автоматически проставлялась разрешительная отметка для управления мопедом.

В результате проведенной работы с 2002 г. по настоящее время коэффициент автомобилизации возрос в 1,7 раза, а риск смертельного травматизма снизился в 1,4 раза, риск общего травматизма снизился в 1,1 раза.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Федотова О.В.,

преподаватель кафедры государственно-
правовых и экономических дисциплин
Орловского юридического института
МВД России

В отечественной и зарубежной юридической литературе не содержится единого понятия юридической ответственности и ее видов. Наиболее распространено в юриспруденции деление юридической ответственности на следующие виды: уголовную, административную, гражданско-правовую, дисциплинарную, материальную.

Вопросы гражданско-правовой ответственности всегда были в центре внимания ученых. Данная ответственность хотя и отражает общие черты, присущие юридической ответственности, но характеризуется значительной спецификой.

Поскольку гражданско-правовая ответственность, как отмечалось в литературе, носит имущественный характер¹, поэтому представляется возможным рассматривать имущественную ответственность как основную форму реализации гражданско-правовой ответственности, хотя это не исключает возможности применения санкций имущественного характера (например, штрафа) и в других отраслях права (административном, уголовном праве). Однако в этих отраслях права имущественная ответственность применяется наряду с другими формами правового воздействия и носит, как правило, вспомогательный характер.

Имущественная ответственность органов внутренних дел наступает, если они при осуществлении своих основных задач и функций причиняют вред гражданам и юридическим лицам. С целью надлежащего материально-технического и иного обеспечения своей деятельности органы внутренних дел для участия в гражданском обороте наделяются правами юридического лица. В случае нарушения органами внутренних дел принятых на себя договорных обязательств, а также при причинении ими внедоговорного вреда они привлекаются к ответственности на общих основаниях, предусмотренных гражданским законодательством. Органы внутренних дел являются не только хозяйствующими субъектами, но и относятся к государственным органам (органам исполнительной власти), поэтому привлечение органов внутренних дел к имущественной ответственности требует специального правового и организационного закрепления.

Исследование теории и правоприменительной практики реализации деликтной ответственности органов внутренних дел и их сотрудников, по мнению многих ученых, свидетельствуют о ряде нерешенных проблем в этой сфере². Так, возникающая обязанность возмещения вреда реализуется за счет финансовых средств государства и муниципальных образований, в правовом порядке осуществления которой до сих пор нет полной ясности. Требуют уяснения основания и порядок определения величины ответственности органов внутренних дел и их сотрудников. Обозначенные моменты далеко не охватывают всех вопросов, осмысление и комплексная научная проработка которых позволит наладить механизм ответственности за вред, причиненный сотрудниками ОВД.

П. 3 ст. 33 Закона о полиции устанавливает, что вред, причиненный гражданам и (или) организациям в результате противоправных действий (бездействий) сотрудником полиции при выполнении им служебных обязанностей, подлежит возмещению в порядке, предусмотренном законодательством РФ. Подобное предписание корреспондирует к положениями гражданского законодательства³.

¹ Гражданское право. Часть первая: Учебник / Под ред. А.Г. Калпина, А.И. Масляева, 2002; Гражданское право: Учебник. Часть 1 / Под ред. Ю.К.Толстого, А.П.Сергеева, 2001; Юридическая ответственность и законность: Учебник / Под ред. С.Н. Братусь. М., 2005.

² Гражданское право России: Курс лекций. Часть первая / Под ред. О.Н.Садикова. М., 2007; Гражданское право: Учебник. Общая часть / Под редакцией С.А. Лихачева. 2005.

³ О полиции: ФЗ №3-ФЗ. Москва: Проспект, О-11, 2011. С.53.

В гражданском праве под вредом понимается ущерб, который выражается в уменьшении имущества потерпевшего или в умалении (ущемлении) нематериальных благ (жизни, здоровья, чести и т.д.).

По общему правилу вред возмещается в полном объеме.

В соответствии со ст. 1101 ГК РФ размер компенсации морального вреда определяется судом в зависимости от характера причиненных потерпевшему физических и нравственных страданий, а также степени вины причинителя вреда в случаях, когда вина является основанием возмещения вреда. Должны учитываться также требования разумности и справедливости (ст. 1101 ГК РФ).

Особый режим возмещения вреда гражданину установлен для случаев, когда он причинен незаконными действиями органов дознания, предварительного следствия, прокуратуры и суда.

На основании ст. 1070 ГК РФ вред, причиненный гражданину в результате незаконного осуждения, незаконного привлечения к уголовной ответственности, незаконного применения в качестве меры пресечения заключения под стражу или подписки о невыезде, незаконного назначения административного наказания в виде ареста, возмещается в полном объеме независимо от вины должностных лиц органов дознания и предварительного следствия, в результате незаконных действий которых он причинен.

По общему правилу вред в рассматриваемых случаях возмещается за счет казны Российской Федерации.

Вместе с тем орган внутренних дел сохраняет право регресса к сотруднику полиции - причинителю вреда в размере выплаченной суммы, если иной размер не установлен законом.

Независимо от возмещения имущественного вреда компенсации подлежит моральный вред, причиненный незаконными действиями сотрудника полиции.

Согласно ст. 1100 ГК РФ компенсация морального вреда осуществляется независимо от вины причинителя вреда в случаях, когда:

а) вред причинен жизни или здоровью гражданина источником повышенной опасности (например, транспортным средством);

б) вред причинен гражданину в результате его незаконного осуждения, незаконного привлечения к уголовной ответственности, незаконного применения в качестве меры пресечения заключения под стражу или подписки о невыезде, незаконного назначения административного наказания в виде ареста;

в) вред причинен распространением сведений, порочащих честь, достоинство и деловую репутацию.

Компенсация морального вреда осуществляется в денежной форме.

Органы внутренних дел, являясь органами государственной власти, в общественной практике выступают как юридические лица преимущественно в форме государственных учреждений, образуемые РФ или субъектом РФ, имеющие специальную правосубъектность. Данные учреждения финансируются из федерального бюджета и имеют закрепленное за ними обособленное имущество на праве оперативного управления. Они выступают от своего имени в гражданско-правовых отношениях и несут ответственность в соответствии с порядком, установленным законом.

Институт ответственности за вред, причиненный органами внутренних дел, а также входящие в него отдельные нормативные акты (нормы), необходимо рассматривать, прежде всего, с позиции гражданского права.

Право потерпевшего на защиту, входящее в содержание его субъективного права в рассматриваемых отношениях, может быть реализовано посредством судебного разбирательства, а также во внесудебном порядке, путем примирения сторон.

Служебные действия сотрудника ОВД - это действия, направленные на достижение целей и задач, стоящих перед ОВД, посредством выполнения обязанностей, использования прав, в том числе права по применению мер принуждения: физической силы, специальных средств и оружия, четко установленных законодательством.

Основанием гражданско-правовой ответственности сотрудников ОВД за вред, причиненный применением физической силы, специальных средств и оружия, является совершенное

ими при исполнении служебных (должностных) обязанностей правонарушение, выразившееся в причинении вреда личности или имуществу лица.

Ответственность за вред, причиненный применением физической силы, специальных средств и оружия сотрудниками ОВД, должна наступать по: 1) ст. 1069 и п. 2 ст. 1070 ГК РФ (за незаконное (несоразмерное) причинение вреда); 2) ст. 1079 ГК РФ (в тех случаях, когда вред причинен применением отдельных видов специальных средств и оружия, подпадающих под понятие источника повышенной опасности).

Объем и размер вреда, подлежащего возмещению, при их определении в одних случаях могут совпадать, а в других случаях размер может быть составляющим возмещения вреда при возмещении его в полном объеме;

Порядок возмещения вреда, причиненного применением физической силы, специальных средств и оружия сотрудниками ОВД, осуществляется в соответствии с общими правилами рассмотрения и разрешения как гражданских, так и уголовных дел по правилам ст. 1069 ГК РФ.

Гражданско-правовая ответственность, связанная с нарушениями работников органов внутренних дел, имеет определенную особенность: на основании ст. 1070 ГК РФ государство несет материальную ответственность в установленных законом случаях и за ущерб, причиненный гражданам независимо от вины сотрудников.

Материальная ответственность сотрудников органов внутренних дел наступает за нарушение ими норм гражданского, трудового и ряда других отраслей права. Она состоит в применении к нарушителям различных санкций имущественного и неимущественного характера. Особенности материальной ответственности заключаются в следующем:

– наступает только тогда, когда причинитель вреда находится в трудовых или служебных отношениях с потерпевшим, в противном случае наступает гражданско-правовая ответственность;

– распространяется на случаи причинения ущерба только государственной и общественной собственности, а гражданско-правовая – имеет дело с возмещением любого имущественного ущерба;

– для лиц рядового и начальствующего состава органов внутренних дел наступает лишь в случае причинения ущерба во время исполнения служебных обязанностей.

Ущерб, причиненный сотрудником органов внутренних дел в результате неправильного исполнения служебных обязанностей другим организациям, предприятиям и гражданам, возмещается соответствующим органом внутренних дел в полном объеме независимо от вины причинителя вреда. Лица рядового и начальствующего состава, причинившие материальный ущерб, отвечают в порядке регресса перед соответствующим органом внутренних дел по специальным правилам.

В основном это будет неполное возмещение ущерба, так как ущерб причиняется ими при исполнении служебных обязанностей. За ущерб, причиненный не при исполнении служебных обязанностей, эти лица несут материальную ответственность в общегражданском порядке.

В заключение необходимо отметить, что работники органов внутренних дел несут повышенную ответственность «за нарушение норм права, поскольку наделены большим объемом прав и обязанностей по отношению к гражданам»¹. Причиненный ими вред часто отличается большей тяжестью, чем вред обычного субъекта, а потому меры наказания данной категории субъектов отличаются повышенной суровостью².

¹ Бутылин В.Н. Правонарушения и юридическая ответственность сотрудников внутренних дел. В учебнике Теория права и государства / Под ред. В.В. Лазарева. М.: Право и закон, 1996. С.249.

² Богданова М.С. Юридическая ответственность: основание, виды, субъекты: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С.161.

ОСОБЕННОСТИ ВЫЯВЛЕНИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ РАССЛЕДОВАНИЮ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДТП

Флоря Д.Ф.,

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

В последние годы Россия взяла четкий курс на формирование правовой государственности. Одной из первоочередных задач при этом выступает эффективная работа государства в области защиты прав и свобод личности, реализация принципа неотвратимости ответственности по отношению к виновным лицам. Сказанное в полной степени относится и к борьбе с неосторожными преступными деяниями, в числе которых значительное место занимают преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. По ряду причин органы расследования не всегда справляются с большим числом преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в особенности сопряженных с активным противодействием расследованию.

Недостаточно эффективное преодоление противодействия расследованию - серьезная причина некачественной работы следователей органов внутренних дел. Низкая результативность борьбы с противодействием - одна из причин другого негативного явления - высокого уровня латентной преступности. Не удивительно, что в условиях противодействия, запуганности людей «всемогущей коррупцией», они не спешат в органы расследования и далеко не всегда сообщают о совершенных в отношении их преступлениях, полагая (и часто обоснованно), что причиненное им зло по последствиям может оказаться менее тяжким, чем то, которое постигнет их при изобличении преступников. Поэтому не случайно, что «только в каждом пятом случае воздействие преступника на свидетелей и потерпевших не оказало существенного влияния на ход предварительного расследования и результаты рассмотрения уголовного дела в суде»¹.

К этому добавим, что качество предварительного следствия зависит также и от того, насколько полно и глубоко следователи и иные сотрудники правоохранительных органов владеют мастерством расследования преступлений и изобличения преступников, насколько они активны в проявлении инициативы при расследовании, насколько готовы преодолевать встречающиеся на пути к установлению истины трудности².

При расследовании преступления значение доказательств трудно переоценить. Однако, если суд основывает свое решение на собранных на стадии досудебного производства и исследованных в судебном заседании доказательствах, то следователь помимо доказательств использует и иную, имеющуюся в его распоряжении относящуюся к делу информацию, которую можно определить как доказательственную.

Доказательственная информация – это фактические данные, полученные в процессе расследования в результате проведения следственных или процессуальных действий, а также оперативно-розыскных мероприятий, имеющие вербальную и невербальную форму, закрепленные с помощью установленных законом средств.

Вместе с тем судебно-следственная практика свидетельствует, что в последнее время доказательственная информация все чаще становится объектом преступного воздействия, которое может быть осуществлено как до возбуждения уголовного дела, так и в процессе предварительного расследования.

Можно выделить следующие признаки, свидетельствующие о возможности преступного воздействия на доказательственную информацию до возбуждения уголовного дела о ДТП:

¹ Бобраков И.А. Воздействие преступников на свидетелей и потерпевших и криминалистические методы его преодоления: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1997. С. 12.

² Петрова А.Н. Противодействие расследованию, криминалистические и иные меры его преодоления: Дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2000. С. 7.

- несвоевременное обращение потерпевшего с заявлением в правоохранительные органы без наличия объективных к тому оснований (болезнь, командировка и т.п.);
- обращение потерпевшего с просьбой о прекращении проверки еще до возбуждения уголовного дела;
- уклонение лиц, на которых потерпевший сослался как на возможных свидетелей, от явки в правоохранительные органы для дачи объяснений;
- дача такими лицами объяснений, противоречащих показаниям потерпевшего, либо ссылка на трудности припоминания;
- отказ потерпевшего либо свидетелей выдать имеющиеся у них документы, на которые они ранее ссылались как на доказательства;
- сообщение потерпевшим, доставленным в медицинское учреждение, об обстоятельствах получения травмы как о бытовых, не имеющих криминального содержания, в то время как объективные признаки свидетельствуют об обратном;
- отказ потерпевшего от написания заявления в правоохранительные органы в том случае, когда признаки преступления выявлены органом дознания;
- результаты оперативно-розыскной деятельности, свидетельствующие о преступном воздействии на доказательственную информацию.

Необходимо помнить, что наличие этих фактов не обязательно связано с оказанием преступного воздействия на доказательственную информацию. Ситуация конфликта часто возникает ввиду вариативности объяснения одних и тех же явлений, поступков и действий человека, кроме того, в поведении человека детерминирует не сама объективная реальность, а наше представление о ней, представление следователя о противоборстве, о самом себе и своем «противнике», эта проблема приобретает особую значимость при маскировке противодействующей следователю стороной своих действительных целей.

После возбуждения уголовного дела основанием для выдвижения версии об оказании преступного воздействия на доказательственную информацию могут являться следующие обстоятельства:

- дача потерпевшим, свидетелем, подозреваемым или обвиняемым показаний, противоречащих полученным от него в процессе доследственной проверки объяснениям;
- изменение указанными лицами ранее данных показаний, в том числе на очной ставке;
- намеренное неопознание ими лиц или предметов, имеющих доказательственное значение в процессе предъявления для опознания, в то время как в процессе предшествующего допроса предъявляемые для опознания объекты были подробно описаны и допрашиваемый категорически заявил о возможности их опознания;
- ходатайство потерпевшего о прекращении уголовного преследования или уголовного дела;
- отказ свидетеля от дачи показаний, в том числе со ссылкой на свидетельский иммунитет;
- отказ потерпевшего, свидетеля, подозреваемого или обвиняемого участвовать в проверке показаний на месте, следственном эксперименте;
- немотивированный, не вызванный объективными причинами отказ указанных лиц от подписания протоколов следственных действий;
- обращение потерпевшего, свидетеля либо давших признательные показания подозреваемого или обвиняемого или их близких в медицинские учреждения по поводу получения травм;
- множественные, необъективные жалобы на следователя, орган дознания; в том числе с требованием отстранить следователя от ведения дела;
- дача специалистом, экспертом заключения с выводами в вероятностной форме, заключения, противоречащего результатам предварительного исследования;
- необоснованный отказ эксперта, специалиста от дачи заключения;
- наличие результатов оперативно-розыскной деятельности, свидетельствующих об оказании преступного воздействия на доказательственную информацию.

Преступное воздействие на доказательственную информацию может носить скрытый или явный характер. В большинстве случаев подобное воздействие носит скрытый характер.

Процесс выявления скрытого преступного воздействия на доказательственную информацию имеет определенную специфику. Выявления преступного воздействия на лиц – носителей доказательственной информации – является сложным процессом. Подвергшись определенному психическому воздействию или физическому насилию и изменив ранее занимаемую позицию, данные лица чаще всего либо вообще отказываются мотивировать изменение ранее данных показаний либо ссылаются на «объективные факторы»: плохую память, нахождение в болезненном состоянии, добросовестное заблуждение и т.п. и тем самым оказывают противодействие предварительному расследованию, дознанию уже при установлении самого факта преступного воздействия.

Исходной точкой выявления преступного воздействия на доказательственную информацию должен быть анализ конфликтной ситуации. Проанализировав данную ситуацию и установив наличие признаков, которые могут свидетельствовать об оказании давления на лиц – носителей доказательственной информации, следователь с целью выявления преступного воздействия должен предпринять следующие меры:

- 1) изучить личность лица, на которое, по мнению следователя, оказано воздействие;
- 2) дать письменное поручение органу дознания об установлении факта оказания давления посредством производства оперативно-розыскных мероприятий;
- 3) допросить в качестве свидетелей близких, друзей, сослуживцев, соседей лица, на которое, по мнению следователя, оказано давление, выяснив следующие обстоятельства:
 - что им известно о событии преступления, из каких источников;
 - какова роль в этом событии интересующего следствие лица;
 - какие отношения связывают данное лицо с другими участниками расследования;
 - были ли у него какие-либо незапланированные встречи, иные контакты;
 - не изменилось ли поведение данного лица после таких контактов, если изменилось, то как именно, в чем это проявляется;
 - не рассказывало ли это лицо о каких-либо неприятностях, случившихся в последнее время;
 - не изменилось ли в последнее время материальное положение данного лица, не были ли совершены им какие-либо дорогостоящие покупки, значительные денежные траты, не рассказывало ли лицо о намерении произвести такие покупки или траты;
 - не было ли у этого лица в последнее время каких-либо травм, обращалось ли данное лицо по этому поводу в правоохранительные органы;
 - не было ли совершено каких-либо противоправных действий в отношении родных и близких данного лица, в отношении его имущества;
 - имеются ли у данного лица основания опасаться разглашения каких-либо сведений личного характера, каков круг лиц, посвященных в содержание этих сведений;
- 4) выяснить через регистрационную службу, как изменилось с момента совершения преступления до настоящего момента имущественное положение лица, на которое, по мнению следователя, оказано давление;
- 5) с учетом полученной информации допросить лицо, на которое предположительно было оказано давление, о мотивах изменения его позиции;
- 6) освидетельствовать лицо, на которое предположительно было физическое воздействие, в том случае, если у него на теле или одежде имеются следы подобного воздействия;
- 7) для выявления преступного воздействия на доказательственную информацию могут быть использованы и специальные знания, прежде всего, в форме назначения и производства экспертиз.

При наличии сведений о получении интересующим следствие лицом травм, повреждений в период после окончания преступных действий до соответствующего этапа расследования следователь должен выдвинуть и проверить версию о возможном оказании физического воздействия на данное лицо. Для проверки версии следует назначить судебно-медицинскую экспертизу живого лица или судебно-медицинскую экспертизу по меддокументации. На разрешение эксперта среди прочих вопросов следует поставить вопросы о возможности причинения телесных повреждений при обстоятельствах, заявленных пострадавшим, о соответствии срока получения повреждений или травм, названного потерпевшим, реальному сроку причинения подобных телесных повреждений.

Таким образом, выявление факта оказания преступного воздействия на доказательственную информацию должно начинаться с анализа следственной ситуации, выявления ряда факторов, дающих основание для квалификации ее как конфликтной. Однако следует помнить, что указанные выше признаки не обязательно свидетельствуют о преступном воздействии на доказательственную информацию. Для установления факта оказания неправомерного воздействия на доказательственную информацию следователь должен произвести ряд следственных действий, а также дать задание органу дознания о проведении с этой целью оперативно-розыскных мероприятий.

ДЕЛЕГИРОВАНИЕ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Фомичев А.Ю.,

к.ю.н., доцент кафедры социально-
философских дисциплин Орловского
юридического института МВД России

Делегирование - это такая организация работы, при которой руководитель распределяет между подчиненными конкретные задания. Можно сказать и иначе: делегирование - это передача подчиненному задачи или действия из сферы действий руководителя вместе с необходимыми для этого полномочиями.

Делегирование - действие совершенно необходимое. Хочет руководитель или нет, нравится ему или нет, умеет он или не умеет - делегировать вынуждает сама жизнь. Можно сказать, что любой руководитель стоит перед неизбежностью, перед объективной необходимостью делегировать, он вынужден делегировать.

Ежедневно объем работы, которую предстоит выполнить руководителю ГИБДД, всегда превышает его физические и временные возможности, короче говоря, ежедневно он должен делать больше, чем может, больше, чем он в состоянии делать. Это совершенно нормально, и поручение дел, заданий своим подчиненным позволяет руководителю сделать больше.

Совершенно нормально и естественно, когда подчиненный способен делать какую-то работу, справиться с какой-то задачей лучше, чем его руководитель. Этого не следует бояться - это следует поощрять и культивировать. Хороший руководитель не тот, кто может делать любое дело лучше своих подчиненных, а тот, кто руководит так, что каждый подчиненный делает свое дело наилучшим образом.

Так что делегирование является одной из ключевых задач в руководстве. Но, несмотря на это, есть руководители, которые стараются, где это возможно, избегать делегирования. Почему? В основе этого лежат чисто психологические причины, стереотипы сознания, а иногда и опасения.

Делегирование есть способ мотивации сотрудников. Делегирование дает возможность руководителю узнать способности сотрудников, уровень их квалификации, определить их потенциальные возможности.

Само собой разумеется, что делегирование есть не просто поручение задачи - это такое поручение задачи, которое соотнесено с возможностями и способностями (и загруженностью) подчиненных.

Вопрос о том, как делегировать, можно поставить точнее, а именно: как делегировать правильно и эффективно. Ниже приводятся основные правила делегирования, носящие преимущественно психологический характер.

Правила делегирования.

При инструктировании важно не только объяснять суть задания, но и его смысл и цель.

Крупные и важные задания рекомендуется поручать приказным путем в письменной форме. Это, конечно, не снимает необходимости мотивировать и тщательно инструктировать сотрудника.

Если задание сложное и новое, то поручение следует проводить по пятиступенчатому методу, каждая ступень которого имеет определенный психологический смысл:

Таковы критерии (принципы) эффективного делегирования. Их соблюдение позволяет избежать многих неприятностей. И все-таки их не так просто использовать в практике управления.

Итак, делегирование - это не способ уйти от ответственности, а форма разделения управленческого труда, позволяющего повысить его эффективность. Делегирование облегчает работу руководителя ГИБДД, но не снимает с него обязанности принимать окончательное решение, т.е. той обязанности, которая и делает его руководителем.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ УЧАСТКОВЫХ УПОЛНОМОЧЕННЫХ ПОЛИЦИИ С СОТРУДНИКАМИ ГИБДД ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ОХРАНЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Харитонов И.И.,

участковый уполномоченный полиции
ОУУП и ПДН УМВД России по г. Орлу

Участковый уполномоченный полиции выступает представителем полиции, выполняющим возложенные на него особые задачи по борьбе с преступностью и охране общественного порядка на закрепленной за ним в установленном порядке части территории, обслуживаемой органом внутренних дел (административном участке).

Он является основным субъектом обеспечения организации и охраны правопорядка, обладателем права пресекать те или иные противоправные действия участников правоотношения. Участковый уполномоченный полиции (далее - УУП) выступает своеобразным «микроначалником» полиции. УУП исполняет в пределах своей компетенции всю административную деятельность органов внутренних дел на своем административном участке: осуществляет прием граждан, проверку объектов, ведение учетных дел, имеет право в установленном порядке входить на объекты собственника, в том числе в квартиры граждан, разрешает лицензионно-разрешительные вопросы, формирует общественность, ставит (ведет) на учет определенных лиц, обеспечивает безопасность, контроль и руководство нарядами и т.д.

Необходимо отметить, что подобными и иными полномочиями в системе правоохранительных органов не обладает никто.

Участковый уполномоченный полиции в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, Федеральным законом Российской Федерации «О полиции», федеральными конституционными законами, федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, приказами Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Полиция по охране общественного порядка является правопреемницей существовавшей ранее в системе МВД России милиции общественной безопасности и в настоящее время включает в себя подразделения: участковых уполномоченных полиции и по делам несовершеннолетних, по охране общественного порядка (патрульно-постовая служба), по лицензионно-разрешительной работе, по охране и конвоированию подозреваемых и обвиняемых, вневедомственной охраны и центр временного содержания несовершеннолетних правонарушителей.

Общественный порядок - сложившаяся в обществе система отношений между людьми, правил взаимного поведения и общежития, регулируемых действующим законодательством, обычаями и традициями, а также нравственными нормами.

Участковый уполномоченный полиции, как субъект охраны общественного порядка, тесно взаимодействует со службами и подразделениями органов внутренних дел, в частности, с сотрудниками ГИБДД.

Ни для кого не секрет, что вопросы обеспечения общественного порядка и безопасности на объектах транспорта как никогда актуальны и важны для нашего государства на современном этапе. И неспроста по инициативе Президента страны Д.А. Медведева пересмотрена нормативная база в области обеспечения безопасности, организационная деятельность правоохранительных органов, определены компетенции руководителей субъектов Российской Федера-

ции, утвержден Федеральный закон «О полиции» и т.д.

Кроме того, только в течение 2008 - 2011 гг. президентом издан ряд указов и выдвинуты конкретные предложения (требования) о пересмотре функций и задач различных субъектов управления, определены концепции и стратегические цели по отдельным направлениям безопасности и по обеспечению общественного порядка. В связи с этим обеспечение безопасности на транспорте как одна из острых, но нерешенных задач обуславливает необходимость сосредоточения всех существующих сил и средств, достаточных для предотвращения внешних и внутренних угроз транспортному комплексу.

Следует отметить, что участковый уполномоченный полиции, в силу возложенных на него обязанностей, должен знать территорию административного участка, его особенности, систему дорог, что является немаловажным источником информации для подразделений ГИБДД при совершении преступлений и административных правонарушений на транспорте.

В сфере обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с Инструкцией по организации деятельности участкового уполномоченного полиции, утвержденной приказом МВД России от 16 сентября 2002 г. № 900, УУП обязан:

- контролировать в пределах своей компетенции на административном участке соблюдение водителями автотранспорта и пешеходами Правил дорожного движения;
- изымать в установленном порядке водительские удостоверения у лиц при совершении ими административного правонарушения, влекущего лишение права управления транспортным средством соответствующего вида, а также при исполнении постановления о лишении права управления транспортным средством соответствующего вида или другими видами техники;
- оказывать сотрудникам ДПС помощь в обеспечении движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий, в розыске угнанных, похищенных и используемых в противоправных целях транспортных средств, а также водителей, скрывшихся с места дорожно-транспортного происшествия;
- участвовать совместно с сотрудниками ДПС в обеспечении беспрепятственного проезда транспортных средств аварийно-спасательных служб в район чрезвычайной ситуации на административном участке;
- проводить на административном участке мероприятия, направленные на выявление и пресечение фактов управления транспортными средствами водителями в состоянии опьянения, а также профилактику аварийности на автотранспорте и нарушений правил дорожного движения;
- временно ограничивать или запрещать движение транспортных средств и пешеходов на улицах и дорогах, а также не допускать граждан и транспортные средства на отдельные участки местности и объекты, обязывать их оставаться там или покинуть эти участки и объекты в случае возникновения опасности для их жизни и здоровья;
- отстранять от управления транспортным средством водителей и иных лиц, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения или в силу физического состояния не способны управлять транспортным средством, а равно не имеющих документов на право управления или пользования транспортным средством;
- останавливать транспортные средства, водители которых нарушили правила дорожного движения, а также транспортные средства, если есть достаточные основания полагать, что они или пассажиры объявлены в розыск.

Об отстранении от управления транспортным средством и направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения составляются предусмотренные законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях протоколы, копии которых вручаются лицу, в отношении которого применены соответствующие меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

Исполнение государственной функции осуществляется сотрудниками Госавтоинспекции, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях в области дорожного движения, а также участковыми уполномоченными полиции.

Контроль за дорожным движением участковыми уполномоченными полиции может осуществляться на закрепленных служебных транспортных средствах.

Одним из существенных недостатков расследования уголовных дел по угонам и хищениям (особенно угонам) транспортных средств является ослабление работы по выявлению в процессе следствия конкретных причин и условий, способствующих преступлениям данного вида, принятию предусмотренных законом мер по их устранению. Изучение 20 уголовных дел по угонам транспортных средств показало, что в подавляющем большинстве (в 90%) причины и условия их совершения не выявлялись либо выявлялись формально. А по выявленным причинам и условиям меры по их устранению органами следствия не принимались.

Мероприятия, направленные на выявление угнанных и похищенных транспортных средств, которые могут проводиться при взаимодействии службы участковых уполномоченных полиции с подразделениями ГИБДД:

1. Ситуативное выявление угнанных и похищенных транспортных средств сотрудниками подразделений участковых уполномоченных полиции и Госавтоинспекции в процессе повседневного выполнения основных должностных обязанностей, при обходе административного участка или во время осуществления контроля за дорожным движением.

2. Выявление находящихся в розыске похищенных транспортных средств в процессе постановки их на регистрационный учет в подразделениях ГИБДД.

Однако в современных условиях даже самые знающие представители органов внутренних дел не всегда способны справиться с поставленными перед ними задачами. Большая загруженность и общая низкая численность личного состава подразделений часто препятствуют качественному исполнению полномочий, возложенных на сотрудников полиции законодательством.

Участковый уполномоченный полиции в целях выявления, предупреждения и пресечения преступлений и административных правонарушений должен знать места расположения на административном участке и осуществлять периодические проверки автостоянок, гаражных кооперативов, станций технического обслуживания, автосервисов и автомастерских, созданных частными лицами, с целью выявления угнанного, похищенного или причастного к совершению преступлений автотранспорта, а также лиц, занимающихся изменением маркировочных обозначений; выявлять на участке брошенный, бесхозный и разукомплектованный автотранспорт, принимать меры к установлению его принадлежности, проводить проверку на предмет их нахождения в розыске.

Создание единого информационного пространства предусматривает повсеместное внедрение электронного документооборота, перевода в электронный вид большей части делопроизводства, активное внедрение электронных архивов. Указанная задача предполагает устранение дублирования электронного документооборота «бумажным», создание электронных порталов для ответов на обращения граждан и оказания услуг гражданам. Особое значение имеет создание информационных порталов для обеспечения деятельности подразделений ГИБДД, ФМС и подразделений охраны общественного порядка, в том числе участковых уполномоченных полиции. В рамках указанной задачи должно быть обеспечено развертывание системы обеспечения вызова экстренных оперативных служб через номер «112» на базе единых дежурно-диспетчерских служб и внедрение программно-технических комплексов для обеспечения общественной безопасности и правопорядка на улицах и в местах массового пребывания граждан.

Обеспечение безопасности движения и общественного порядка при проведении массовых мероприятий и обеспечении режима чрезвычайного положения осуществляется ДПС на основании специальных планов МВД России, ГУМВД России, УМВД России, ОВД. Расстановка сил и средств ДПС при проведении запланированных мероприятий производится руководством строевых подразделений (начальником ГИБДД территориального органа внутренних дел).

При несанкционированных массовых мероприятиях, в том числе сопровождающихся блокированием дорог и других объектов, а также при массовых беспорядках выделение необходимого количества нарядов ДПС определяет начальник органа внутренних дел (руководитель оперативного штаба).

В этих условиях основное внимание уделяется вопросам: а) оперативного развертывания и оборудования контрольно-пропускных пунктов для обеспечения режима чрезвычайного положения, выставления на них сотрудников полиции и организации взаимодействия с нарядами

ми внутренних войск; б) организации работы временных стоянок для задержанных транспортных средств и определения порядка их хранения; в) разработки новых схем организации движения транспортных средств.

Таким образом, взаимодействие участковых уполномоченных полиции с сотрудниками ГИБДД в соответствии с требованиями, предъявляемыми к современному сотруднику полиции, осуществляется по следующим направлениям:

1. Контроль за соблюдением водителями автотранспорта и пешеходами Правил дорожного движения.
2. Документирование фактов административных правонарушений на обслуживаемом административном участке.
3. Выявление находящихся в розыске похищенных транспортных средств в процессе постановки их на регистрационный учет в подразделениях ГИБДД.
4. Обеспечение безопасности движения и общественного порядка при проведении массовых мероприятий.
5. Создание информационных порталов для обеспечения деятельности подразделений ГИБДД, ФМС и подразделений охраны общественного порядка, в том числе участковых уполномоченных полиции, с целью немедленного реагирования по фактам совершения преступлений и административных правонарушений на транспорте.
6. Оказание сотрудникам ДПС помощи в обеспечении движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий, в розыске угнанных, похищенных и используемых в противоправных целях транспортных средств, а также водителей, скрывшихся с места дорожно-транспортного происшествия.
7. Участие совместно с сотрудниками ДПС в обеспечении беспрепятственного проезда транспортных средств аварийно-спасательных служб в район чрезвычайной ситуации на административном участке.

Подводя итог, можно заключить, что существенное сокращение тяжести последствий ДТП (социальный аспект проблемы), соизмерение затрат и результатов перехода к оптимальным методам планирования мероприятий (экономический аспект проблемы), координация деятельности множества предприятий и организаций (организационный аспект проблемы), технические возможности разработки и проведения разнообразных мероприятий (технический аспект проблемы) приводят к необходимости подхода к деятельности по обеспечению безопасности движения как к сложной управляемой системе.

В проблеме обеспечения безопасности движения на улицах и дорогах автомобильный транспорт, как отрасль народного хозяйства, является лишь составной ее частью. В целом эта проблема должна рассматриваться в рамках сложной системы дорожного движения. Опыт зарубежных стран свидетельствует, что обеспечение безопасности движения - это проблема в большей степени социально-экономическая, нежели организационно-техническая.

В целях повышения безопасности дорожного движения необходимо коренным образом изменить в обществе отношение к данной проблеме и создать единую государственную систему, осуществляющую планирование, финансирование, координацию, управление и контроль деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. По мере совершенствования механизма территориального управления должна возрасти ответственность местных органов власти¹.

¹ Выступление Председателя Совета Федерации РФ С.М.Миронова на Первом Международном конгрессе «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» 1 ноября 2007 год // [Http://www.road-safety.ru](http://www.road-safety.ru).

ТЕХНИЧЕСКИЙ ОСМОТР АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

Харыбин А.Ю.,

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

Технический осмотр транспортных средств - проверка технического состояния транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) на предмет их соответствия обязательным требованиям безопасности транспортных средств в целях допуска транспортных средств к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, также за ее пределами¹.

Основной целью проведения технического осмотра является оценка соответствия транспортных средств обязательным требованиям безопасности транспортных средств в порядке, установленном правилами проведения технического осмотра.

В проведение технического осмотра включаются следующие принципы:

- 1) территориальная и ценовая доступность для населения услуг по проведению технического осмотра;
- 2) право выбора гражданами, юридическими лицами операторов технического осмотра;
- 3) доступность информации о порядке и периодичности проведения технического осмотра;
- 4) конкуренция операторов технического осмотра;
- 5) обеспечение качества услуг по проведению технического осмотра, соответствующих правилам проведения технического осмотра;
- 6) ответственность операторов технического осмотра за выдачу талона технического осмотра, международного сертификата технического осмотра в отношении транспортного средства, не соответствующего обязательным требованиям безопасности транспортных средств.

Существенным продуктом технического осмотра является сбор достоверной информации о техническом состоянии автомобильного парка и о соблюдении законности его владельцами. Сбор фактов, их обобщение, научно обоснованная систематизация информации необходимы для продуманной правотворческой деятельности уполномоченных органов государственной власти.

Информация о результатах проверки технического состояния автомобильного парка, исполнителях работ, их ресурсах - необходимое условие эффективного формирования и функционирования всей инфраструктуры государственного технического осмотра автотранспортных средств.

Опыт многоцелевого использования мощных многоуровневых систем информационного обеспечения технического осмотра показывает значимость создания информационной базы данных для его обеспечения. Информацию собирают и используют для решения проблем транспортной экологии, оперативного «внутрисменного» управления выполнением работ по проверке технического состояния для поиска оптимальных организационно-правовых форм, осуществляющих технический осмотр.

Также возможности технического осмотра широко используются для сбора наиболее полных и точных статистических сведений о численности и типах автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации, уточняются сведения об их владельцах. Полученная информация

¹ О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон Российской Федерации от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ (в ред. Федеральных законов от 03.12.2011 № 383-ФЗ) // Консультант Плюс: [Электронный ресурс].

необходима федеральным и местным органам власти для принятия решений о развитии дорожной инфраструктуры, организации учета автотранспортных средств, подлежащих в случае, предусмотренном законом, мобилизации Министерством обороны РФ. Налаженный учет автомобилей необходим для успешной оперативно-розыскной деятельности правоохранительных органов.

В соответствии со ст. 12 Федерального закона Российской Федерации «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ единая автоматизированная информационная система технического осмотра создается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти и содержит следующую информацию об операторах технического осмотра:

- 1) полное и сокращенное наименование оператора технического осмотра - юридического лица, место его нахождения;
- 2) фамилию, имя и в случае, если имеется, отчество оператора технического осмотра - индивидуального предпринимателя, место его жительства;
- 3) номера контактных телефонов, почтовый адрес, адреса электронной почты;
- 4) фамилию, имя и в случае, если имеется, отчество руководителя оператора технического осмотра - юридического лица;
- 5) информацию об аккредитации (информация о решении, о выдаче аттестата аккредитации, расширении или сокращении области аккредитации, переоформлении аттестата аккредитации, приостановлении действия аттестата аккредитации или возобновлении его действия, об аннулировании аттестата аккредитации) и о нарушениях требований аккредитации, правил проведения технического осмотра, требований соблюдения предельного размера платы за проведение технического осмотра;
- 6) количество пунктов технического осмотра и их адреса;
- 7) фамилии, имена и в случае, если имеются, отчества технических экспертов, сведения об их образовании, подготовке, переподготовке и повышении квалификации в соответствии с квалификационными требованиями, а также адреса пунктов технического осмотра, в которых они осуществляют техническое диагностирование;
- 8) сведения о количестве полученных оператором технического осмотра и выданных им талонов технического осмотра, международных сертификатов технического осмотра с указанием учетных серий, номеров таких документов.

Операторы технического осмотра обязаны передавать в единую автоматизированную информационную систему технического осмотра следующие сведения, необходимые для ее ведения:

- 1) марку и модель транспортного средства, в отношении которого проведен технический осмотр, год его выпуска, сведения, позволяющие идентифицировать это транспортное средство (идентификационный номер транспортного средства (VIN), номер кузова);
- 2) фамилию, имя и в случае, если имеется, отчество лица, представившего транспортное средство для проведения технического осмотра;
- 3) адрес пункта технического осмотра, в котором был проведен технический осмотр;
- 4) номер, дату выдачи, срок действия талона технического осмотра или международного сертификата технического осмотра либо талон технического осмотра в форме электронного документа;
- 5) диагностическую карту в форме электронного документа;
- 6) фамилию, имя и в случае, если имеется, отчество технического эксперта, принявшего решение о выдаче талона технического осмотра или международного сертификата технического осмотра.

Государственный технический осмотр помимо своего прямого назначения по обеспечению надлежащего технического состояния транспортных средств выполняет другие важные функции. Он содействует реализации законности и установлению правопорядка. Однако информационная деятельность в силу указанных причин недостаточна для информационно-аналитического обеспечения собственно технического осмотра путем своевременного сбора эмпирического материала, его фиксации, хранения, передачи, систематизации для развития

нормативно-правового регулирования. Пока в этом важном деле существует разобщенность, скудость оборудования, недостаток современных кадров и т.д.

В настоящее время произошел переход функций по проведению технического осмотра транспортных средств независимым техническим экспертам (работникам операторов технического осмотра, осуществляющим техническое диагностирование и отвечающим установленным в сфере технического осмотра квалификационным требованиям).

Однако все вышесказанное не следует понимать так, что роль государства в деле организации и производства технического осмотра сводится к нулю. МВД РФ как органу государственного управления предлагается оставить три функции: методического руководства, координации и надзора.

Методическая помощь ГИБДД может выражаться в работе по ознакомлению работников и в особенности членов комиссий (технических экспертов) организаций, проводящих технический осмотр, с регламентом технического осмотра, требованиями действующей нормативно-правовой базы в этой области, с современными требованиями по техническому состоянию автомобилей, с порядком их переоборудования, с правилами оформления и представления результатов осмотра и т.д. Данное руководство деятельностью подконтрольных организаций будет актуально не только на этапе перехода к новому порядку технического осмотра транспортных средств.

За ГИБДД также закреплены полномочия по координации всей работы по подготовке и проведению технического осмотра на местном уровне. Эта обязанность инспекции может проявляться в согласовании графика работы организаций, допущенных к проведению технического осмотра, в организации своевременной подготовки квалифицированных кадров для выполнения этой работы в соответствующих учебных заведениях.

И, возможно, самая важная - функция надзора. Она включает в себя, прежде всего, выявление нарушений правил проведения ТО и своевременное принятие мер воздействия, предусмотренных законодательством. С помощью этих мер должен быть защищен общегосударственный интерес, поскольку нарушение данных правил затрагивает жизненно важные интересы всего населения - обеспечение безопасности дорожного движения, участником которого оно является.

Вероятно, имеет смысл оставить за ГИБДД проведение ТО специальных автомобилей, поскольку здесь могут потребоваться формы допуска по секретности, а также соответствующая проверка специального оборудования, установленного на этих автомобилях. Типы данных специальных транспортных средств и порядок проведения их ТО должны быть установлены отдельным нормативным документом¹.

Решение о передаче ГТО институтам гражданского общества и предпринимательской деятельности является актуальным в плане осуществляемого политическим руководством страны комплекса мер по борьбе с коррупцией.

ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЕЙ НА ОСНОВЕ ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА

Черепков С.А.,
преподаватель Академии ФСО России;
Сидоренко А.В.,
доцент Академии ФСО России

Автомобильный транспорт является одним из наиболее удобных и экономически выгодных видов транспорта. В настоящее время в России насчитывается более 30 млн. автомобилей. По прогнозам, к 2015 году автопарк в нашей стране увеличится еще до 40 млн. машин. Но в то же время происходящая у нас на глазах массовая автомобилизация, наряду, с безусловно, положительным влиянием на экономику и социальное развитие государства, несет в себе и целый ряд отрицательных последствий:

¹ Мельников С.Е. Правовые и организационные проблемы технического осмотра автотранспортных средств: Дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2010.

- большое число погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП);
- большой экономический ущерб от ДТП;
- негативное влияние на экологическое состояние природной среды, особенно в городских условиях¹.

Пришло осознание необходимости перемен. Наступает следующий, более важный этап. Необходимо понять, какие именно перемены нужны с учетом того, что более 80% ДТП в нашей стране происходит по вине водителей.

В России возникло явное противоречие между сложившейся в стране дорожно-транспортной ситуацией и системой обучения и повышения квалификации водителей автотранспорта и формирования культуры поведения всех участников дорожного движения. Социальная и профессиональная актуальность, теоретическая и практическая значимость вопросов подготовки кандидатов в водители уже сейчас поднимает на новый необходимый уровень информационно-воспитательную работу. Это рождено противоречием: плотность автотранспортных потоков на дорогах России в 2–3 раза ниже, чем в развитых западных странах, а смертность в дорожно-транспортных происшествиях в 3–4 раза выше. И эти показатели не полностью отражают истину, так как зачастую пострадавшие при наличии легких и даже средних телесных повреждений не обращаются за помощью в лечебные учреждения и не попадают в сводки.

Основными причинами этого противоречия являются:

- недоученность водителей, невнимательность и вредные привычки;
- неадекватные реакции на дороге и поведение;
- правовой нигилизм и юридическая безответственность за совершенные правонарушения;
- завышенная самооценка водителей своих водительских способностей.

Несмотря на то, что основой профессиональной подготовки и повышения квалификации водителей являются накопленные ныне научно-практические знания и конкретный опыт в области теории и методики обучения вождению, важным является то, что водители работают в напряженных условиях современного дорожного движения, и эти условия рождены самим обществом. Результаты многих исследований последних лет свидетельствуют о нарастающих нагрузках на нервную систему, психику человека. Информационный бум, убыстрение ритма жизни, негативная динамика межлических отношений (замкнутость, снижение уровня социальной поддержки и т.д.) и другие патогенные особенности современной жизни приводят к возникновению эмоционального напряжения, которое становится одним из факторов развития возникновения ситуаций, приводящих к ДТП.

А поэтому в этих условиях подготовка «безопасного» водителя должна подтверждать единство и неразрывную связь целей обучения и воспитания в общем образовательном процессе.

В этой связи необходимо повысить уровень профессиональной подготовки водителей для действий в критических ситуациях² и формировать ценностные качества водителя путем воспитания в процессе обучения.

В существующих учебных программах многих автошкол и других учреждений профессионального образования раздел подготовки, направленный на обучение водителя действиям в критических ситуациях, отсутствует³. А поэтому началом важного этапа является внедрение в процесс обучения формирования навыков активной безопасности, и это очевидно.

Хорошая подготовка предполагает широкий диапазон умений, доведенных до автоматизма, что обеспечивает правильные и своевременные действия в критических дорожных ситуациях. Кроме того, профессионализм определяется и в какой степени сформированными психофизиологическими свойствами, которые обеспечат надежность работы в любых условиях

¹ Горев А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения.: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.Э. Горев, Е.М. Олещенко. М.: Издательский центр «Академия», 2006.

² Цыганков Э.С. 120 приемов контраварийного вождения. М.: Престиж книга, 2006.

³ Родионов А. В. Психическая подготовка спортсмена // Современная система подготовки спортсмена. М., 1995. С. 81-83.

(скорость восприятия, воля, самообладание, смелость, решительность, быстрая сообразительность, реакции и так далее). Поэтому задачей педагога является анализ и обобщение передового педагогического опыта на различном научном уровне. Еще М. Н. Скаткин подчеркивал, что более передовым является тот опыт, который обеспечивает положительный результат при меньшей, чем обычно, затрате времени и сил преподавателя и обучаемых. Каждому педагогу, занимающемуся анализом и обобщением своего или чужого опыта, надо постепенно повышать научный уровень этой работы, добиваясь всё более точного и строгого соблюдения требований научной доказательности. Система работы преподавателя, его авторской технологии включает не одну какую-либо сторону учебно-воспитательного процесса, а многие стороны опыта, отражающие его специфические особенности (как преподаватель готовится к обучению в целом, к изучению темы, к отдельному занятию; как излагает новый учебный материал, обеспечивая его связь с жизнью и деятельностью слушателей; как организует самостоятельную работу на занятии, осуществляя при этом индивидуальный подход к каждому; как преподаватель проверяет и оценивает знания, умения и навыки, сдвиги в развитии; какие и как даёт задания на самостоятельное изучение и как проверяет их выполнение). Все это влияет на совершенствование подготовки водителей и повышение их профессионального мастерства в течение всего периода их совместной работы.

Безопасность управления автомобилем во многом зависит от способности водителя принимать и обрабатывать информацию. В период приема информации происходит активное обнаружение, выделение и восприятие нужных сигналов из окружающей среды, и в этот период у водителя вырабатываются навыки избирательного восприятия наиболее важной в данный момент информации. На данном этапе у водителя формируется способность к прогнозированию – предвидение изменений рабочей обстановки и выполнение действий, упреждающих возможность возникновения отказа. В период обучения преподаватель обязан многократно объяснять учащемуся алгоритм поведения в критических ситуациях. Учащийся должен проигрывать различные ситуации, многократно мысленно повторять действия, так чтобы информация перешла в личностное знание обучаемого. При принятии решения происходит оценка ситуации. Если решение однозначное, то выбора не происходит. При наличии нескольких вариантов решений водитель выбирает оптимальный, однако время принятия решения увеличивается. Для того чтобы сократить время принятия решения, необходимо сформировать на этапе обучения как можно больше моделей поведения в критических ситуациях. После принятия решения водителем с помощью органов управления машины осуществляется выполнение решения, на данном этапе скорость и точность действий зависит от степени автоматизации двигательных навыков и от длительности сенсомоторной реакции. И если автоматизация процесса «устремление руки или ноги из рабочего положения к определенному рычагу или педали» недостаточна, то действия выполняются сознательно и при контроле зрения, что увеличивает время выполнения действий и вероятность отказа в аварийной ситуации. При формировании двигательных навыков на начальном этапе отдельные движения объединяются в целостный двигательный акт, на следующем этапе постепенно ослабевает зрительный контроль за ходом выполнения действий и увеличивается роль двигательного контроля, к концу последнего этапа динамический стереотип сформировывается, и большинство операций по управлению выполняется автоматически, но под контролем сознания. Этапы принятия и реализации решения могут сливаться либо сочетаться друг с другом, особенно если водитель действует в быстром темпе.

Навыки вождения совершенствуются на протяжении всей водительской деятельности и формируются в процессе отработки правильности выполнения упражнений и их неоднократного повторения. Но для того чтобы повторные действия формировали навык, необходимо, чтобы обучаемый уяснил цель и значение выработанного навыка и активно стремился овладеть им, знал результат каждого действия, допущенные при этом ошибки, также требования должны соответствовать его психофизиологическим и физическим возможностям. Ведь активность, настойчивость и трудолюбие обучаемых имеют большое значение для скорости формирования автоматизма навыков управления автомобилем в различных дорожных условиях, а отсутствие информации о результатах выполненных действий значительно затрудняет формирование двигательных навыков. Поэтому при обучении необходимо предельно внимательно следить за действиями обучаемого и своевременно подсказывать ему об ошибках, недостатках и путях их устранения в ходе выполнения упражнений. Умение видеть свои достижения и недостатки и

активно преодолевать их – важнейшее условие успешного обучения будущих водителей и совершенствования их водительского мастерства.

Что касается индивидуальных особенностей обучаемых, подготовка водителей должна строиться с учетом их психики. Из литературных данных известно, что скорость реакции слабо поддается тренировочному воздействию, а вот личностные регуляторы могут изменяться значительно¹. Существует также понятие «стиль деятельности», который предполагает некую вариативность в системе выполнения того или иного вида деятельности². Это позволяет высказать предположение о том, что в соответствии с возникновением различных ситуаций успех водителя будет зависеть от учета его индивидуальных особенностей, прежде всего, физиологических. К примеру, обучение водителя с сильной нервной системой должно быть направлено на развитие способностей к маневрированию, скоростному рулению и выполнению других более сложных элементов. Но обучение может нести компенсирующий характер, при этом развивается и тренируется то, что от природы развито слабо и может привести к неблагоприятным последствиям в дорожной ситуации. В этом случае увеличивается срок отработки вопросов с учетом индивидуальных особенностей обучаемого.

То же относится и к воспитанию в процессе обучения. Воспитание в процессе обучения, как и сам процесс обучения, – явление комплексное. Переориентация на личность, на множественность ее интересов требует от всего образовательного процесса воспитание человека, умеющего принимать решения и отвечать за них, толерантного, рефлексивного, компетентного, ответственного, готового к постоянному профессиональному росту.

Таким образом, должны соблюдаться следующие основные принципы в процессе обучения водителей транспортных средств:

- учет психофизиологических особенностей кандидата в водители применительно к его будущей профессиональной деятельности;
- обучение кандидата в водители навыкам принятия правильного решения в условиях значительного дефицита времени;
- воспитание у учащихся способности критически оценивать свое эмоциональное состояние, работоспособность, утомление при выборе стиля управления в конкретной дорожной ситуации;
- воспитание уважительного отношения к другим участникам дорожного движения;
- многократное закрепление полученных навыков в процессе занятий по вождению³.

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Четверикова А.И.,
адъюнкт кафедры административного права
и административной деятельности ОВД
Воронежского института МВД России

Глава 12 Кодекса об административных правонарушениях регламентирует административные правонарушения в области дорожного движения. Однако можно отметить, что КоАП РФ в настоящее время не устанавливает административную ответственность юридических лиц за совершение административных правонарушений, связанных с перевозкой пассажиров авто-

¹ Русалов В.М. Психология и психофизиология индивидуальных различий: некоторые итоги и ближайшие задачи системных исследований // Психологический журнал. 1991. № 5. С. 52-55; Добровольский С.С. Методические перспективы реализации новых технологий обучения движениям и совершенствования в них // Теория и практика физической культуры. 1997. №12. С. 16-23.

² Климов Е.А. Индивидуальный стиль деятельности в зависимости от типологических свойств нервной системы. К психофизиологическим основам научной организации труда, учения, спорта. Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1969. 278с.

³ Каликинский Ю.А. Педагогические основы обучения: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Ю.А. Каликинский, А.А. Кива. М.: Изд-во Московского гос. ун-та леса, 2005.

бусами или иными маршрутными транспортными средствами. Между тем практика показывает, что дорожно-транспортные происшествия с участием указанных транспортных средств, как правило, приводят к тяжелым последствиям. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.01.1997 № 2 утверждено Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, которое определяет основные требования по обеспечению безопасности данного вида перевозок на территории Российской Федерации. Причем требования данного Положения обязательны для: 1) юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность, связанную с перевозкой пассажиров автобусами, или их обеспечивающих (к последним относятся автовокзалы, пассажирские автостанции); 2) юридических лиц (дорожных, коммунальных и иных организаций), осуществляющих содержание, реконструкцию, ремонт автомобильных дорог, улиц, а также расположенных на маршрутах автобусных перевозок искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных переправ, технических средств организации дорожного движения; установку и эксплуатацию в непосредственной близости от автомобильных дорог рекламных и иных сооружений, способных повлиять на безопасность перевозок пассажиров автобусами¹. Однако в ст. 12.23 КоАП РФ юридические и должностные лица не предусмотрены в качестве субъектов правонарушения.

Согласно ст. 1068 Гражданского кодекса РФ² на юридическое лицо либо гражданина возложена обязанность возмещение вреда, причиненного его работником при исполнении им трудовых (служебных, должностных) обязанностей. При этом работниками признаются граждане, выполняющие работу на основании трудового договора (контракта), а также граждане, выполняющие работу по гражданско-правовому договору, если при этом они действовали или должны были действовать по заданию соответствующего юридического лица или гражданина и под его контролем за безопасным ведением работ.

Указанную норму уместно было бы применить и в законодательстве об административных правонарушениях, установив административную ответственность юридических лиц за противоправные действия их работников. В определенной степени это реализовано в ст. 2.6.1 КоАП РФ, в соответствии с которой к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств.

Возможность привлечения юридических лиц к административной ответственности в случаях, указанных в ст. 2.6.1 КоАП РФ, подтвердил и Президиум Верховного Суда Российской Федерации в Постановлении от 16 июня 2010 г.³ Согласно ч. 3 ст. 1.5 КоАП РФ в случае фиксации административного правонарушения, предусмотренного главой 12 КоАП РФ, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, обязанность по доказыванию своей невиновности лежит на лице, привлекаемом к административной ответственности.

Собственник (владелец) транспортного средства подлежит освобождению от административной ответственности на основании ч. 2 ст. 2.6.1 КоАП РФ, если в ходе проверки будут подтверждены содержащиеся в его сообщении или заявлении данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

В силу ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ в случае фиксации административного правонарушения в

¹ Об утверждении Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами: Приказ Минтранса РФ от 08.01.1997 № 2 (ред. от 18.07.2000) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

² Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 07.02.2011) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

³ Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за первый квартал 2010 года: Утв. Постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 16.06.2010 (ред. от 08.12.2010) (Извлечение) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2010. № 9.

области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении. При этом административное наказание может быть назначено только в виде административного штрафа, размер которого должен быть наименьшим в пределах санкции применяемой статьи Особенной части КоАП РФ (ч. 3.1 ст. 4.1 КоАП РФ.)

Анализ приведенных выше норм позволил Президиуму Верховного Суда Российской Федерации прийти к выводу, что юридические лица могут выступать субъектом правонарушения в области дорожного движения, поскольку в ч. 1 ст. 2.6.1 КоАП РФ указан специальный субъект ответственности (собственник транспортного средства), на котором лежит обязанность по доказыванию своей невиновности, а исходя из положений ст. 213 ГК РФ, транспортные средства могут находиться как в собственности физических, так и юридических лиц¹.

Учитывая вышесказанное, можно считать возможным, чтобы принцип ответственности юридического лица за противоправные действия своих работников распространялся и на другие административные правонарушения главы 12 КоАП РФ.

РАБОТА ПО ОПТИМИЗАЦИИ ПРОЦЕССА АДАПТАЦИИ КУРСАНТОВ К УСЛОВИЯМ УЧЕБНОЙ И СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Шекшуева И.Ю.,

старший психолог-инспектор отделения
психологического обеспечения Орловского
юридического института МВД России

Профессиональная психологическая подготовленность является одним из основных требований, предъявляемых к сотрудникам органов внутренних дел на современном этапе реформирования.

На наш взгляд, профессиональная психологическая подготовка сотрудников правоохранительных органов начинается уже в образовательном учреждении системы МВД и предусматривает оптимизацию процесса адаптации курсантов к условиям учебной и служебной деятельности.

Процесс адаптации курсантов требует особого внимания и всестороннего психолого-педагогического обеспечения исходя из решающего значения его успешности для дальнейшей профессионально-служебной деятельности и ее эффективности.

Оптимизация процесса адаптации позволяет решать многие задачи. Среди них можно отметить, в частности, формирование схем управления процессом адаптации в зависимости от сферы адаптации (профессиональной, учебной или служебной деятельности), усиление мотивации к обучению в ведомственном вузе и повышение уровня профессиональной готовности курсантов к дальнейшей службе в ОВД.

Адаптация определяется в научной литературе как процесс взаимодействия человека и социальной среды, в результате которого у него возникают стратегии поведения, адекватные определенным условиям. Это общее определение применимо и к процессу профессиональной адаптации.

Профессиональная адаптация для курсантов первого курса заключается в привыкании к особым условиям учебного заведения системы МВД – особенностям образовательного процесса, условиям быта и служебной деятельности (психологическая и физическая напряженность деятельности, строгая уставная регламентация деятельности), условиям социально-

¹ Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за первый квартал 2010 года (утв. Постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 16.06.2010) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2010. № 9.

психологического климата (психологический климат коллектива учебной группы, курса, в целом коллектива ведомственного учебного заведения, его традиции, нормы).

Адаптация к учебному процессу – это приобщение курсантов к особенностям образовательного процесса в учебном заведении системы МВД. К таким особенностям следует отнести: сочетание широких образовательных и воспитательных целей с задачами профессиональной подготовки; своеобразие объектов обучения: возрастные, социальные, психологические, физиологические и другие особенности курсантов; специфика процесса обучения, которая проявляется в сочетании теоретического обучения с практической направленностью; многообразие целевых форм и эффективных методов обучения будущих специалистов; предоставление большей самостоятельности слушателям в овладении программным материалом (широкое применение метода самоподготовки); своеобразие проверки и оценки успеваемости (наличие трех видов контроля – текущего, рубежного и итогового); своеобразие социальной среды: 18 лет-20 лет - основной возрастной диапазон, для которого характерны определенные притязания и личностная активность; особенности воспитательного процесса, в основе которого лежит формирование профессиональных черт характера специалиста; сочетание учебно-воспитательной работы с научно-исследовательской, способствующей развитию профессионального мышления у будущих сотрудников органов внутренних дел.

Начало обучения в учебном заведении системы МВД у значительной части первокурсников сопровождается дезадаптацией, которая вызвана новизной статуса; повышенными требованиями со стороны профессорско-преподавательского состава и руководства служебно-боевых подразделений; напряженностью и жестким режимом обучения, совмещающимся с несением службы; увеличением объема самостоятельной работы. Все это требует от курсанта значительной мобилизации своих возможностей для успешного вхождения в новое окружение и качественно иной ритм жизнедеятельности.

Для решения задач по оптимизации процесса адаптации курсантов к учебной и служебной деятельности в вузах системы МВД в качестве основного научного метода используется изучение профессиональной психологической пригодности и выявление «группы повышенного психолого-педагогического внимания» курсантов с целью оказания им дальнейшей психологической помощи.

Отбирая кандидатов на учебу, психологи ориентируются на соответствие обследуемых профессиональным и социальным критериям, определенную мотивационную готовность к службе, уровень интеллектуального развития, направленность личности, степень ответственности за значимые события в жизни, степень адаптивности к меняющимся условиям среды, способности выстраивать межличностные отношения. При этом определяемые при профессионально-психологическом обследовании группы профессиональной пригодности имеют прогностическую значимость.

Опыт работы сотрудников отделения психологического обеспечения ОрЮОИ МВД России с личным составом служебно-боевых подразделений института позволяет говорить о том, что наибольшие затруднения в плане адаптации к учебной и служебной деятельности возникают у принимаемых для обучения на первый курс курсантов, относящихся к третьей категории профессиональной пригодности («рекомендован условно») и входящих в группу повышенного психолого-педагогического внимания. Анализ особенностей их учебной и служебной деятельности показывает, что нарушения дисциплины у таких курсантов отмечаются значительно чаще, чем у представителей групп профессиональной пригодности «рекомендован в первую очередь» и «рекомендован», успешность учебной деятельности у них значительно хуже, а процент отчисляемости выше. Таким образом, чем выше группа профессиональной пригодности, тем выше успешность учебной и служебной деятельности.

В связи с этим становится очевидным тот факт, что процесс адаптации курсантов, входящих в группу повышенного психолого-педагогического внимания и относящихся к третьей категории профессиональной пригодности, изначально затруднен. Это проявляется в возникновении у них проблем в сфере межличностного общения, затруднении в построении контактов. Они значительно чаще не пользуются авторитетом у своих товарищей, обладают сниженным уровнем организаторских способностей, не проявляют склонности к общественной работе. Для них характерна неготовность к взаимодействию с группой, направленному на выполнение служебных задач; неадекватное восприятие своего места и роли в коллективе; несоблюдение об-

щепринятых норм поведения; повышенная агрессивность и конфликтность в период адаптации, и, как следствие, личная недисциплинированность.

Проявление таких психологических особенностей свидетельствует в пользу того, что курсанты, относящиеся к третьей категории пригодности и входящие в группу повышенного психолого-педагогического внимания, нуждаются в дополнительной психологической поддержке в период адаптации.

Технология психологической поддержки таких курсантов представляет собой комплекс последовательных психологических действий, в ходе которых параллельно решаются задачи адаптации бывших школьников к новой сфере жизнедеятельности, к новому стилю обучения в ведомственном вузе и среде профессионального общения, к опыту самоорганизации, последовательно переходящему в целенаправленное саморазвитие. Такая работа носит планомерный системный характер и состоит из нескольких этапов.

На первоначальном этапе, основываясь на результатах профессионально-психологического обследования, сотрудники отделения психологического обеспечения разрабатывают рекомендации для каждого первокурсника и предоставляют их руководителям служебно-боевых подразделений в целях построения ими эффективной индивидуально-воспитательной работы.

На последующих этапах мероприятия по оптимизации процессов адаптации проводятся по программе, которая состоит из трех разделов.

Первый раздел – «Научение учению» (в образовательном учреждении). Эти мероприятия подразумевают формирование базовых навыков к учебной и профессиональной деятельности.

Второй раздел – «Социальная адаптация». Подразумевает адаптацию обучаемых к новому месту, к новым требованиям, к новому коллективу. С этой целью сотрудники отделения психологического обеспечения проводят социально-психологические тренинги, семинары, индивидуальные беседы и консультации.

Третий раздел – «Психологическое сопровождение», включает психологическое просвещение. Предполагает знакомство обучаемых с их индивидуальными особенностями с определением проблемных моментов, развитие компетентности, уверенности в общении и взаимодействия с окружающими, основными приемами саморегуляции, способами снятия стресса и.т.д.

Углубленная программа тренингов адаптивности для первокурсников, относящихся к группе повышенного внимания и третьей категории профессиональной пригодности, разработанная нами, включает в себя тренинги по обучению навыкам учебной деятельности, коммуникативной компетенции и навыкам общения, развитию уверенности в себе, интеллекта, внимания, памяти и наблюдательности, эмоциональной устойчивости и саморегуляции, коррекции неадаптивного поведения и личностных установок. Такая программа реализуется с учетом выявленных в результате диагностики нарушений.

При низкой поведенческой регуляции, свидетельствующей о нервно-психической неустойчивости, эмоциональной лабильности, высокой ситуативной тревожности, неуверенности в своих силах, проводятся психокоррекционные мероприятия, направленные на снижение нервно-психического напряжения и стабилизацию поведенческой регуляции.

При низкой коммуникативности, указывающей на нарушение адаптации из-за проблем в сфере межличностного общения и неадекватных взаимоотношений с окружающими, проводится социально-психологический тренинг, направленный на развитие коммуникативных способностей личности.

При низком моральном потенциале, указывающем на возможные проблемы в плане восприятия требований, предъявляемых спецификой учебной и служебной деятельности, проводится социально-психологический тренинг, направленный на формирование у курсантов необходимого стиля поведения.

При низких интеллектуальных показателях, указывающих на возможные трудности в усвоении учебной программы и снижении успеваемости, проводятся интеллектуальный тренинг и тренинг наблюдательности.

Кроме этого, первокурсники, относящиеся к группе повышенного внимания и третьей группе профессиональной пригодности, становятся обязательными участниками тренинга, направленного на формирование навыков самоорганизации эффективного учения.

Помимо тренинговых мероприятий, сотрудники психологического отделения проводят индивидуальные собеседования с курсантами, имеющими пониженную мотивацию к профессионально-личностному развитию; осуществляют индивидуальную работу по профилактике психологической усталости и коррекции негативных психических состояний; консультирование преподавателей и руководителей служебно-боевых подразделений по вопросам адаптации обучаемых к условиям учебной и служебной деятельности.

Построенная таким образом целенаправленная и систематическая работа по оптимизации процесса адаптации первокурсников к учебной и служебной деятельности и последующее их психологическое сопровождение позволяют значительно развить навыки учебной деятельности, коммуникативную компетенцию, эмоциональную устойчивость в стрессовых ситуациях, волевые качества, а также скорректировать неадаптивное поведение и личностные установки.

Оптимизация процесса адаптации курсантов к условиям учебной и служебной деятельности – чрезвычайно важная задача. От того, как долго по времени и по различным затратам происходит процесс адаптации, зависят текущие и предстоящие успехи курсантов, а также процесс их дальнейшего профессионального становления.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Шепарнева А.И.,

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

Долгое время проблема обеспечения безопасности дорожного движения оставалась вне пристального внимания международной общественности: многие государства рассматривали ее как свое внутреннее дело. Однако увеличение мирового автопарка и развитие дорожной инфраструктуры придали ей все более угрожающий характер.

Сегодня, по словам Министра иностранных дел России Сергея Лаврова, дорожно-транспортные происшествия влекут за собой катастрофические последствия, которые по своим масштабам могут быть приравнены к наиболее опасным «убийцам» XXI века: ежегодно погибает более 1,2 миллиона человек, каждый пятый из них – ребенок, десятки миллионов получают травмы или становятся инвалидами¹.

По прогнозам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), если не предпринять соответствующих действий, то к 2020 году травматизм в результате дорожных аварий может стать третьей – после болезней сердца и депрессии – основной причиной глобального роста болезней и травм людей и будет такой же проблемой для здоровья, как СПИД, туберкулез или малярия. Без принятия скоординированных действий к 2020-му году число жертв на дорогах в мире может достичь 1,9 млн, а к 2030-му году – 2,3 млн человек². В основе этого прогноза лежит динамика числа случаев смертности в результате дорожно-транспортных аварий и уменьшение числа случаев смерти из-за других проблем здоровья.

Так, по мнению экспертов государств-членов ООН, к основным причинам дорожно-транспортных происшествий относятся: превышение скорости, алкоголь, отсутствие программ технического осмотра транспортных средств и устройств, обеспечивающих безопасность (ремни безопасности, детские кресла) и пр.³

Поэтому не случайно в повестку дня 64-й сессии Генассамблеи ООН был включен пункт 46 «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения», что отражает

¹ См.: Российская газ. 2009. 16 нояб. № 5039.

² Интернет-ресурс: <http://www.un.org>.

³ Интернет-ресурс: <http://daccess-ods.un.org>.

особую озабоченность мирового сообщества состоянием дел в этой области». Также 2 марта 2010 года было объявлено о провозглашении 2011–2020 годов «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения» с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях¹. Результатом данной программы должны стать стабилизация и последующее сокращение прогнозируемого уровня смертности и травматизма в результате ДТП в мире к 2020 году².

Ранее по инициативе Российской Федерации в Организации Объединенных Наций был предложен для одобрения ряд проектов соответствующих резолюций, одной из которых был проект резолюции под названием «Повышение безопасности дорожного движения в мире». В ней приветствовалась российская инициатива о проведении в Москве - впервые в истории ООН - Первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения. Только 19 апреля 2012 г. на заседании Генеральной Ассамблеи ООН, посвященном кризису в области обеспечения безопасности дорожного движения, предложенный заместителем министра внутренних дел Российской Федерации Виктором Кирияновым проект резолюции «О повышении безопасности дорожного движения во всем мире» был одобрен государствами – членами ООН.

Третий Международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» проходил 29 октября 2010 года в Таврическом дворце города Санкт-Петербурга. Для участия в нем были приглашены представители правительств всех государств-членов ООН, руководители организаций системы ООН и других международных структур, задействованных в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также представители влиятельных неправительственных организаций.

На шестьдесят шестой сессии Генеральной Ассамблеи ООН, состоявшейся в сентябре 2011 г., в соответствии с пунктом 12 повестки дня «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения» была представлена записка Генерального секретаря ООН Пан Ги Муна на тему «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире». В ней четко определяются основные направления международного сотрудничества государств в процессе разрешения задач, поставленных в соответствии с Планом действий по проведению Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Западные эксперты предлагают ряд мероприятий, которые будут способствовать повышению безопасности дорожного движения. Среди них, как отмечал в своем выступлении еще на Первом Международном конгрессе «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», состоявшемся в Москве в 2008 году, генеральный директор Фонда Международной автомобильной федерации, секретарь Комиссии по глобальной безопасности дорожного движения Д. Уорд, наибольшее внимание следует уделять трем направлениям: развитию дорожной инфраструктуры, используемым транспортным средствам, повышению ответственности пользователя дорог³.

Во-первых, в настоящее время насущным является вопрос о модернизации систем дорожных сетей, для того чтобы они страховали человека от его же ошибок и не допускались дополнительные риски. Это необходимо предусматривать в процессе проектирования либо при ремонте дороги, либо в процессе строительства новой.

Во-вторых, в целях безопасности транспортных средств необходимо повышать значимость краш-тестов для автомобилей, а также пропагандировать новые технологии, одна из которых – система электронной стабилизации, активно применяется во всем мире.

В-третьих, необходимо повышать информированность потребителей.

В-четвертых, правительства различных государств могут стимулировать безопасное вождение за счет налоговых льгот, как, например, в Швеции, которая за последние годы смогла

¹ Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей ООН «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире». A/RES/64/255.

² Нурғалиев Р.Г. Проверка для дороги // Российская газ. 2009. 16 нояб.

³ См.: Материалы Первого Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» // Интернет-ресурсы: www.road-safety.ru.

выйти на первое место в мире по автомобильной безопасности. Кроме того, необходимо поддерживать мировые стандарты автомобилестроения.

Не следует забывать, что процесс, связанный с обеспечением безопасности дорожного движения требует участия самых разных структур, в том числе правительственных и неправительственных. Ни в коем случае не следует возлагать вину только на жертв или говорить о том, что эти дорожно-транспортные происшествия являются неизбежными. Современные исследователи данной проблемы настаивают на создании и развитии настоящих систем обеспечения безопасности на дорогах.

Не случайно Всемирный банк в ноябре 2005 г. объявил об открытии Глобального счета дорожной безопасности – первого всемирного финансового механизма для предотвращения и снижения последствий дорожно-транспортных происшествий. А в 2006 г. была создана независимая комиссия высокого уровня под председательством лорда Роббинса, бывшего секретаря НАТО, членами которой являются представители стран «большой восьмерки», а также других государств из всех регионов мира. Это благотворительная организация, созданная в целях действия пропаганде дорожной безопасности и защиты окружающей среды, в составе экспертных советников которой – представители ВОЗ, ОЭКиР, Всемирного банка и других неправительственных организаций¹.

Таким образом, существует немало примеров эффективного международного сотрудничества, использования инноваций в сфере организации дорожного движения. Действующие межгосударственные соглашения, межправительственные структуры, международные форумы – весомая часть процесса технической стандартизации и гармонизации законодательств различных государств в транспортной сфере. При этом необходимо:

- укреплять правопорядок на дорогах,
- повышать качество дорожных магистралей,
- развивать дорожную инфраструктуру стран мира в целом и России в частности.

РОЛЬ ОБУЧАЮЩИХ СИСТЕМ В ПОДГОТОВКЕ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Шумилин В.П.,

к.п.н., старший преподаватель кафедры
информационных технологий в деятельности
ОВД Орловского юридического института
МВД России

За последние десятилетия наблюдается существенное увеличение объемов и сложности учебных материалов, изучаемых в высшей школе. При этом во многих учебных заведениях наблюдается недостаток высококвалифицированных преподавательских кадров. Большие трудности часто возникают при оперативной подготовке, изготовлении и распространении учебных пособий различных видов. Указанные факторы негативно сказываются на качестве подготовки сотрудников ГИБДД. В связи с этим большое внимание уделяется применению прогрессивных методик обучения, в том числе предполагающих использование вычислительной техники.

Программы, предназначенные для передачи обучаемому знаний и/или умений, получили название «Автоматизированные обучающие системы».

Развитие обучающих систем в настоящее время идет в направлении придания им свойства адаптации к целям и условиям обучения.

В течение почти ста лет психологи значительную часть своих научных усилий тратили на то, чтобы понять процесс обучения. При этом исследовались, главным образом, факторы, влияющие на быстроту усвоения и утрату полученных знаний. В результате этих усилий был установлен ряд надежных принципов, которые могут быть использованы для построения схем обучения.

¹ См.: Горев А.Э. Международные политические инициативы и проекты в области обеспечения безопасности дорожного движения / А.Э. Горев, Д.А. Скороходов // Интернет-ресурсы: www.road-safety.ru.

Принципы обучения имеют прямое отношение к разработке автоматизированных обучающих систем.

Обучение идет быстрее и усваивается глубже, если учащийся проявляет активный интерес к изучаемому предмету.

Обучение является более эффективным, если формы приобретения знаний и навыков таковы, что без труда могут быть перенесены в условия «реальной жизни», для чего они и предназначены. Обычно это означает, что учащемуся важнее научиться находить правильные ответы на вопросы, чем просто узнавать их.

Обучение идет быстрее, если учащийся «узнает результат» каждого своего ответа немедленно. Если ответ правилен, то учащийся должен тотчас получить подтверждение этого, если неправильный - он столь же быстро должен узнать об этом. Даже незначительная задержка резко тормозит обучение. В настоящее время наши учащиеся вынуждены часто подолгу ждать результатов своего ответа.

Обучение идет быстрее, если программа по предмету построена по принципу последовательного усложнения материала. Занятия следует начинать с самых простых заданий, для выполнения которых учащийся уже владеет необходимыми навыками и знаниями. Постоянно уровень сложности материала повышается. Это продолжается до тех пор, пока не будет достигнута желательная степень опытности и умения.

Знание результатов своей работы стимулирует выполнение очередного задания. Трудности, которые учащемуся необходимо преодолевать, должны возникать перед ним последовательно одна за другой, а успешное их преодоление развивает высокий уровень активности.

Поскольку обучение само по себе индивидуально, процесс обучения следует организовывать так, чтобы каждый ученик мог проходить программу соответственно своим индивидуальным особенностям. По ряду причин одни усваивают материал быстрее других, поэтому обучение тех и других в одной группе затруднительно.

Решение многих из этих проблем возможно только с использованием обучающих программ. Лишь очень немногие из тех, кто работает в области создания таких программ, намереваются создать средство, предназначенное для замены преподавателя в классной аудитории. Самое большое, на что можно реально рассчитывать, - это надеяться, что эти системы облегчат труд преподавателя, освободив его от функций, которые преподаватель и так почти не может выполнить, а именно: на протяжении всего курса предмета, на каждом этапе немедленно после усвоения материала контролировать результат. Тогда у преподавателя будет больше возможностей для выполнения задач, которые под силу только человеку-преподавателю и в выполнении которых никакая машина не может его заменить.

Для реализации большинства вышеизложенных принципов обучения в автоматизированной обучающей системе просто необходима четкая структуризация учебного материала. Большинство же имеющихся на сегодняшний день систем разработки не обеспечивает возможности подробной структуризации учебного материала. Во многих случаях разработчику автоматизированной обучающей системы требуется наглядно представить ее структуру не только в общем виде, но и более конкретно, с детализацией до более мелких структур, таких как определения, теоремы, алгоритмы и др. Это позволит разработчику увидеть возможные недоработки, неполноту материала, отсутствие каких-либо промежуточных элементов, необходимых для логической связи понятий. По данной структуре сразу можно будет увидеть базовые понятия, являющиеся основополагающими для данного учебника, знание которых необходимо перед началом процесса обучения. По такой структуре можно легко определить правильность последовательности подачи материала для обучаемого, проверить корректность введенных определений. Наличие подобной структуры может послужить отправной точкой для построения интеллектуальной системы обучения, позволяющей в зависимости от уровня знаний пользователя указывать оптимальный путь обучения и контролировать усвоенные знания, выработать рекомендации по изменению плана учебного процесса. Все это в целом позволит усовершенствовать цикл обучения и уменьшить временные затраты, необходимые на изучение.

ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ТРЕНИНГ КАК МЕТОД ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ К РЕАЛИЗАЦИИ ВЛАСТНЫХ ПОЛНОМОЧИЙ

Юринова Ю.В.,
ГУОБДД МВД России, г. Москва

Сотрудник полиции, выполняя обязанности, возложенные на полицию, и реализуя права, предоставленные полиции, выступает в качестве представителя государственной власти¹.

В нашей стране исполнение государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения возложено на сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации².

Для эффективного исполнения обозначенной государственной функции сотрудники Госавтоинспекции наделены широким кругом властных полномочий³.

С точки зрения права, властное полномочие есть обеспеченное законом ориентирующее требование уполномоченного субъекта определенного поведения и действий, обращенное к физическим и юридическим лицам⁴.

Реализация властных полномочий сотрудниками ГИБДД по своей сути является одним из видов правоприменительной деятельности, требующей высокого уровня профессиональной подготовленности и развитых личностных качеств.

Однако анализ статистических данных о состоянии дисциплины и законности в службе ГИБДД⁵ и освещения в средствах массовой информации отдельных случаев должностной преступности свидетельствуют о недостаточном уровне профессиональной, в том числе и психологической, подготовленности сотрудников Госавтоинспекции к правомерной реализации возложенных на них властных полномочий.

Можно выделить следующие виды наиболее значимых отклонений от правомерной реализации властных полномочий сотрудниками ГИБДД:

- 1) должностные злоупотребления, включающие злоупотребление должностными полномочиями и получение взятки;
- 2) превышение должностных полномочий;
- 3) неприменение властных полномочий в тех ситуациях, в которых это предусмотрено законодательством.

В научной литературе⁶ предлагаются разнообразные психологические методы, которые могут быть использованы в процессе профессиональной психологической подготовки сотруд-

¹ О полиции: Федеральный закон от 07.02.2011 г. № 3-ФЗ. П.1 Ст.30.

² Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утверждено Указом Президента РФ от 15.06.1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения».

³ Административный регламент МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Утв. приказом МВД РФ от 02.03.2009 г. № 185.

⁴ Тихомиров Ю.А. Публичное право: Учебник. М.: БЕК, 1995. 485 с.

⁵ Состояние работы с кадрами органов внутренних дел Российской Федерации за 2010 год: Сборник аналитических и информационных материалов. М.: ЦОКР МВД России, 2011. 88с.

⁶ См. об этом: 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: Орловский юридический институт МВД России, 2009. 140 с.; Кондаурова О.П. Психологический тренинг профессионального общения сотрудников милиции общественной безопасности с гражданами: Дис. ... канд. псих. наук. М., 2001. 225 с. и др.

ников ГИБДД. Это различные виды тренингов (коммуникативный тренинг, ролевой тренинг, социально-психологический тренинг, тренинг сензитивности, профессионально-психологический тренинг, видеотренинг и др.), деловые игры, ролевые игры, метод моделирования дорожных ситуаций и т.д. Все они находят свое применение в практической деятельности психологов подразделений Госавтоинспекции.

Вместе с тем содержательный анализ предлагаемых программ тренингов для сотрудников ГИБДД показал их основную направленность на повышение коммуникативной и конфликтной компетентности личного состава. В связи с этим нами была разработана и апробирована программа профессионально-психологического тренинга реализации властных полномочий сотрудниками ГИБДД, целью которого являлось повышение эффективности реализации властных полномочий сотрудниками ГИБДД путем профилактики и коррекции отклонений от правомерной реализации должностных полномочий (неприменения, превышения и злоупотребления). Тематический план приводится в таблице 1.

Таблица 1

№ п/п	Наименование темы занятия	часы
1.	Психологические проблемы, трудности правоприменительной деятельности сотрудников ДПС ГИБДД (вводное занятие).	2
2.	Анализ видеотрейнеров неправомерной реализации властных полномочий сотрудниками ДПС ГИБДД с использованием матрицы для анализа видеоматериалов.	4
3.	Проигрывание ситуаций неправомерного должностного поведения сотрудников ГИБДД, зафиксированных на видео, с разбивкой их на части.	4
4.	Стереотипы, существующие в деятельности сотрудников ДПС ГИБДД («хозяин на дороге», «правовой нигилизм» и др.), рефлексия причин возникновения того или иного стереотипа.	4
5.	Тренинг ролевого поведения сотрудников с участниками дорожного движения с разным социальным статусом и уровнем юридической грамотности.	4
6.	Видеотренинг «Способы разрешения конфликтных ситуаций».	4
7.	Что мне дал этот тренинг (самоотчет) (заключительное занятие).	2
	Итого:	24

Программа тренинга апробирована в двух группах сотрудников ДПС ГИБДД, первая состояла из 17 инспекторов дорожно-патрульной службы г. Омска, вторая - 16 инспекторов ДПС г. Москвы. В общей сложности в тренинге приняло участие 33 инспектора ДПС Госавтоинспекции.

Перед началом тренинговых занятий была проведена оценка наличного уровня эффективности реализации властных полномочий сотрудниками экспериментальной и контрольной групп. Для оценки эффективности реализации властных полномочий использовались объективные показатели деятельности каждого сотрудника, установленные нормативно-правовыми актами МВД России критерии и показатели, характеризующие результативность, качество и законность профессиональной деятельности, в соответствии с оценкой которых каждому сотруднику присваивался ранг, и метод экспертных оценок.

В качестве экспертов выступали командиры низшего и среднего звена (командиры взводов и их заместители, командиры рот и их заместители) строевых подразделений ГИБДД, в функциональные обязанности которых входит осуществление непосредственного контроля за исполнением должностных обязанностей инспекторами дорожно-патрульной службы в повседневной профессиональной деятельности. При этом экспертам предлагалось оценить каждого подчиненного по шкале от 1 до 5. Где «1» - сотрудник абсолютно неэффективно реализует властные полномочия; «5» - эффективно реализует предоставленные властные полномочия. Для уменьшения субъективного фактора в оценке эксперта и повышения надежности оценок экспертов каждый сотрудник был оценен тремя представителями командно-руководящего состава, независимо друг от друга. Между оценками экспертов устанавливалась корреляционная связь с

помощью коэффициента корреляции Пирсона. Все полученные значения r_{xy} лежат в интервале от 0,85 до 0,63 при $n=17$, что свидетельствует о наличии положительной взаимосвязи между оценками, выставленными экспертами, и достаточной степени их надежности.

После завершения тренинга вновь была проведена оценка эффективности реализации властных полномочий сотрудниками ГИБДД. Для выявления степени влияния проведенных тренинговых занятий на эффективность реализации должностных полномочий инспекторов ДПС использовались следующие методы: самоотчет участников тренинга, экспертная оценка и оценка объективных показателей деятельности каждого сотрудника. Эти же процедуры, кроме самоотчета, были проведены и для двух контрольных групп из тех же подразделений Госавтоинспекции, что и экспериментальные группы.

Для оценки степени влияния тренинга были приняты следующие статистические гипотезы: H_0 – гипотеза об отсутствии различий в эффективности реализации властных полномочий сотрудниками ДПС ГИБДД до и после участия в тренинге; H_1 – гипотеза о наличии различий (повышении эффективности) в реализации властных полномочий сотрудниками ДПС ГИБДД до и после участия в тренинге.

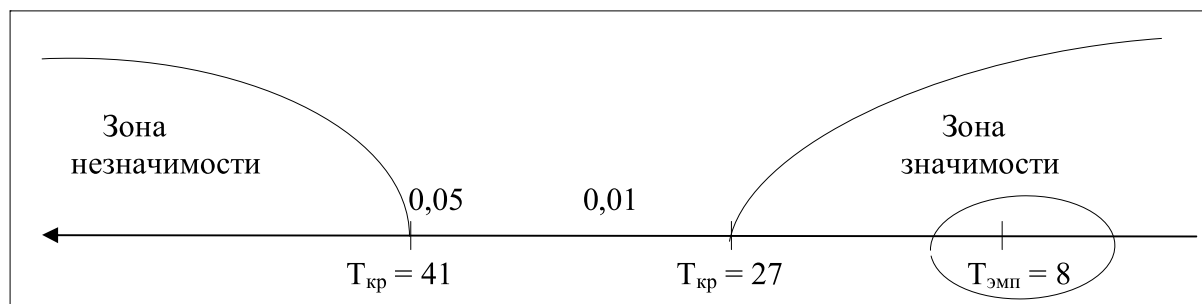
С помощью парного критерия Т-Вилкоксона проведено сравнение эффективности реализации властных полномочий инспекторами дорожно-патрульной службы до и после тренинга.

Экспериментальная группа № 1 состояла из 17 человек. $T_{эмп} = 8$.

n	P	
	0,05	0,01
17	41	27

$$T_{кр} = \begin{cases} 41 \text{ для } P \leq 0,05 \\ 27 \text{ для } P \leq 0,01 \end{cases}$$

«Ось значимости» 1

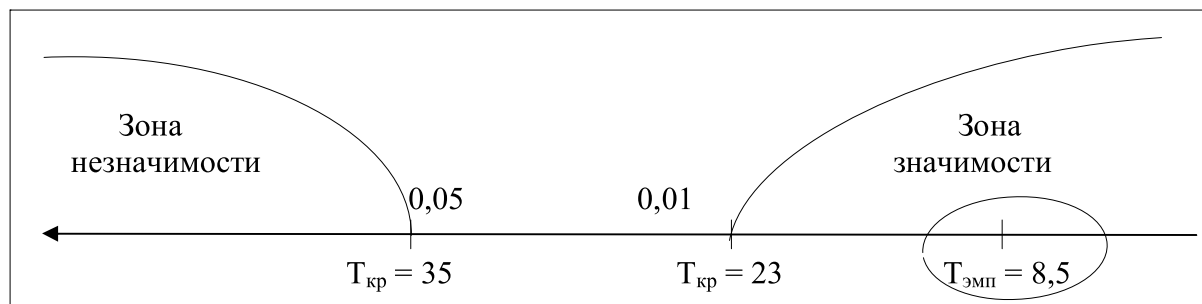


Экспериментальная группа № 2 состояла из 16 человек. $T_{эмп} = 8,5$.

n	P	
	0,05	0,01
16	35	23

$$T_{кр} = \begin{cases} 35 \text{ для } P \leq 0,05 \\ 23 \text{ для } P \leq 0,01 \end{cases}$$

«Ось значимости» 2



Анализ «оси значимости» показывает, что в обоих случаях полученная величина $T_{эмп}$ попадает в зону значимости. Следовательно, можно утверждать, что зафиксированные в экспе-

рименте изменения не случайны и значимы на 1% уровне, то есть принимаем гипотезу H_1 о наличии различий (повышении эффективности) в реализации властных полномочий сотрудниками ДПС ГИБДД до и после участия в тренинге, отклонив гипотезу H_0 . Таким образом, применение профессионально-психологического тренинга реализации властных полномочий сотрудниками ГИБДД способствует повышению эффективности реализации возложенных на них полномочий.

Аналогичные процедуры, проведенные в контрольных группах, показали, что повышения эффективности реализации властных полномочий сотрудниками ГИБДД в этих группах между первичной и повторной оценками, по времени совпадающими с оценками экспериментальных групп до и после тренинга соответственно, не произошло.

Помимо установления факта, что применение профессионально-психологического тренинга реализации властных полномочий сотрудниками ГИБДД способствует повышению эффективности реализации ими должностных полномочий, нас интересовала качественная характеристика влияния тренинговых занятий на коррекцию и профилактику различных видов отклонений от правомерной реализации властных полномочий (неприменения властных полномочий, превышения должностных полномочий или должностных злоупотреблений).

В силу латентности должностной преступности и невозможности произвести количественную оценку ее распространенности прямыми методами в анкету самоотчета участников тренинга, заполняемую ими по окончании тренинга, была включена оценка ситуаций профессиональной деятельности, в которых, по мнению сотрудников, возможно наиболее эффективное применение приобретенных ими в процессе тренинга знаний, умений, навыков. При подсчете учитывался как общий процент респондентов, назвавших ту или иную ситуацию, так и уделялось особое внимание выбору конкретных ситуаций сотрудниками, у которых, по мнению экспертов, произошло наиболее значимое повышение эффективности реализации властных полномочий после тренинга.

Анализ показал, что применение приобретенных в процессе тренинга знаний, умений, навыков сотрудники чаще всего отмечают в следующих ситуациях (таблица 2):

Таблица 2

№ п/п	Типы ситуаций	Кол-во ответов опрошенных %	Ранг
1.	в ситуации наличия у участника дорожного движения визиток высокопоставленных руководителей	39,4%	7
2.	в ситуации, когда водитель предлагает инспектору ДПС войти в его в положение	51,5%	4
3.	в ситуации аудиовидеозаписи, осуществляемой участником дорожного движения	75,75%	1
4.	в ситуации, когда водитель проявляет юридическую грамотность	42,4%	6
5.	в ситуации провокации конфликта участником дорожного движения	69,7%	2
6.	в ситуации задержания водителя-правонарушителя, оказывающего физическое сопротивление или пытающегося скрыться	54,5%	3
7.	в ситуации, когда водитель настойчиво предлагает сотруднику «решить вопрос на месте»	45,4%	5
8.	в ситуации, когда коллега – сотрудник ДПС предлагает водителю несколько вариантов решения вопроса о наказании за совершенное правонарушение, в том числе и «договориться»	30,3%	8

Указанные ситуации разделяются на три типа: а) ситуации, в которых может происходить неприменение властных полномочий (ситуации № 1; 2); б) превышение должностных

полномочий (3; 4; 5; 6); в) должностные злоупотребления (7; 8). Обобщая полученные данные, отметим, что профессионально-психологический тренинг реализации властных полномочий оказывает наибольшее позитивное влияние на профилактику и коррекцию превышения должностных полномочий и неприменения имеющихся у сотрудников ГИБДД властных полномочий. Эффективность профилактики и коррекции должностных злоупотреблений методом психологического тренинга проявляется в меньшей степени. Объяснением этому являются разные социально-психологические предпосылки, лежащие в основе совершения того или иного вида неправомерных действий.

На основании изложенного можно сделать вывод о том, что в процессе профессиональной психологической подготовки сотрудников ГИБДД целесообразно использовать профессионально-психологический тренинг реализации властных полномочий, имеющий высокий коррекционный и профилактический потенциал, прежде всего, для таких видов отклонений от правомерной реализации полномочий, как превышение должностных полномочий и неприменение властных полномочий в тех ситуациях, в которых это предусмотрено законодательно.

ИСПОЛНЕНИЕ ПРИГОВОРА, ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ПОСТАНОВЛЕНИЯ СУДОВ В УГОЛОВНОМ СУДОПРОИЗВОДСТВЕ

Якубина Ю.П.,
к.ю.н., доцент кафедры уголовного процесса
Орловского юридического института
МВД России

В законодательстве одна из стадий уголовного процесса именуется «исполнение приговора», однако такое название не совсем полно передает ее содержание, поскольку исполнению подлежат и действительно исполняются не только приговор, но также определения и постановления судов.

В УПК РФ исполнению приговоров, определений и постановлений суда посвящен раздел XIV, включающий две главы: параграф 46 «Обращение к исполнению приговоров, определений и постановлений» и параграф 47 «Производство по рассмотрению и разрешению вопросов, связанных с исполнением приговора».

Исполнение приговора — заключительная стадия уголовного процесса. Каждое дело, по которому вынесен приговор, проходит данную стадию. Она представляет собой закономерный результат и свидетельство того, что дело разрешено судом, приговор вступил в законную силу, а поэтому содержащиеся в нем предписания должны быть обращены к исполнению и реализованы. В связи с этим весьма важным является изучение круга лиц, вступающих в уголовно-процессуальные правоотношения в связи с обращением приговора к исполнению, а также вопросов, связанных с исполнением приговора, и порядка их разрешения судом.

В ходе исполнения приговора решаются конкретные задачи, вытекающие из общих задач уголовного судопроизводства (ст. 6 УПК). Их специфика и содержание обусловлены значением приговора как справедливого акта правосудия, который имеет общеобязательную силу и подлежит неукоснительному исполнению (ст. 392 УПК РФ).

Специфика указанной стадии выражается в появлении новых участников уголовного судопроизводства. Всех участников уголовно-процессуальной деятельности, между которыми складываются конкретные уголовно-процессуальные отношения в стадии исполнения приговора, можно разделить на три группы: 1) суд; 2) лица, имеющие законный интерес в разрешении вопросов, связанных с исполнением приговора; 3) лица, исполняющие профессиональные обязанности или реализующие соответствующие полномочия. Основным признаком данной классификации субъектов стадии исполнения приговора является цель их участия в судопроизводстве.

В соответствии с конституционным принципом «осуществление правосудия только судом» лицо может быть признано виновным и подвергнуто уголовному наказанию только по приговору суда (ч. 2 ст. 8 УПК РФ). В приговоре разрешается не только вопрос вины, но и вопросы о том, подлежит ли подсудимый наказанию, какому именно, в каком размере или где он

будет его отбывать и др. (ст. 299 УПК РФ). Указанный выше принцип уголовного судопроизводства не имел бы смысла, если какие-либо иные органы или должностные лица могли бы разрешать вопросы, связанные с исполнением приговора. Следовательно, основным и обязательным участником стадии исполнения приговора является суд.

Помимо суда, в данной стадии принимают участие лица, имеющие законный интерес в разрешении вопросов, связанных с исполнением приговора: реабилитированный; осужденный, его законные представители и близкие родственники; лицо, отбывшее наказание; гражданский истец и ответчик, их представители; потерпевший.

Наряду с вышеуказанными лицами, в стадии исполнения приговора в уголовно процессуальные отношения, возникающие в связи с обращением приговора к исполнению и его реальным исполнением, вступают лица, исполняющие профессиональные обязанности или реализующие соответствующие полномочия: прокурор; представитель компетентного органа, по представлению которого разрешается вопрос, связанный с исполнением наказания; защитник; адвокат; уголовно-исполнительные инспекции; судебные приставы-исполнители; администрация мест содержания под стражей; комиссия по делам несовершеннолетних и защите их прав; представители органов внутренних дел (например, органы ГИБДД при исполнении приговора в части лишения водительских прав либо в решении вопроса о задержании и заключении под стражу осужденного, скрывающегося от отбывания наказания в виде штрафа); эксперты-психиатры или врачи, устанавливающие наличие у осужденного тяжкого заболевания, препятствующего отбыванию наказания; командование воинской части или военного учреждения.

Специфика данной стадии проявляется не только в том, что в нее вовлечен указанный круг лиц, но и в функциональном содержании деятельности традиционных участников уголовного судопроизводства лиц. Так, при обращении приговора к исполнению суд лишь оформляет соответствующие документы и направляет их в исправительный орган или учреждение для реализации. Такая судебная деятельность носит организационно-распорядительный характер. Согласно действующему уголовно-исполнительному законодательству суд самостоятельно исполняет приговоры, наказание по которым не предполагает изоляции осужденного от общества, а также не требует срочного исправительного воздействия на него или существенного ограничения прав и свобод осужденного.

Прокурор не осуществляет ни функцию надзора, ни поддержки обвинения, а выполняет правообеспечительную функцию.

Деятельность адвоката заключается не в опровержении обвинения, а в оказании юридической помощи осужденному.

Таким образом, исполнение приговора — это важная стадия уголовного процесса, в которой суд обращает вступивший в законную силу приговор к исполнению, в предусмотренном законом порядке разрешает вопросы, связанные с исполнением приговора, а также непосредственно исполняет отдельные приговоры. Стадия исполнения приговора отличается особым кругом участников (субъектов), который обусловлен спецификой ее задач. Значение классификации состоит в том, что она формирует более четкое представление о месте и роли каждого субъекта в стадии исполнения приговора, объеме их прав и обязанностей. Основным признаком классификации субъектов уголовного процесса является цель их участия в судопроизводстве.

Сборник материалов международной научно-практической конференции

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

В 3-х частях

Часть 3

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. 7,6. Тираж 100 экз. Заказ № _____.

Орловский юридический институт МВД РФ.
302027, Орел, Игнатова, 2.