

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР
ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сборник научных трудов,
посвященный 80-летию ГИБДД МВД России

Выпуск 15

Под общей редакцией О.М. Порташникова

Москва
2016

*Рекомендовано к опубликованию
редакционно-издательским советом НИЦ БДД МВД России*

Безопасность дорожного движения: Сборник научных трудов, посвященный 80-летию ГИБДД МВД России, выпуск 15, 2016. – 120 с.

Сборник содержит материалы по итогам международной научно-практической конференции «Наука и практика в обеспечении безопасности дорожного движения: вчера, сегодня, завтра», посвященной 80-летию ГИБДД МВД России.

В нем освещаются актуальные проблемы теории и практики обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации и зарубежных странах, важными среди которых являются вопросы государственной политики, нормативно-правового регулирования, инновационных технологий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, внедрения интеллектуальных транспортных систем в улично-дорожную сеть, совершенствования деятельности дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции, пропаганды безопасности дорожного движения, международного сотрудничества, социально-экономические аспекты безопасности дорожного движения и др.

В сборнике представлены материалы, в которых содержатся результаты научных исследований в области обеспечения безопасности дорожного движения, обобщен передовой отечественный и зарубежный опыт, накопленный в этой сфере, отражены рекомендации по его реализации, а также определены дальнейшие перспективы развития научных идей в этом направлении.

Предназначен для ведущих ученых и экспертов в области безопасности дорожного движения, представителей общественных объединений и организаций, практических сотрудников и всех тех, кто профессионально занимается проблемами безопасности дорожного движения.

Д.С. Джурук,
преподаватель кафедры ОРД и СТ в ОВД
ФГКОУ ВО «Восточно-Сибирский институт МВД России»

А.В. Зедгенизов,
доцент кафедры менеджмента и логистики на транспорте
ФГБОУ ВО «Иркутский национальный
исследовательский технический университет»,
кандидат технических наук, докторант

Анализ состояния безопасности дорожного движения в России и в мире

Аннотация

В статье дается сравнительный анализ мирового и отечественного состояния безопасности в сфере дорожного движения, учитывая результат которого проводится оценка основных его показателей и дается краткосрочный прогноз изменения дорожно-транспортной безопасности на территории России.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, закон Смида, транспортные риски, социальные риски, транспортная смертность.

В соответствии с докладом Всемирной организации здравоохранения, на протяжении последних пяти лет в мире число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) имеет тенденцию к незначительному увеличению и составило около 1,25 млн человек, из которых чуть более 50 млн получили увечья и ранения различной степени тяжести. Здесь же добавим, что данная неблагоприятная ситуация сформировалась на фоне непрерывного роста мировой численности населения и парка транспортных средств. При этом особый интерес вызывает сумма экономического ущерба от ДТП, составившая порядка 3% мирового ВВП. Так, в 2013 г. в результате ДТП согласно мировой *официальной*¹ статистике погибли 623 355 человек [1], из которых более 48% (301 320 человек) погибших пришлось на такие страны как: Индия (137572 – лидер по абсолютным показателям), Китай, Бразилия, США и Россия, общая численность населения которых составляет около 48% от числа общемирового.

Заслуживает внимания и официальная статистика ГИБДД МВД России, в соответствии с которой на территории Российской Федерации (далее – РФ) в 2015 г. зарегистрировано 184 тыс. ДТП, в которых погибли 23 114 человек и были ранены – 231 197. При этом важно обратить внимание, что на фоне снижения показателей дорожной смертности в последнее время положительная динамика в сфере безопасности дорожного движения не дает оснований признать ее состояние удовлетворительным. Статистика свидетельствует, что количество погибших на 100 тыс. человек в РФ превышает в два раза средний аналогичный показатель в странах Европы [2].

Мировая практика показывает, что при анализе и сравнении состояния безопасности дорожного движения используются не абсолютные, а относительные показатели. Самым распространенным из них является показатель транспортных рисков, исчисляемый количеством погибших в расчете на 10 тыс. автомобилей. Другой общераспространенный по-

¹В данном случае отметим, что помимо мировой официальной статистики Всемирная организация здравоохранения для ряда стран также частично производит учет числа погибших в результате ДТП по выработанной частной методике (модель регрессии).

казатель – это так называемые социальные риски, определяемые по числу погибших из расчета на 100 тыс. человек. В некоторых странах нередко используют такой показатель как количество погибших в расчете на 1 млн километров пробега транспортных средств, который сложно применим не только в России, но и в ряде других стран, так как общенациональной статистики по пробегам автотранспорта как таковой не ведется.

Среднемировое значение показателя социального риска в 2013 г. составило 17,4 случая смерти на 100 тыс. человек. При этом самый высокий годовой показатель смертности в ДТП отмечается в странах Африканского региона – 26,6, а наименьший показатель – 9,3 – соответствует Европейским странам. Российское же значение показателя социального риска составляет 18,9. Необходимо отметить, что к мировым лидерам по данному показателю относятся: Монако – 0,00; Демократическая республика Конго – 0,74; Центральная Африканская республика – 1,26; Филиппины – 1,49; Сомали – 1,92. Обратим внимание на страны Африканского региона, где низкий показатель количества автотранспорта сводит к минимуму дорожно-транспортную смертность. К странам с наихудшими показателями социального риска следует отнести: Джибути – 117,99; Ливию – 70,92; Доминиканскую республику – 27,01; Саудовскую Аравию – 26,57; Южно-Африканскую Республику – 26,15. При этом Россия по данному показателю находится на 160 месте из 180 стран. Таким образом, с учетом мирового и отечественного состояния в сфере дорожно-транспортной безопасности, данные свидетельствуют об актуальности научного осмысления дорожно-транспортного травматизма в России, что наглядно отражено на представленном ниже рис. 1.

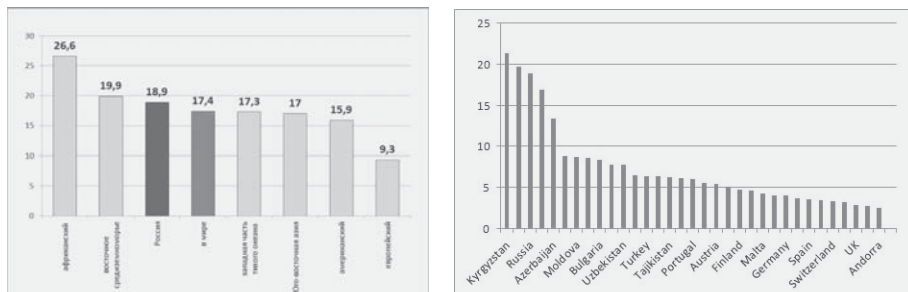


Рис. 1. Показатели смертности в результате ДТП на 100 тыс. чел.

Анализ данного рисунка свидетельствует, что для Европейского региона характерны различия в коэффициентах дорожно-транспортной смертности. Так, наихудшие показатели принадлежат таким странам, как Киргизия, Казахстан, Россия, Туркменистан, Азербайджан, а наилучшие показатели – у Монако, Андорры, Швеции, и Великобритании.

Особо оговорим группы, на которые можно разделить всех пострадавших. Так, около половины от мирового числа погибших в ДТП пришлось на долю мотоциклистов – 23%, пешеходов – 22% и велосипедистов – 4%, в совокупности их можно смело отнести к категории «уязвимых участников дорожного движения»; 31% – водители и пассажиры автомобилей; 19% – иные участники дорожного движения. Высокий процент погибших мотоциклистов, в первую очередь, обусловлен густонаселенностью стран Тихоокеанского региона, где достаточно широко распространены именно двухколесные моторизованные средства передвижения. Анализ статистических данных Европейского региона показывает, что значительная часть погибших (51%) являются пассажирами или водителями автомобилей, что характерно и для России.

Анализ рейтинга мировых показателей транспортных рисков предписывает определение стран с минимальными и максимальными значениями данного показателя, а также их соотношение с отечественными показателями. Так, общемировой показатель транс-

портных рисков составляет 3,51; в странах Европейского региона – 1,69. Нагляднее мировые показатели транспортных рисков отражены в табл. 1.

Как видно из представленных данных, Российский показатель (5,34) транспортных рисков в рейтинге мировых показателей находится чуть выше середины. Однако он в три раза превышает средний европейский показатель и в 1,5 раза – общемировой. Анализируя показатели транспортных рисков стран, являющихся лидерами по значениям социального риска, стоит отметить, что такие государства как Демократическая республика Конго, Центральная Африканская республика и Сомали находятся всего лишь на 136, 141 и 164 местах. При этом их показатели составляют 14,23; 15,48 и 33,81 соответственно.

Таблица 1

Транспортные риски стран мира за 2013 г.

№ п/п	Страна	Транспортный риск (погибших на 10 тыс. автомобилей)
	Монако	0,00
	Сан-Марино	0,18
	Андорра	0,26
	Финляндия	0,44
	Швеция	0,45
-	-	-
	Бразилия	5,03
	Россия	5,34
	Грузия	5,40
-	-	-
	Гвинея	185,31
	Сэнт-Люсия	191,20
	Бенин	202,78

Данные таблицы свидетельствуют, что высокие значения одного показателя практически не гарантируют высокие значения другого. В связи с этим для более объективного сравнения показателей безопасности разных стран необходимо проанализировать транспортные и социальные риски во взаимосвязи друг с другом. Значение транспортных и социальных рисков в странах мира отражено на рис. 2.

Отметим также, что обычное сравнение вышеуказанных показателей для разных стран не совсем корректно, поскольку в странах с растущим уровнем «автомобилизации» транспортный риск будет с одной стороны снижаться посредством увеличения количества транспорта, с другой это увеличение неизбежно приведет к росту количества ДТП и соответственно к увеличению показателя. При этом прогнозируем неизбежный рост показателей социального риска.

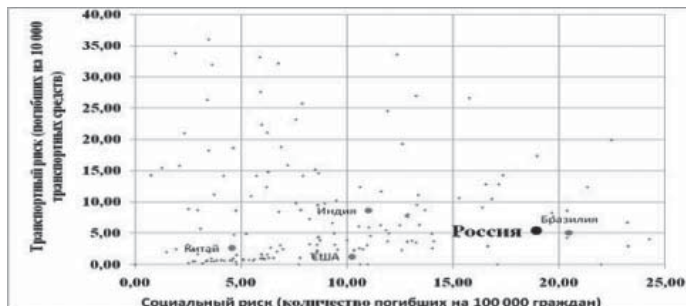


Рис.2. Транспортные и социальные риски для стран мира (данные 2013 г.)

Зависимость транспортных и социальных рисков от уровня автомобилизации была установлена еще в середине XX века английским ученым Рубеном Смидом. Так, на основе изучения статистики смертности в ДТП по 20 странам мира он установил, что транспортные риски снижаются по гиперболе, зависящей от уровня автомобилизации. Впоследствии данная зависимость нашла научное отражение в «законе Смида». Как предполагают некоторые ученые, он связан с феноменом «транспортного самообучения нации». В данном случае подразумевается постепенное привыкание людей к мирному сосуществованию с массой быстро движущихся металлических объектов. Данная теория позволила более объективно сравнивать состояние безопасности дорожного движения в разных странах. В частности, Смид предположил, что общее количество погибших в ДТП (**D**) должно быть степенной функцией от произведения квадрата количества населения (**P**) на количество автотранспорта (**N**). Таким образом, была выведена «формула Смида» для транспортных рисков, а именно:

$$\frac{D}{N} = a \times \left(\frac{N}{P} \right)^{-3} \quad (1)$$

и, как следствие, для социальных рисков и общего количества ДТП соответственно:

$$\frac{D}{P} = a \times \left(\frac{N}{P} \right)^{-\frac{1}{3}} \quad (2)$$

где коэффициент a — единственный «подгоночный параметр, которым пользовался автор модели. Значение $a=30$ было вычислено по двадцати эмпирическим точкам, соответствующим показателям ряда развитых стран уже в 1938 г.

Вместе с тем, очевидно, что с тех пор состояние безопасности дорожного движения в мире изменилось кардинально. Существенно преобразовались требования, предъявляемые к безопасности транспортных средств, к дорожному покрытию, элементам дороги; поменялись правила дорожного движения; ужесточился порядок допуска к управлению транспортными средствами и др. В связи с этим назрела соответствующая современным реалиям необходимость установления зависимости транспортных рисков от уровня автомобилизации. Учитывая тот факт, что по структуре автопарка и климатическим особенностям для России наиболее близок Европейский регион, проанализируем данную зависимость для стран Европейского региона. Зависимость транспортных рисков от уровня автомобилизации стран Европейского региона и кривая Смида показаны на рис. 3.

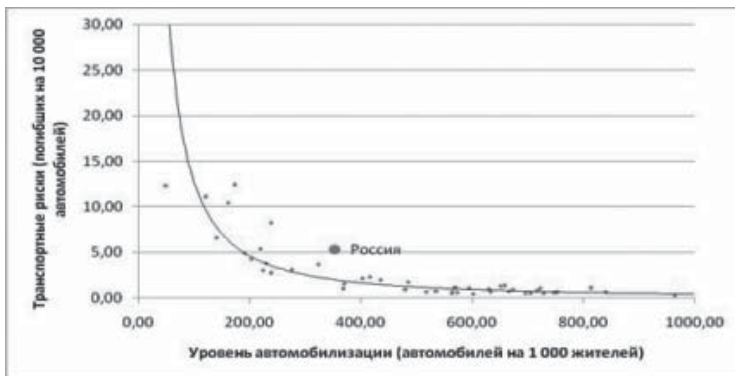


Рис. 3. Распределение транспортных рисков от уровня автомобилизации стран Европейского региона с линией Тренда (закон Смида) (данные 2013 г.)

Как видно из графика, отечественное состояние безопасности дорожного движения не соответствует европейской модели развития. В связи с этим возникает необходимость определения достоверного российского тренда. Для этого проведем анализ изменения российских показателей в динамике. Графически зависимость транспортных рисков от уровня автомобилизации в России отражена на рис. 4.

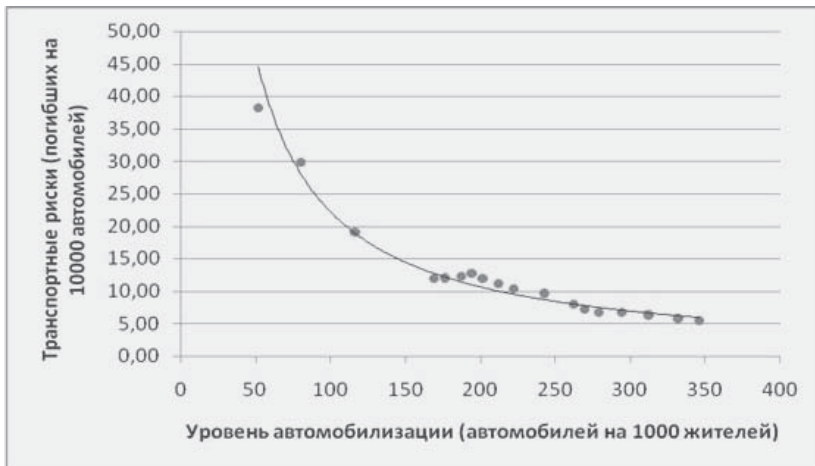


Рис. 4. Зависимость транспортных рисков от уровня автомобилизации России по данным Росстата с линией Тренда (закон Смита)

Данная зависимость с коэффициентом достоверности 0,971 может быть описана формулой 3:

$$\frac{D}{N} = 3026 \times \left(\frac{N}{P}\right)^{-1,06} \quad (3)$$

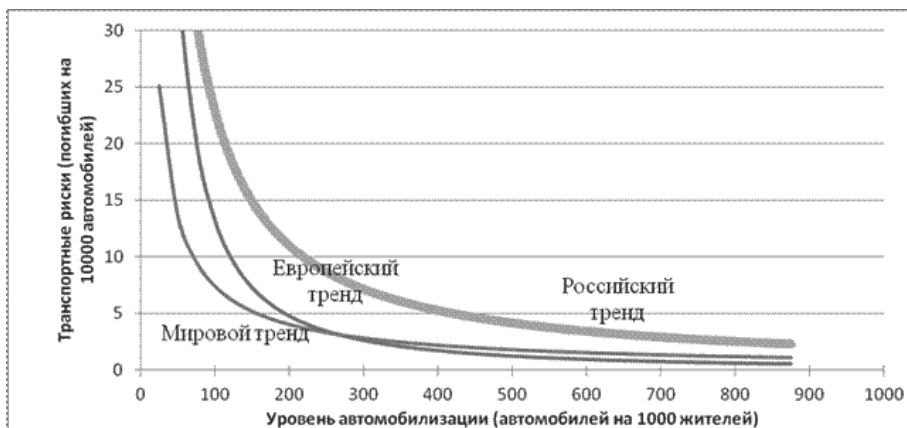


Рис. 5 Зависимость транспортных рисков от уровня автомобилизации линии Тренда (Мировой, Европейский и Российский) в 2013 г.

Анализ рисунка свидетельствует, что странам, где наблюдается активный рост количества автомобилей, соответствует понижающийся тренд транспортных рисков. Отметим, что эта тенденция прослеживается и в России. Однако при этом отечественный тренд в сравнении с мировым и Европейским значительно менее эффективен. Анализ диаграммы, отраженной на рис. 5, показывает снижение транспортных рисков относительно линии тренда, начиная с уровня автомобилизации равного 250. Данные изменения вызваны реализацией Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 гг.», где данные изменения произошли на фоне отмены так называемого «семидневного правила».

Таким образом, изложенное позволяет заключить, что показатели безопасности дорожного движения в Европе являются наилучшими в мире. В связи с этим при решении отечественной проблемы транспортной безопасности рекомендуем ориентироваться на европейскую практику. Безусловно, при этом подразумевается и формирование правосознания, транспортной дисциплины и культуры участников дорожного движения, где важную роль необходимо отвести не только формированию дорожной грамотности, но и работе средств массовой информации. Очевидно, что активная социальная реклама, разработка рейтинговых телевизионных программ, ориентированных на формирование положительной модели поведения участников дорожного движения, бесспорно, заложат в общественном сознании линию поведения, согласно которой соблюдение правил и норм на дороге – залог безопасности жизни и здоровья.

Литература

1. Доклад Всемирной организации здравоохранения о безопасности дорожного движения в мире за 2015 г. //URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/ru/ (дата обращения: 05.01.2016).
2. Сведения ГИБДД МВД России о показателях состояния безопасности дорожного движения //URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения: 05.04.2016).

УДК 351.74

С.В. Степанова,
старший научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Участие ФКУ НИЦ БДД МВД России в научном обеспечении деятельности Госавтоинспекции и работе по выявлению, применению и распространению положительного опыта

Аннотация

В статье рассмотрены место и роль ФКУ НИЦ БДД МВД России в научном обеспечении деятельности Госавтоинспекции. Представлены итоги изучения востребованности научных разработок и результаты исследования организации работы по выявлению, применению и распространению положительного опыта в территориальных подразделениях.

Ключевые слова: Госавтоинспекция, научное обеспечение, положительный опыт.

На современном этапе развития мирового сообщества органы внутренних дел должны решать новые задачи. Эффективность функционирования правоохранительной систе-

мы, соответствие ее растущим потребностям общества невозможны без использования научных достижений в различных областях и сферах.

Научная составляющая является неотъемлемой частью оперативно-служебной деятельности органов внутренних дел Российской Федерации в целом и Госавтоинспекции в частности, однако нередко ее считают второстепенной. Между тем организация систематической работы в этом направлении особенно актуальна.

Научное обеспечение деятельности органов внутренних дел, включая подразделения Госавтоинспекции, осуществляется в соответствии с приказом МВД России от 18 марта 2013 г. № 150 «Об организации научного обеспечения и применении положительного опыта в органах внутренних дел Российской Федерации и внутренних войсках МВД России» [2]. Данный нормативный правовой акт отразил последние изменения в научной и научно-технической сфере, тогда как предыдущий [1] действовал на протяжении 9 лет и к 2013 г. не в полной мере соответствовал потребностям органов внутренних дел. В действующем приказе были учтены теоретические разработки и накопленный подразделениями МВД практический опыт по организации и внедрению результатов научного поиска.

Более того, научное обеспечение деятельности органов внутренних дел России осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации в сфере науки и научно-технической политики, а также с иными ведомственными нормативными правовыми актами.

Научные разработки для органов внутренних дел осуществляют научно-исследовательские организации МВД России, образовательные организации высшего и дополнительного профессионального образования МВД России, их филиалы, а также образовательные и научные организации и предприятия, не входящие в систему МВД России [2].

В частности, в организации научного обеспечения Госавтоинспекции важную роль играет ФКУ НИЦ БДД МВД России (Центр). Его деятельность заключается в проведении исследований причин дорожно-транспортных происшествий, разработке мер по их предупреждению, участии в нормативно-правовом, информационно-аналитическом и техническом совершенствовании деятельности ГАИ [3].

Сотрудники Центра активно участвуют в поиске наиболее эффективных (в том числе новых) форм и методов оперативно-служебной деятельности Госавтоинспекции, разработке методик их использования в повседневной практической деятельности, информировании о них заинтересованных органов, организаций и подразделений системы МВД России.

Основным заказчиком научной продукции Центра является Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГУОБДД МВД России), осуществляющее организационно-методическое руководство [3].

Свою работу Центр строит в тесном взаимодействии с образовательными и научными организациями, налаживает творческое сотрудничество с общественными организациями и объединениями, международными организациями, решающими проблемы в этой сфере, а также с межведомственными подразделениями МВД (полиции) государств – участников СНГ.

Центр стремится обеспечить комплексный подход к решению поставленных перед Госавтоинспекцией задач при проведении научных исследований и анализе актуальных проблем. Ежегодно в нем разрабатываются научные и научно-технические темы, касающиеся всех направлений деятельности ГАИ. Ежегодно результатом деятельности небольшого коллектива становится подготовка более 50 выходных документов: аналитических справок и обзоров, методических рекомендаций, обзоров практики, проектов нормативных правовых актов различного уровня, пособий, сборников, концепций, каталогов, а также монографий, лекций и др. Коэффициент личного участия сотрудников в их подготовке составляет 1,4.

Научные разработки Центра размещаются в банке данных научной и научно-технической информации (БД СНИИ МВД России) и публикуются в рамках редакционно-издательской деятельности, что делает их доступными широкому кругу специалистов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Методические, информационно-справочные материалы по всем направлениям деятельности ГИБДД ежегодно издаются общим тиражом около 5000 экз. и направляются в территориальные подразделения Госавтоинспекции для использования в служебной деятельности и в системе профессиональной служебной и физической подготовки личного состава.

Публикации Центра удобно систематизированы по основным рубрикам, включающим статистические сведения, комментарии к нормативной базе, практику правоприменительной деятельности, освещение положительного опыта, и составляют библиотеку работников Госавтоинспекции.

Для повышения эффективности научного обеспечения, соответствия его реальным условиям, подтверждения правильной направленности проводимых исследований в ходе служебных командировок в подразделения Госавтоинспекции для выявления возникающих проблем в их практической деятельности проводятся мониторинги и различные исследования насущных проблем в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Актуализировать научные исследования, подтвердить их соответствие современным реалиям и повысить практическую значимость позволяет ежегодный анализ востребованности результатов научных исследований, направленных в подразделения ГАИ.

В анкетировании, проводимом с данной целью, регулярно принимают участие сотрудники не менее 75 субъектов Российской Федерации.

Итоги изучения аналитических данных подтверждают важность и высокий прикладной потенциал научных работ Центра, а также определяют предпочтительные формы представления материалов.

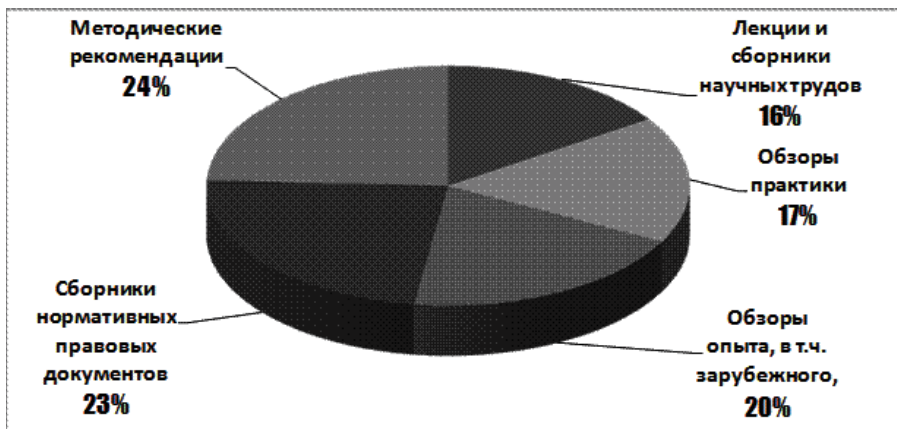


Рис. 1. Частота обращения к различным выходным материалам по результатам научно-исследовательской деятельности Центра

Результаты анкетирования показывают, что из основных видов научной продукции Центра почти в четверти случаев респонденты обращаются к помощи методических рекомендаций. Чуть меньше (23%) составила частота обращения к сборникам основных нормативных правовых актов (рис. 1).

Для сотрудников подразделений Госавтоинспекции они являются «карманными» документами, которые дают возможность за короткое время находить необходимую информацию по вопросам, возникающим в процессе практической работы, быстро оценивать ситуацию и принимать оптимальные решения в рамках своей компетенции, не обращаясь для этого к большому количеству, как правило, объемных нормативных правовых актов.

Наиболее часто используются материалы, содержащие полное и углубленное исследование конкретной проблемной тематики и отражающие ключевые организационные аспекты деятельности ДПС, регистрационных подразделений, подразделений технического и дорожного надзора.

В качестве таковых следует назвать методические рекомендации по тактике действия сотрудников ДПС при надзоре за дорожным движением и соблюдением ими мер личной безопасности, по порядку действий сотрудников ДПС при оформлении материалов дорожно-транспортного происшествия, по организации деятельности регистрационных подразделений Госавтоинспекции по осмотру транспортных средств при совершении регистрационных действий, по организации деятельности Госавтоинспекции, по контролю за соблюдением нормативных правовых актов юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в области обеспечения безопасности дорожного движения, по контролю за соблюдением режима труда и отдыха водителей, в том числе с использованием средств технического контроля (тахографов) и др.

Личный состав постоянно использует издания Центра и апеллирует к ним в ходе несения службы.

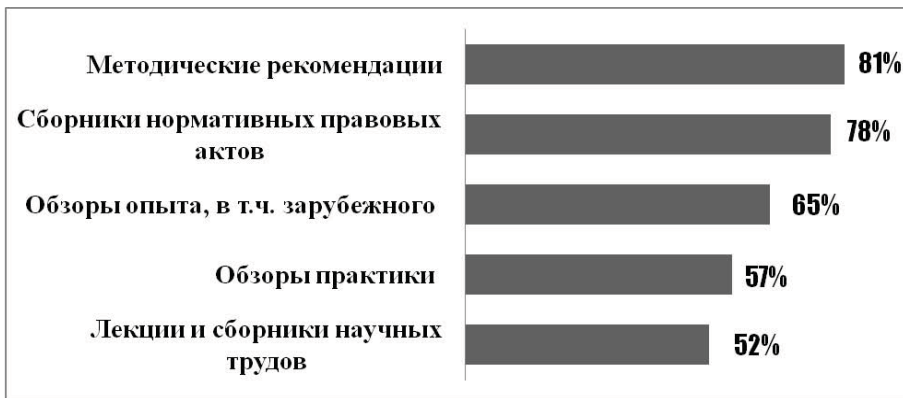


Рис. 2. Востребованность научных материалов Центра в практической деятельности подразделений Госавтоинспекции

В 81% полученных анкет респонденты отметили, что в процессе служебной деятельности регулярно обращаются за информацией к методическим рекомендациям, в 78% анкет была указана высокая практическая значимость сборников нормативных правовых актов. Представляют интерес для подразделений Госавтоинспекции и обзоры зарубежного и отечественного опыта в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, обзоры практики и другие материалы, используемые, в частности, при проведении служебных занятий (рис. 2).

Важно подчеркнуть высокую степень распространения научной продукции Центра «сверху вниз» – с полным охватом районных подразделений Госавтоинспекции. Методические рекомендации и сборники нормативных правовых актов, как указывают респонденты, положительно влияют на уровень профессиональной служебной подготовки личного состава в плане повышения нормативно-правовой осведомленности (82%),

а также способствуют оптимизации принятия управленческих решений и действий при исполнении ряда профессиональных полномочий (77%).

Научные издания используются при подготовке локальных документов: методических пособий (33%), указаний (31%), распоряжений (21%) и приказов (12%).

Внедренные в практическую деятельность научные результаты являются основой для проявления инициативы сотрудниками на региональном уровне и потенциалом для создания ими собственных, с учетом особенностей регионов, эффективных (в том числе новых) форм и методов оперативно-служебной деятельности, которые, в свою очередь, в дальнейшем могут стать положительным опытом и объектом использования в других территориальных органах.

Позтому деятельность по выявлению, применению и распространению положительного опыта является исключительно важной, объединяет структурные подразделения Госавтоинспекции на всех уровнях и, следовательно, должна носить непрерывный характер.

Применение всего спектра существующих инструментов для ознакомления территориальных органов с результатами данной деятельности является важным элементом адаптации наиболее эффективных (в том числе новых) форм и методов работы к условиям конкретных регионов, а также в отдельных случаях при невозможности применения из-за особенностей региона апробированного положительного опыта способствует раскрытию собственных внутренних резервов и развитию творческого начала в данном направлении.

С целью определения наиболее активных регионов, применяющих в своей деятельности эффективные (в том числе новые) формы и методы оперативно-служебной деятельности, в период с марта по май 2015 г. был проведен мониторинг. В исследовании приняли участие более 800 сотрудников из 78 субъектов Российской Федерации, которые сообщили о более чем 220 таких примерах. В анкетах, поступивших в Центр, содержалась сводная информация по подразделениям Госавтоинспекции различных уровней, включая окружной и районный.

В процессе экспресс-анкетирования было выявлено, что территориальные органы часто применяют в своей деятельности эффективные (в том числе новые) формы и методы работы или их элементы, которые могли бы считаться положительным опытом. Однако несмотря на это сами подразделения мало внимания уделяют его выявлению и тем более оформлению в установленном порядке. Часть (19%) указали, что данную работу не проводят вовсе и руководствуются в своей деятельности исключительно сложившимися традиционными подходами.

Выявление в числе прочих регионов, имеющих незначительное количество применяемого положительного опыта (Краснодарский край, Воронежская область, Бурятия, Курская область и др.), говорит о необходимости разработки механизма активизации деятельности в данном направлении и созданию условий, способствующих повышению личной мотивации сотрудников подразделений Госавтоинспекции к выявлению и применению наиболее эффективных (в том числе новых) результатов практической деятельности.

В анкете, разработанной Центром для проведения мониторинга, информацию было предложено систематизировать по следующим направлениям:

- управление деятельностью;
- планирование, контроль;
- организация несения службы;
- документально-методическое обеспечение;
- осуществление взаимодействия;
- автоматизация деятельности и применение специальных технических средств и информационных систем.

Анализ данных из регионов свидетельствует, что независимо от направлений служебной деятельности новые формы и методы работы в большей степени предполага-

ют разработку соответствующего документально-методического обеспечения, способов взаимодействия различных учреждений и организаций, а также автоматизацию и использование специальных технических средств и создание информационных систем (рис. 3).



Рис. 3. Области применения новаций в деятельности территориальных органов Госавтоинспекции

В части документально-методического обеспечения наиболее эффективные (в том числе новые) формы и методы деятельности представляются в виде новых локальных нормативных правовых актов, соответствующих рекомендаций и алгоритмов действия сотрудников (Республика Коми, Республика Саха (Якутия), Республика Алтай, Тульская обл. и др.).

К сожалению, только 47% материалов из всего массива было обсуждено на заседаниях научно-практических секций и различных совещаниях научного характера, 30% – отражено в отчетах, направляемых в вышестоящие организации.

Эффективные разработки в сфере осуществления взаимодействия с другими государственными органами исполнительной власти, с общественными организациями и средствами массовой информации отмечает треть регионов, в большей степени это касается подразделений пропаганды (76% из представленных сведений в этой области). Данные разработки в последние годы значительно повлияли на эффективность внешнего взаимодействия подразделений Госавтоинспекции, что в немалой степени произошло благодаря созданию и внедрению новых схем сотрудничества.

Наибольший интерес для регионов представляет привлечение современных технических средств и информационных систем, что продиктовано желанием оптимизировать временные затраты путем автоматизации своей деятельности.

Так, в Санкт-Петербурге и Ленинградской области разработан программный комплекс оформления дорожно-транспортных происшествий и административных правонарушений «Помощник в административном делопроизводстве» (аппаратно-программный комплекс «ПоВАД»), включающий планшетный компьютер, канал связи и принтер, установленный в машине ДПС. Практическое использование таких комплексов позволило вдвое сократить время составления процессуальных документов по факту ДТП (с 40–50 мин до 20–25 мин). В настоящее время с использованием АПК «ПоВАД» оформляется 100% ДТП, а также более 90 тыс. других административных материалов.

В Москве разработан модуль «Мобильный инспектор», который позволил автоматизировать часть рабочих процессов инспектора ДПС и в результате сократить время оформления административных материалов, а также повысить качество розыскных мероприятий.

В Волгограде с июля 2014 г. применяется автоматическая фотофиксация нарушений ПДД, связанных с непредоставлением преимущества пешеходам на нерегулируемых пешеходных переходах.

В Тамбовской области внедрено программное обеспечение «Постовая ведомость», которое позволяет сотрудникам УГИБДД УМВД ежедневно в автоматическом режиме контролировать расстановку нарядов дорожно-патрульной службы с целью оперативно реагирования на обстановку с аварийностью.

В Республике Татарстан действует комплекс средств автоматизации «ДЧ ГИБДД», который также обеспечивает автоматизацию выполнения основных задач, возложенных на дежурную часть ГИБДД, с помощью специализированных программно-технических средств. Использование комплекса способствует повышению эффективности работы дежурной части, сокращению времени реагирования на сообщения о происшествиях, созданию качественно нового уровня управления силами и средствами.

Достаточно активно осуществляются выявление, применение и распространение положительного опыта в сфере оказания госуслуг населению.

В Белгородской области на информационном портале МРЭО ГИБДД www.belmototr.ru организована онлайн трансляция из зала регистрации транспортных средств и с площадки приема первого этапа практического экзамена. При помощи указанного сервиса пользователи портала могут увидеть реальную обстановку в помещениях, где ведется предоставление государственной услуги, что способствует обеспечению общественного контроля и прозрачности процедур регистрации, а также позволяет населению спланировать время посещения подразделения. Мониторинг мнения посетителей, оценивших деятельность МРЭО ГИБДД УМВД России по Белгородской области, по состоянию на 1 квартал 2015 г. показал высокий уровень удовлетворенности (95,3%) качеством предоставленных государственных услуг.

В Курской области предложен интересный опыт предоставления государственных услуг по регистрации транспорта для участников Великой Отечественной войны и лиц с ограниченными физическими возможностями на дому.

Некоторые из вышеперечисленных форм и методов работы были рассмотрены на заседаниях научно-практической секции ГУОБДД МВД России (Волгоградская область), отдельный опыт был рассмотрен на заседаниях научно-практических секций территориальных органов внутренних дел (например, ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области) и отражен в аналитических обзорах состояния и результатов работы по выявлению, применению и распространению положительного опыта. Материалы рассматривались также на оперативных совещаниях при начальниках управлений Госавтоинспекции (Белгородская область). Но в ряде случаев (Курская, Тамбовская области) они не обсуждались.

Следует отметить невысокий процент эффективных (в том числе новых) форм и методов работы, представленных в таких областях применения, как организация несения службы, управление деятельностью, планирование и контроль. Это обусловлено тем, что в них уже включены совершенствование документально-методического обеспечения, внедрение новой системы осуществления взаимодействия, а также автоматизация.

В целом в большинстве регионов работа по выявлению и применению положительного опыта ведется достаточно активно. Значительное количество оригинальных разработок успешно применяется в деятельности подразделений Госавтоинспекции и способствует повышению ее эффективности. К сожалению, не все они используются в течение длительного времени. Некоторые из них могут носить разовый характер и раз-

рабатываться с целью оперативного решения конкретных задач, возникающих в процессе несения службы. В связи с этим такой опыт не всегда своевременно фиксируется и оформляется в установленном порядке, в то время как мог бы стать полезным для других подразделений Госавтоинспекции.

Кроме того, региональные подразделения не всегда придают должное значение оптимизации своей деятельности и привлечению новых инструментов по ее совершенствованию, а также зачастую не могут определить возможную полезность собственных новаций для других пользователей.

Для оптимизации работы по выявлению, применению и распространению положительного опыта целесообразно в программы профессиональной служебной подготовки, а также семинаров и обучающих курсов для личного состава, ответственного за данную деятельность, включать изучение положений приказа МВД России от 18 марта 2013 г. № 150. Важно популяризировать его среди сотрудников, указывать на высокую значимость научного обеспечения, актуальность выявления, применения и распространения положительного опыта и обмена им между территориальными подразделениями Госавтоинспекции.

Следует осуществлять ежегодный мониторинг данной деятельности путем направления запроса по разработанной Центром форме с целью инициирования рассмотрения различных видов наиболее эффективных (в том числе новых) форм и методов оперативно-служебной деятельности на соответствующих уровнях. В результате мониторинга появится возможность оперативно отслеживать выявленные в регионах наиболее эффективные разработки и своевременно рассматривать их на заседаниях научно-практической секции ГУОБДД МВД России.

С учетом того, что эффективные формы и методы работы часто «оседают» на региональном и районном уровнях, не получают широкого распространения и данная ситуация является общей для многих подразделений Госавтоинспекции, необходима организация взаимодействия между субъектами выявления и распространения положительного опыта.

Кроме того, решением проблемы недостаточного взаимодействия между подразделениями Госавтоинспекции на региональном уровне может стать практика проведения межрегиональных научно-практических конференций, заседаний «круглых» столов для передачи положительного опыта, накопленного в регионах, например в режиме видеоконференции.

В целом анализ положительного опыта в части решения задач по обеспечению безопасности дорожного движения позволит Центру и в дальнейшем оперативно отслеживать динамику положительных и отрицательных процессов в этой сфере, адресно и своевременно решать возникающие проблемы.

Литература

1. Об организации научного обеспечения и распространения передового опыта в органах внутренних дел Российской Федерации и внутренних войсках МВД России: приказ МВД России от 18 декабря 2005 г. № 1055.
2. Об организации научного обеспечения и применении положительного опыта в органах внутренних дел Российской Федерации и внутренних войсках МВД России: приказ МВД России от 18 марта 2013 г. № 150.
3. Вопросы ФГУ «НИЦ БДД МВД России»: приказ МВД России от 10 января 2011 г. № 1 (в ред. приказов МВД России от 31.05.2011 № 604, от 05.07.2011 № 800, от 26.03.2014 № 176).

А.С. Князев,
заместитель начальника отдела –
начальник отделения
ФКУ НИЦ БДД МВД России

П.В. Молчанов,
ведущий научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России,
кандидат юридических наук, доцент

Анализ мест совершения дорожно-транспортных происшествий со скрывшимися транспортными средствами (выводы и предложения)

Аннотация

В статье содержится анализ мест совершения дорожно-транспортных происшествий со скрывшимися транспортными средствами. На основе анализа авторами излагаются результаты и выводы.

Ключевые слова: место совершения дорожно-транспортного происшествия, оставление места дорожно-транспортного происшествия, транспортное средство.

Совершение водителями административных нарушений по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ (оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения (ПДД) места ДТП, участником которого он являлся) обусловлено рядом причин, и, прежде всего, низким уровнем правосознания водителей и надеждой на возможность избежать ответственности за совершенное правонарушение. Производство по данной категории дел возложено на подразделения Госавтоинспекции. При этом приоритет отдается установлению водителей, скрывшихся с мест ДТП, в которых имеются пострадавшие. Как правило, если при совершении таких ДТП не удалось по «горячим следам» установить данные транспортного средства (государственный регистрационный знак, модель, цвет и т.д.), на котором скрылся нарушитель, то раскрытие и расследование таких происшествий будет связано со значительными затратами рабочего времени сотрудников Госавтоинспекции, отвлечением от выполнения других функций.

Розыск водителей, скрывшихся с мест ДТП в нарушение ПДД, представляет собой важную задачу, поскольку распространенность таких случаев не способствует реализации принципа неотвратимости наказания и ведет к распространению правового нигилизма среди водителей.

За рассматриваемый период времени (с 2013 по 2015 гг.) выявлено сокращение количества ДТП с пострадавшими, с мест совершения которых ТС скрывались, с 20 410 до 19 308 (–5,4%). Однако доля таких ДТП от общего количества происшествий, в которых пострадали люди, напротив – увеличилась с 10,0% до 10,5%.

В 2015 г. произошло 19 308 (–1,3%) ДТП, в которых погибли 1202 (–9,9%) и получили ранения 19 328 (–1,6%) человек.

Стоит отметить, что за три исследуемых года выявлена положительная динамика ДТП, в которых скрывавшиеся ТС были впоследствии разысканы. Доля таких ДТП увеличивалась с 50,6% (в 2013 г.) до 57,8% (в 2015 г.).

За 12 месяцев 2015 г. доля происшествий, в которых скрывавшиеся ТС впоследствии были найдены, составила: в первые сутки – 58,4% (6523 ДТП); от 1 до 3 су-

ток – 14,7% (1639 ДТП); от 3 до 10 суток – 13,2% (1479 ДТП), свыше 10 суток – 13,7% (1528 ДТП).

Таким образом, несмотря на негативную ситуацию с долевым увеличением количества ДТП, с мест совершения которых ТС скрывались, выявлена положительная динамика по розыску ТС в таких ДТП. Однако процент ДТП, с мест совершения которых ТС скрылось и впоследствии не было найдено, все еще достаточно велик и составляет 42,2% (8207 ДТП).

В ходе работы установлено, что подавляющее количество ДТП с пострадавшими, с мест совершения которых ТС скрывалось, на протяжении рассматриваемых лет происходило в городах и населенных пунктах. Долевые значения этих ДТП составили в 2013 г. 87,0%, в 2014 – 86,6% и 87,1% – в 2015 г. В 2015 г. произошло 16 810 (–0,8%) ДТП, в которых погибли 669 (–14,1%) и ранены 16 983 (–0,8%) человека.

Выявлено, что большая часть количества ДТП со скрывшимися ТС совершена в столицах субъектов и городах федерального значения, где их доля в 2015 г. составила 58,1% от общего количества ДТП со скрывшимися ТС во всех городах и НП.

Каждое пятое происшествие (20,8%) произошло в райцентрах или населенных пунктах районного значения. В городах республиканского, краевого, областного (окружного) значения совершено почти каждое восьмое такое ДТП (13,7%) (рис. 1).

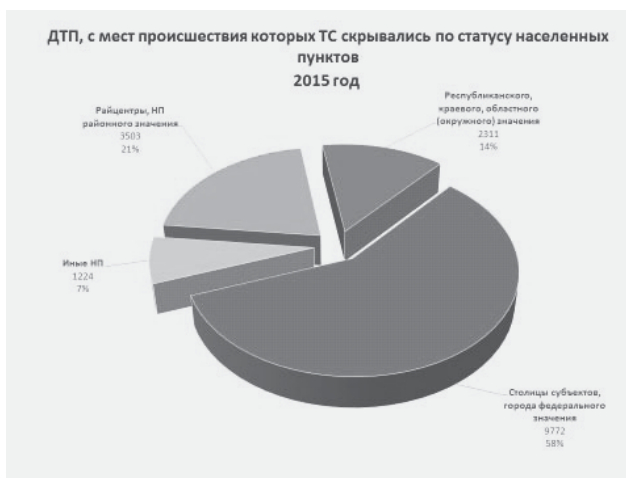


Рис. 1. Распределение количества ДТП, с мест совершения которых ТС скрывались, по статусу населенных пунктов в Российской Федерации (2015 г.)

Доля рассматриваемых ДТП, происходивших на автомобильных дорогах (вне городов и населенных пунктов), в 2013–2015 гг. составила 12,5; 12,8 и 12,3% соответственно. В 2015 г. здесь совершено 2379 (–5,3%) ДТП, в которых погиб 521 (–3,3%) и получили ранения 2219 (–7,9%) человек.

Половина (52,7%) таких происшествий (1254 ДТП) произошла на региональных или межмуниципальных дорогах (регионального или межмуниципального значения), почти четверть (24,4%) таких ДТП (580) – на федеральных автомобильных дорогах. Практически каждое пятое (18,9%) ДТП (452) – на дорогах местного значения (дороги местного значения, включая относящиеся к собственности поселений, муниципальных районов, городских округов).

Необходимо отметить, что самую высокую тяжесть последствий имели происшествия, в которых ТС скрывались, на автодорогах вне городов и населенных пунктов, в них смертельные травмы получил практически каждый пятый пострадавший (19,0). На эти происшествия приходится почти половина числа всех погибших в ДТП (43,3%), при этом доля таких ДТП сравнительно не велика (12,3%) (рис. 2).

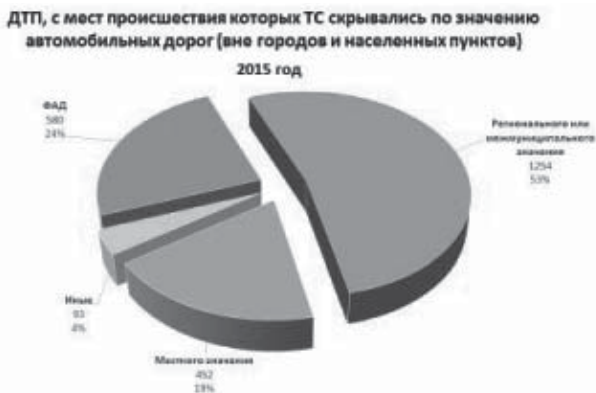


Рис. 2. Распределение количества ДТП, с мест совершения которых ТС скрывались, по значению автомобильных дорог (вне городов и населенных пунктов) в Российской Федерации (2015 г.)

По результатам проведенного анализа происшествий, с мест совершения которых ТС скрывались, можно сделать несколько выводов.

При незначительном росте доли количества таких ДТП от общего количества происшествий, выявлена положительная динамика количества ДТП, в которых скрывшиеся ТС были впоследствии разысканы.

Подавляющее количество ДТП, с мест совершения которых ТС скрывались, происходило в городах и населенных пунктах. При этом большая часть из этих ДТП была совершена в столицах субъектов и городах федерального значения.

Самую высокую тяжесть последствий имели происшествия, в которых ТС скрывались, на автодорогах вне городов и населенных пунктов, вместе с тем доля таких ДТП мала.

Как представляется, следует ориентировать сотрудников Госавтоинспекции на более качественное проведение административных расследований с целью увеличения количества установленных транспортных средств.

Одновременно, на наш взгляд, целесообразно внести изменения в ст. 12.27 КоАП РФ в части разграничения ответственности за оставление водителем в нарушение ПДД места ДТП, участником которого он являлся, в зависимости от причиненного ущерба (материальный или вред здоровью), ужесточив ответственность за вред здоровью.

Также при установке работающих в автоматическом режиме специальных технических средств и систем видеонаблюдения необходимо учитывать результаты углубленного анализа аварийности мест ДТП, с которых водители скрылись.

В заключение необходимо отметить, что по нашему убеждению, дальнейшая разработка рассмотренных в статье вопросов позволит найти правильное решение в целях реализации принципа неотвратимости наказания и повышения эффективности защиты прав и законных интересов участников движения.

С.Г. Бородина,
ведущий научный сотрудник ФКУ НИЦ БДД МВД России,
кандидат технических наук

Е.В. Дедюлин,
научный сотрудник
ФКУ НИЦ БДД МВД России

О некоторых особенностях дорожно-транспортной аварийности с участием пожилых водителей в Российской Федерации

Аннотация

Статья посвящена изучению тенденций и характеристик дорожно-транспортных происшествий с участием пожилых водителей. Приводятся установленные в результате проведенного исследования параметры и особенности аварийности с участием пожилых водителей, необходимые для разработки адекватной стратегии и мер предупреждения и снижения тяжести последствий таких ДТП. Рассмотрена специфика показателей аварийности с участием пожилых водителей различных возрастных групп.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, показатели дорожно-транспортной аварийности, пожилые водители, автотранспортные средства.

Демографические изменения численности населения Российской Федерации и динамика показателей аварийности с участием водителей пожилого возраста (старше 60 лет) свидетельствуют о высокой вероятности усиления в ближайшие годы влияния людей рассматриваемой возрастной группы на безопасность дорожного движения. Это подтверждает опыт зарубежных стран с развитой автомобилизацией, таких как Германия, Англия, Япония, где в настоящее время данная проблема стоит достаточно остро и сложилась эффективная практика профилактики дорожно-транспортной аварийности с участием водителей данного возраста – пожилых водителей (ПВ).

В то же время проблема роста аварийности с участием ПВ в нашей стране хоть и обостряется, но пока не носит угрожающего характера. Однако, как и в странах с высокой автомобилизацией, чем выше доля населения, стремящегося к освоению навыков вождения с последующим их применением, тем больше в будущем пожилых водителей.

С целью определения параметров и особенностей аварийности с участием ПВ, необходимых для разработки адекватной стратегии и мер предупреждения и снижения тяжести последствий таких ДТП, Научно-исследовательским центром проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации проведен анализ данных государственного учета показателей дорожно-транспортной аварийности.

В ходе исследования установлено, что в 2013–2015 гг. **абсолютные** и **долевые** значения основных показателей аварийности с участием водителей возраста 60 лет и более **увеличились**. В 2015 г. рост абсолютных и долевого значений количества ДТП и числа пострадавших в них также продолжился.

Стоит отметить, что эти изменения в 2014 г. в сравнении с АППГ в основном определяли рост количества ДТП и числа пострадавших в них с участием водителей возраста 60–64 гг. (более половины от всех ПВ). В 2015 г. рост аналогичных показателей с участием водите-

лей возраста 60 лет и более продолжился, однако в сравнении с АППГ наибольший «вклад» внесли показатели с участием водителей возраста от 65 до 69 лет (около 65% ДТП и 75% пострадавших в них соответственно), также за этот период существенно возросло количество ДТП и погибших в них с участием водителей в возрасте 70 лет и более.

Уровень и динамику аварийности рассматриваемого вида в наибольшей мере определило количество ДТП, совершенных из-за нарушений ПДД самими водителями. При этом установлено, что с **увеличением возраста ПВ** в структуре аварийности с их участием **растет и удельный вес ДТП**, совершенных ими. Установлено, что наиболее аварийной группой среди ПВ является группа от 70 лет и более. Среди ДТП с участием ПВ возраста 70 лет и более порядка семи ДТП из десяти происходило по их вине.

Тяжесть последствий с участием ПВ, где они **сами пострадали**, на протяжении 2013–2015 гг. в 1,5 раза выше, чем тяжесть последствий с участием водителей всех возрастов, а также **ДТП из-за нарушения ПДД** водителями пожилого возраста. Такое положение дел может свидетельствовать о физической уязвимости, неадекватности действий таких водителей при внезапном возникновении аварийных ситуаций.

В общей структуре аварийности с участием пожилых водителей подавляющее большинство составляют ДТП с участием водителей-мужчин (95%), что является следствием не только разницы в характере управления автомобилем мужчин и женщин, но и относительно малой численности пожилых женщин-водителей и частотой пользования ими ТС. Причем по данным Росстата численность населения мужчин от 60 лет и более в 2 раза меньше численности женщин аналогичного возраста (9,7 млн мужчин против 18,1 млн женщин в 2014 г.).

Характер распределения годового количества ДТП с участием ПВ, числа погибших и раненых в них по месяцам в 2013–2015 гг. в целом совпадает со сложившимся за многолетний период распределением аналогичных общих показателей аварийности в стране. Основное количество таких происшествий, число погибших и раненых в них (более двух третей) совершено в период с мая по декабрь с максимальной концентрацией и тяжестью последствий таких ДТП в августе-сентябре.

Среди дней недели наибольшими значениями основных показателей аварийности и тяжести последствий характеризуются ДТП, совершенные ПВ в пятницу и субботу.

ДТП с участием ПВ в основном происходили в светлое время суток. На период с 6 до 18 ч приходилось около 70,0% количества таких происшествий и числа пострадавших в них. В темное время суток (с 18 до 6 ч.) происходило только каждое четвертое рассматриваемое ДТП. Однако тяжесть последствий таких ДТП очень высока, более чем в два раза выше аналогичного показателя для ДТП светлого времени суток.

С точки зрения наибольшей концентрации (около 60,0%) количества таких ДТП и числа раненых в них участников дорожного движения проблема аварийности с участием ПВ особенно актуальна в городах и населенных пунктах. ДТП с участием ПВ, совершенные на автомобильных дорогах, характеризуются наибольшей смертностью пострадавших и очень высокой тяжестью последствий.

Почти две трети всех ДТП с участием ПВ и по их вине составляют столкновения ТС, каждое пятое – наезд на пешехода. Среди ДТП остальных видов самую негативную динамику (при относительно малом количестве) имеют происшествия, отнесенные к «другим видам ДТП», что может свидетельствовать об увеличении количества происшествий с участием ПВ нестандартного характера.

Распределение количества ДТП, совершенных ПВ по видам нарушений ПДД, существенно отличается от общего, имеет ряд характерных признаков, обусловленных функциональными ограничениями и физической уязвимостью таких водителей. В среднем за 2013–2015 гг. наиболее распространенными причинами совершения таких ДТП были «несоблюдение очередности проезда» (27,4 %), «неправильный выбор дистанции» (11,6%), «несоответствие скорости конкретным условиям движения и превышение

установленной скорости движения» (10,8%), «выезд на полосу встречного движения» (10,6%) и «нарушение правил проезда пешеходного перехода» (9,6%). Суммарные доли количества ДТП, совершенных из-за таких видов нарушений ПДД, числа погибших и раненых в них составили более 80,0%.

Наибольшую тяжесть последствий имели ДТП, совершенные из-за нарушения правил обгона и расположения ТС на проезжей части, а также выезда на полосу встречного движения.

Особенностью ДТП, совершенных водителями возраста 70 и более лет, является очень значительный (32,6%) удельный вес ДТП из-за несоблюдения очередности проезда и нарушения правил проезда пешеходного перехода (12,0%). Однако, как и среди водителей всех возрастов, самую высокую тяжесть последствий среди ДТП из-за нарушения ПДД водителями в возрасте от 60 лет и более имели такие происшествия, как выезд ТС на полосу встречного движения.

В результате проведенного анализа установлено, что основными причинами совершения ДТП пожилыми водителями являются нарушения ПДД, связанные с различными видами маневрирования – обгон, поворот, перестроение, разворот.

Самыми распространенными схемами совершения таких ДТП являются различные виды столкновений ТС, совершенные на перегонах и пересечениях улиц и дорог:

- попутное направление движения ТС (ТС не поворачивают);
- пересекающееся направление движения ТС при движении ТС в перпендикулярных направлениях;
- встречное направление движения ТС (ТС не поворачивают);
- встречное направление движения ТС (при совершении левого поворота на перекрестке);
- наезд на пешехода в зоне пешеходного перехода;
- наезд на пешехода (вне пешеходного перехода);
- съезд ТС с дороги (вправо);
- столкновение с ТС, находящимся в перпендикулярном направлении справа и осуществляющим левый поворот;
- съезд влево перед встречным ТС, движущимся в прямом направлении;
- столкновение при выезде на встречную полосу при обгоне.

На такие ДТП приходится более трети от общего числа погибших в ДТП с участием и по вине ПВ всех возрастов.

Наряду с идентичностью перечней основных схем совершения ДТП с участием ПВ, имеются определенные различия в их параметрах. В частности, установлено, что ДТП с участием пожилых водителей самого старшего возраста отличаются более значительным количеством совершения.

Результаты проведенных исследований характеристик аварийности с участием пожилых водителей могут быть учтены в практической деятельности по профилактике аварийности с участием пожилых водителей ТС подразделений Госавтоинспекции государственного и регионального уровня, системы социального обеспечения и образовательных учреждений. Так, по направлению нормативно-правового регулирования целесообразна разработка специальных обучающих и информирующих программ (далее Программ) для пожилых водителей по стратегии безопасного управления ТС и профилактике аварийности с их участием, основанных на акцентированном рассмотрении наиболее значимых причин совершения таких ДТП.

Ввиду установленных характерных особенностей рассматриваемого вида ДТП в Программе целесообразно предусмотреть рассмотрение характеристик аварийности для водителей возраста 60–69 лет и 70 и более лет.

В зависимости от статуса таких программ (государственная, республиканская, областная) они должны быть дополнены результатами анализа показателей дорожно-транспортной аварийности в соответствующем регионе.

Программы должны содержать анализ основных параметров рассматриваемой аварийности и рекомендации по отработке стратегии безопасного управления ТС водителями в части выбора времени и маршрута движения (основанного на анализе локализации мест совершения ДТП как с их участием, так и из-за нарушения ими ПДД). Также в программе необходимо предусмотреть рассмотрение типичных для таких водителей схем совершения, отработку или корректировку навыков движения в плотном транспортном потоке, осуществления различных маневров при проезде пересечений и примыканий дорог. Обучение должно осуществляться как на теоретической основе, так и с обязательным компонентом освоения этих знаний на практике, на действующей модели элементов дорог, перекрестков и развязок.

УДК 342.95

А.Ю. Якимов,
советник Президента по вопросам безопасности
дорожного движения Российского Союза Автостраховщиков,
доктор юридических наук, профессор

Правовое регулирование статусов отдельных разновидностей транспортных средств, участвующих в дорожном движении, и основные направления его оптимизации

Аннотация

Настоящая статья посвящена рассмотрению правового регулирования статусов отдельных разновидностей транспортных средств, участвующих в дорожном движении. На основе анализа положений Правил дорожного движения Российской Федерации выделяются разновидности указанных транспортных средств, статусы которых отличаются наличием определенных требований, предъявляемых к ним, а равно установленных ограничений и предусмотренных преимуществ, связанных с участием в дорожном движении. С учетом полученных результатов формулируются основные направления оптимизации данного правового регулирования.

Ключевые слова: базовая разновидность транспортных средств, дополнительная разновидность транспортных средств, дорожное движение, Правила дорожного движения Российской Федерации, статус разновидности транспортных средств, транспортные средства, участвующие в дорожном движении.

При рассмотрении вопроса о нормативно установленных разновидностях транспортных средств, участвующих в дорожном движении, мы не будем углубляться в сравнительно-правовой анализ положений, содержащихся в различных нормативных правовых актах.

Речь идет о Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (примечание к ст. 12.1), Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ст. 25) и Правилах дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (далее – ПДД).

Дело в том, что в данных актах, где упоминаются определенные разновидности таких транспортных средств, последние рассматриваются немного по-разному, исходя из специфической направленности конкретного документа, и с различной степенью детализации. Поэтому, на наш взгляд, сопоставление соответствующих положений представляет собой отдельную самостоятельную задачу.

С учетом этого ограничимся исследованием ПДД (а также органично дополняющих их нормативных документов), которые являются главным нормативным правовым актом, регламентирующим осуществление процесса дорожного движения, причем акцентируем внимание на осмыслении статусов отдельных разновидностей механических транспортных средств, выступающих в качестве основных объектов указанного движения.

Под статусами транспортных средств будем понимать совокупности определенных требований, предъявляемых к ним, а равно установленных ограничений и предусмотренных преимуществ, связанных с участием в дорожном движении.

В соответствии с п. 1.2 ПДД механическим транспортным средством (далее – транспортное средство) является приводимое в движение двигателем устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины).

Исходя из принципиальных конструктивных особенностей и основополагающих технических характеристик, можно выделить следующие базовые разновидности транспортных средств, участвующих в дорожном движении, которые упоминаются в ПДД: легковые автомобили, грузовые автомобили, автобусы, мотоциклы, мопеды, троллейбусы и трамваи.

Следует обратить внимание на то, что в ПДД даны определения только двух из числа указанных разновидностей транспортных средств: мотоцикла и мопеда (п. 1.2). При этом к мотоциклам приравниваются трициклы, а также квадроциклы с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, имеющие определенные величины ненагруженной массы и максимальной эффективной мощности двигателя. Что касается мопедов, то к ним приравниваются квадроциклы, имеющие технические характеристики, аналогичные техническим характеристикам мопеда.

Такая «избирательность» представляется не слишком удачной, особенно с учетом того, что, как уже было отмечено, перечисленные выше нормативные правовые акты имеют некоторые терминологические отличия в части, касающейся наименования разновидностей транспортных средств.

Последовательно рассмотрим статусы данных базовых разновидностей и производных от них, которые выделяются по различным параметрам технического, функционального и иного характера.

Легковые автомобили имеют самые «мягкие» ограничения по скорости движения вне населенных пунктов на автомагистралях (не более 110 км/ч) и остальных дорогах (не более 90 км/ч), что установлено в п. 10.3 ПДД.

Кроме того, легковым автомобилям разрешается стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, в местах, обозначенных знаком 6.4 с одной из табличек 8.6.2, 8.6.3, 8.6.6–8.6.9 (п. 12.2 ПДД).

Одновременно в п. 22.9 ПДД установлены жесткие ограничения, касающиеся перевозки детей до 12-летнего возраста: на переднем сиденье легкового автомобиля данная перевозка должна осуществляться только с использованием детских удерживающих устройств.

Определенные преимущества в движении имеет дополнительная разновидность рассматриваемых транспортных средств, отличающаяся по функциональному назначению. Речь идет о транспортных средствах, используемых в качестве легковых такси, которым на обозначенных знаками 5.11.1, 5.13.1, 5.13.2, 5.14 дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств в порядке исключения разрешаются движение и остановка на этой полосе (п. 18.2 ПДД).

Правомерно указать и на иное преимущество, вытекающее из содержания пп. 12.4 и 12.5 ПДД: другим транспортным средствам запрещаются остановка и стоянка на определенном расстоянии от мест стоянки легковых такси, обозначенных разметкой 1.17, а при ее отсутствии – от указателя места стоянки легковых такси (кроме остановки для посад-

ки и высадки пассажиров, если это не создаст помех движению транспортных средств, используемых в качестве легкового такси).

При этом следует иметь в виду, что в п. 5¹ Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (далее – основные Положения), установлены определенные требования к этим транспортным средствам.

Они должны быть оборудованы таксометром, иметь на кузове (боковых поверхностях кузова) цветографическую схему, представляющую собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке, и на крыше – опознавательный фонарь оранжевого цвета (п. 5¹ Основных положений).

Грузовые автомобили делятся на две различные разновидности по величине разрешенной максимальной массы (определение данного термина включено в п. 1.2 ПДД): не более 3,5 т и более 3,5 т.

Это отличие проявляется, в частности, в том, что грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т имеют такие же «мягкие» ограничения по скорости движения вне населенных пунктов, как и легковые автомобили (п. 10.3 ПДД).

Среди этих грузовых автомобилей выделяется дополнительная разновидность – автомобили, имеющие разрешенную максимальную массу более 2,5 т. В п. 9.4 ПДД для данных автомобилей установлено ограничение, касающееся расположения на проезжей части: на любых дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, занимать крайнюю левую полосу им разрешается только для поворота налево или разворота.

Что касается грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т, то их максимальная скорость на соответствующих дорогах вне населенных пунктов меньше упомянутой выше скорости на 20 км/ч (п. 10.3 ПДД). При этом в п. 16.1 ПДД предусмотрен запрет на движение этих автомобилей далее второй полосы на автомагистралях.

Имеются и другие ограничения, касающиеся остановки и стоянки. Указанным грузовым автомобилям на левой стороне дорог с односторонним движением разрешается остановка лишь для загрузки или разгрузки (п. 12.1 ПДД). Согласно п. 17.2 ПДД в жилой зоне им запрещается стоянка вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест.

В качестве дополнительных разновидностей рассматриваемых грузовых автомобилей следует выделить автомобили, перевозящие грузы определенного вида. Имеются в виду крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы.

Прежде всего, важно отметить наличие дополнительных требований по обозначению рассматриваемых транспортных средств, которые предусмотрены в п. 8 Основных положений. На транспортных средствах, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы, должны быть установлены опознавательные знаки «Ограничение скорости» и соответственно «Опасный груз» и «Крупногабаритный груз», а также в соответствующих случаях – «Длинномерное транспортное средство».

Необходимо обратить внимание, что перевозка тяжеловесных и опасных грузов, движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без него превышают определенные величины по ширине, высоте от поверхности проезжей части, по длине, либо движение транспортного средства с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства на определенную величину, осуществляются в соответствии со специальными правилами (п. 23.5 ПДД).

Помимо такой отсылочной нормы в ПДД прямо предусмотрены определенные положения, регламентирующие движение указанных транспортных средств. Например, согласно п. 10.4 ПДД, им разрешается движение со скоростью, не превышающей установленной при согласовании условий перевозки.

Установлены и некоторые ограничения, связанные с расположением на проезжей части. Так, вне населенных пунктов на дорогах с двусторонним движением, имеющих две полосы, транспортное средство, для которого установлено ограничение скорости, а также транспортное средство, имеющее длину, превышающую определенную величину, должны находиться от движущегося впереди транспортного средства на такой дистанции, чтобы обгоняющие транспортные средства могли без помех перестроиться на ранее занимаемую ими полосу (п. 9.11 ПДД).

Однако это требование не действует при движении по участкам дорог, на которых запрещается обгон, а также при интенсивном движении и движении в организованной транспортной колонне (определение данного термина содержится в п. 1.2 ПДД).

Кроме того, в соответствии с п. 11.6 ПДД в случае, если вне населенных пунктов обгон или опережение транспортного средства, перевозящего крупногабаритный груз, затруднены, такое транспортное средство должно сместиться как можно правее, а при необходимости остановиться, чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства.

В то же время, если транспортное средство из-за своих габаритов или по другим причинам не в состоянии осуществить поворот с соблюдением требований пункта 8.5 ПДД (речь идет об обязанности занять соответствующее крайнее положение на проезжей части перед поворотом или разворотом), то предусмотрена возможность отступить от указанных требований при условии обеспечения безопасности движения и отсутствия помех другим транспортным средствам (п. 8.7 ПДД).

Все грузовые автомобили имеют ограничения, касающиеся перевозки людей, что представляется вполне обоснованным, исходя из самого наименования этой разновидности транспортных средств.

Так, согласно п. 22.8 ПДД, запрещается перевозить людей вне кабины автомобиля (трактора, других самоходных машин). Исключение предусмотрено лишь для случаев перевозки людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой или в кузове-фургоне. При этом число перевозимых людей в кузове грузового автомобиля не должно превышать количества оборудованных для сидения мест (п. 22.3 ПДД).

В п. 22.2 ПДД установлено, что перевозка людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой разрешается только в том случае, если он оборудован в соответствии с Основными положениями, причем перевозка детей не допускается. Имеется в виду, что такой автомобиль должен быть оборудован сиденьями, закрепленными на определенной высоте от пола и определенном расстоянии от верхнего края борта, а сиденья, расположенные вдоль заднего или бокового борта, должны иметь прочные спинки (п. 4 Основных положений).

Что касается проезда в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой, не оборудованной для перевозки людей, то в соответствии с п. 22.5 ПДД он разрешается только лицам, сопровождающим груз или следующим за его получением, при условии, что они обеспечены местом для сидения, расположенным ниже уровня бортов.

При этом необходимо учесть, что ограничение по скорости движения вне населенных пунктов грузовых автомобилей, перевозящих людей в кузове, составляет 60 км/ч (п. 10.3 ПДД).

Следует обратить внимание на один важный момент. Из содержания пп. 22.2 и 22.8 ПДД вытекает, что перевозка детей на грузовом автомобиле может осуществляться исключительно в кузове-фургоне. При этом на транспортном средстве должны быть установлены опознавательные знаки «Перевозка детей» (п. 8 Основных положений). Об особенностях правового регулирования статуса таких транспортных средств будет сказано далее при анализе соответствующих разновидностей автобусов.

Целесообразно выделить еще одну специфическую разновидность транспортных средств, имеющую наибольшее отношение к транспортным средствам, осуществляющим перевозку определенных грузов или оборудования (а также к тракторам, самоходным машинам и некоторым другим транспортным средствам).

Как уже было отмечено, на транспортных средствах, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы, должны быть установлены опознавательные знаки «Ограничение скорости». Это влечет наличие ограничений, предусмотренных в п. 9.11 ПДД, о котором уже шла речь.

Помимо того, ранее анализировалось положение ПДД, распространяющееся не только на транспортные средства, перевозящие крупногабаритный груз, т.е. двигающиеся с ограниченной скоростью, но и на тихоходные транспортные средства, а также транспортные средства, двигающиеся со скоростью не более 30 км/ч (п. 11.6).

В этой связи целесообразно отметить следующее: термин «тихоходное транспортное средство» в п. 1.2 ПДД отсутствует. Однако согласно Основным положениям опознавательным знаком «Тихоходное транспортное средство» обозначаются механические транспортные средства, для которых предприятием-изготовителем установлена максимальная скорость не более 30 км/ч (п. 8).

Кроме того, полезно обратиться к содержанию п. 15.3 ПДД, где предусмотрено, что без разрешения начальника дистанции пути железной дороги запрещается движение через переезд «тихоходных машин, скорость которых менее 8 км/ч».

Одновременно правомерно выделить транспортные средства, скорость движения которых не должна превышать 40 км/ч или которые по техническим причинам не могут развивать такую скорость. Для этих транспортных средств установлено ограничение в расположении на проезжей части: они должны двигаться по крайней правой полосе, кроме случаев объезда, обгона или перестроения перед поворотом налево, разворотом или остановкой в разрешенных случаях на левой стороне дороги (п. 9.5 ПДД).

Нельзя не учитывать и того, что в соответствии с п. 16.1 ПДД на автомагистралях запрещается движение транспортных средств, скорость которых по технической характеристике или их состоянию составляет менее 40 км/ч (а равно тракторов и самоходных машин).

На наш взгляд, установление подобных скоростных параметров транспортных средств, отличающихся друг от друга на небольшую величину, затрудняет однозначное определение того, на какие разновидности транспортных средства распространяются определенные требования и ограничения.

Между тем, в ПДД содержатся важные положения, касающиеся соблюдения скоростного режима, поскольку запрещается не только превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства, и скорость, указанную на опознавательном знаке «Ограничение скорости», установленном на транспортном средстве, но и создавать помехи другим транспортным средствам, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью (п. 10.5).

При этом также нужно помнить о следующем: согласно п. 8 Основных положений опознавательный знак «Ограничение скорости» подлежит установке на транспортное средство в случаях, когда его максимальная скорость по технической характеристике ниже предусмотренной в пп. 10.3 и 10.4 ПДД.

Автобусы (за отдельными исключениями, о которых будет сказано далее) имеют те же ограничения по скорости движения вне населенных пунктов, что и грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т (п. 10.3 ПДД).

По технической характеристике, касающейся вместимости сидящих или стоящих пассажиров, выделяется такая дополнительная разновидность автобусов, как маломестные автобусы. В соответствии с п. 10.3 ПДД им разрешается движение на всех дорогах вне населенных пунктов со скоростью не более 90 км/ч.

Данным пунктом установлено аналогичное ограничение для другой дополнительной разновидности ТС, которая отличается функциональным назначением, – междугородних автобусов.

Следует иметь в виду, что в п. 4.1 Основных положений установлено следующее: в автобусах, используемых для перевозки пассажиров в междугородном сообщении, места для сидения должны быть оборудованы ремнями безопасности.

При этом нужно помнить, что число перевозимых людей в салоне автобуса, осуществляющего перевозку на междугородном маршруте, не должно превышать количества оборудованных для сидения мест (п. 22.3 ПДД).

В соответствии с п. 22.3 ПДД точно такое же правило предусмотрено и для автобусов, осуществляющих перевозку на горном, туристическом или экскурсионном маршруте (следовательно, можно говорить и о соответствующих дополнительных разновидностях автобусов).

Важной дополнительной разновидностью автобусов являются автобусы, перевозящие детей. К их обозначению предъявляются те же требования, что и к обозначению грузовых автомобилей, перевозящих детей в кузове-фургоне: на транспортном средстве должен быть установлен опознавательный знак «Перевозка детей» (п. 8 Основных положений).

В соответствии с п. 7.1 ПДД при посадке детей в транспортное средство, имеющее опознавательные знаки «Перевозка детей», и высадке из него должна быть включена аварийная сигнализация. При этом другие транспортные средства, приближающиеся к указанному остановившемуся ТС, должны снизить скорость, а при необходимости остановиться, чтобы пропустить детей (п. 14.7 ПДД).

Еще более жесткие требования предъявляются к транспортным средствам, осуществляющим организованные перевозки группы детей (определение данного термина включено в п. 1.2 ПДД).

В п. 22.6 ПДД установлено, что организованная перевозка группы детей должна осуществляться только в автобусе, обозначенном опознавательными знаками «Перевозка детей», в соответствии с ПДД, а также специальными правилами, утвержденными Правительством Российской Федерации.

Данные автобусы имеют жесткие ограничения по скорости движения вне населенных пунктов: не более 60 км/ч (п. 10.3 ПДД). При этом в соответствии с п. 8 Основных положений на таком автобусе должен быть установлен опознавательный знак «Ограничение скорости».

Кроме того, число перевозимых людей в салоне автобуса при организованной перевозке группы детей не должно превышать количества оборудованных для сидения мест (п. 22.3 ПДД).

Следует выделить еще одну специальную разновидность автобусов, предназначенных для перевозки детей, – школьные автобусы, определение которых дано в п. 1.2 ПДД. Эти автобусы имеют одно немаловажное преимущество: им, как и легковым такси, на обозначенных знаками 5.11.1, 5.13.1, 5.13.2, 5.14 дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств в порядке исключения разрешаются движение и остановка на этой полосе (п. 18.2 ПДД).

Мотоциклы имеют ограничение по скорости движения на всех дорогах вне населенных пунктов, идентичное установленному для маломестных автобусов в п. 10.3 ПДД.

В соответствии с п. 12.2 ПДД двухколесные мотоциклы без бокового прицепа допускается ставить в два ряда, а стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, разрешается мотоциклам, как и легковым автомобилям, в местах, обозначенных знаком 6.4 с одной из табличек 8.6.2, 8.6.3, 8.6.6–8.6.9.

Следует обратить внимание на ограничения, касающиеся перевозки пассажиров: запрещается перевозить людей вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения (п. 22.8 ПДД), а также перевозить детей до 12-летнего возраста на заднем сиденье мотоцикла (п. 22.9 ПДД).

Дополнительной разновидностью мотоциклов по функциональному назначению следует считать грузовые мотоциклы, в кузове которых запрещено перевозить людей (п. 22.8 ПДД).

Мопеды имеют максимальную конструктивную скорость, которая не превышает 50 км/ч, что закреплено в определении, содержащемся в п. 1.2 ПДД. Они имеют ряд ограничений, связанных с расположением на проезжей части.

Так, мопеды должны двигаться по правому краю проезжей части в один ряд либо по полосе для велосипедистов (п. 24.7 ПДД), причем последнее требование одновременно можно рассматривать как преимущество. В п. 16.1 ПДД предусмотрено, что на автомагистралях движение мопедов запрещено.

Кроме того, запрещается поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении, а также пересекать дорогу по пешеходным переходам (п. 24.7 ПДД).

В то же время в соответствии с п. 9.9 ПДД в порядке исключения разрешается движение мопедов по полосам для велосипедистов, а согласно п. 24.7 ПДД допускается движение мопедов по обочине, если это не создает помех пешеходам.

Двухколесные мопеды без бокового прицепа допускается ставить в два ряда, а стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, разрешается мопедам, как легковым автомобилям и мотоциклам, в местах, обозначенных знаком 6.4 с одной из табличек 8.6.2, 8.6.3, 8.6.6–8.6.9 (п. 12.2 ПДД).

Что касается перевозки людей и грузов, то в соответствии с п. 24.8 ПДД на мопедах запрещается перевозить пассажиров, если это не предусмотрено конструкцией транспортного средства, и детей до 7 лет при отсутствии специально оборудованных для них мест, а также перевозить груз, который выступает на определенную величину по длине или ширине за габариты, или мешает управлению ТС.

Троллейбусы в подавляющем большинстве относятся к маршрутным транспортным средствам, которые будут рассмотрены далее. Их статус как базовой разновидности транспортных средств не имеет каких-либо особенностей. При этом следует отметить, что, например, в Крыму троллейбусы традиционно используются на междугородних маршрутах, в силу чего отсутствие упоминания о них в п. 10.3 ПДД правомерно рассматривать в качестве пробела в правовом регулировании скорости движения вне населенных пунктов.

Трамваи, подавляющее большинство которых также относится к маршрутным транспортным средствам, имеют принципиальные отличия от всех других транспортных средств, которые являются безрельсовыми. Именно это обуславливает наличие у трамваев значительных преимуществ в дорожном движении.

Так, в соответствии с п. 9.6 ПДД безрельсовым транспортным средствам запрещается выезжать на трамвайные пути встречного направления, а движение по трамвайным путям попутного направления, расположенным слева на одном уровне с проезжей частью, разрешается только, когда заняты все полосы данного направления, а также при объезде, повороте налево или развороте (с учетом содержания п. 8.5 ПДД, о котором ранее уже говорилось). Однако при этом не должно создаваться помех трамваю.

Остановка и стоянка указанных транспортных средств запрещены на трамвайных путях, а также в непосредственной близости от них, если это создаст помехи движению трамваев (пп. 12.4 и 12.5 ПДД).

В п. 8.8 ПДД установлено, что при повороте налево или развороте вне перекрестка безрельсовое транспортное средство обязано уступить дорогу не только встречному трамваю (как и другим встречным транспортным средствам), но и трамваю попутного направления.

Если перед перекрестком установлены дорожные знаки 5.15.1 или 5.15.2, то движение таких транспортных средств по трамвайным путям через перекресток запрещается (п. 9.6 ПДД).

Согласно п. 13.11 ПДД на нерегулируемых перекрестках равнозначных дорог трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами независимо от направления его движения.

Аналогичным образом на нерегулируемых перекрестках неравнозначных дорог трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, движущимися в попутном или встречном направлении по равнозначной дороге, независимо от направления его движения (п. 13.9 ПДД).

В п. 13.6 ПДД проезд регулируемых перекрестков регламентирован следующим образом. Если сигналы светофора или регулировщика разрешают движение одновременно трамваю и безрельсовым транспортным средствам, то трамвай имеет преимущество независимо от направления его движения. Только в случае движения в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным или желтым сигналом светофора, трамвай должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений.

Дополнительные разновидности транспортных средств, включающие перечисленные выше базовые разновидности, также имеют своеобразные статусы.

Прежде всего, по техническим характеристикам можно выделить транспортные средства, имеющие прицепы, определение которых содержится в п. 1.2 ПДД. Общим для таких составов транспортных средств является требование, что в темное время суток и в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также в тоннелях на прицепах движущихся транспортных средств должны быть включены габаритные огни (п. 19.1 ПДД).

Установленные ограничения и преимущества, связанные с участием в дорожном движении, имеют отличия, обусловленные техническими характеристиками соответствующих базовых разновидностей транспортных средств.

Применительно к такой дополнительной разновидности, как легковые автомобили, буксирующие прицеп, в п. 10.3 ПДД имеются более строгие ограничения по скорости движения вне населенных пунктов, чем для обычных легковых автомобилей: на автомагистралях – не более 90 км/ч, на остальных дорогах – не более 70 км/ч.

В отношении двухколесных транспортных средств (мотоциклов и мопедов) с боковым прицепом предусмотрено правило, в соответствии с которым их нельзя ставить в два ряда (ст. 12.2 ПДД).

В то же время в п. 20.4 ПДД отсутствует запрет на буксировку механических транспортных средств двухколесными мотоциклами с боковым прицепом, а также таких мотоциклов. Что касается мопедов, то ими можно осуществлять буксировку прицепа, специально предназначенного для эксплуатации с мопедом (п. 24.9 ПДД).

В соответствии с п. 22.8 ПДД запрещается перевозить людей в грузовом прицепе и прицепе-даче. Разумеется, имеются в виду составы транспортных средств, включающие грузовые автомобили.

Имеется еще одна специфическая разновидность составов транспортных средств, имеющая прямое отношение к грузовым автомобилям, автобусам и троллейбусам. Речь идет об автопоезде, под которым согласно п. 1.2 ПДД понимается механическое транспортное средство, сцепленное с прицепом (прицепами).

К таким транспортным средствам предъявляются специальные требования. Оповестительный знак «Автопоезд» должен устанавливаться на грузовых автомобилях (и колесных тракторах определенного класса) с прицепами, а также на сочлененных автобусах и троллейбусах (п. 8 Основных положений).

Согласно п. 19.8 ПДД данный оповестительный знак должен быть включен при движении автопоезда, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости также и на время его остановки или стоянки.

Движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без него превышают по длине (включая один прицеп) определенную величину, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляется в соответствии со специальными правилами (п. 23.5 ПДД).

Одно из таких положений имеется в п. 8 Основных положений: на таком автопоезде устанавливается опознавательный знак «Длинномерное транспортное средство».

Следует вновь обратиться к п. 9.11 ПДД, в соответствии с которым вне населенных пунктов на дорогах с двусторонним движением, имеющих две полосы, состав транспортных средств, имеющий длину, превышающую определенную величину, должен находиться от движущегося впереди транспортного средства на такой дистанции, чтобы обгоняющие транспортные средства могли без помех перестроиться на ранее занимаемую ими полосу.

Еще раз отметим, что это требование не действует при движении по участкам дорог, на которых запрещается обгон, а также при интенсивном движении и движении в организованной транспортной колонне (п. 9.11 ПДД).

Представляется необходимым специально проанализировать случаи буксировки механических транспортных средств, имея в виду требования и ограничения, установленные по отношению как к буксирующим, так и к буксируемым транспортным средствам, которые можно рассматривать в качестве дополнительных разновидностей транспортных средств.

Общим для указанных случаев является то, что имеется одно жесткое ограничение, предусмотренное в п. 10.4 ПДД: транспортным средствам, буксирующим механические транспортные средства, разрешается движение со скоростью не более 50 км/ч.

При этом на буксируемом механическом транспортном средстве должна быть включена аварийная сигнализация (п. 7.1 ПДД). Кроме того, в темное время суток и в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также в тоннелях на движущихся буксируемых механических транспортных средствах должны быть включены габаритные огни (п. 19.1 ПДД).

Необходимо иметь в виду содержащееся в п. 20.4 ПДД положение о том, что буксировка транспортных средств, у которых не действует рулевое управление, допускается только методом частичной погрузки.

Если у транспортных средств с недействующей тормозной системой их фактическая масса не составляет более половины фактической массы буксирующего транспортного средства, то их буксировка возможна только на жесткой сцепке или методом частичной погрузки (п. 20.4 ПДД).

В п. 20.4 ПДД также предусмотрено, что если у транспортных средств с недействующей тормозной системой их фактическая масса составляет более половины фактической массы буксирующего транспортного средства, то буксировка вообще запрещена.

Кроме того, в данном пункте содержится запрет на буксировку двухколесными мотоциклами без бокового прицепа, а также таких мотоциклов. Что касается мопедов, то запрещается как их буксировка, так и буксировка ими любых транспортных средств, кроме прицепа, предназначенного для эксплуатации с мопедом, о чем ранее уже говорилось (п. 24.9 ПДД).

В отношении буксировки транспортных средств существуют достаточно жесткие ограничения, касающиеся перевозки людей. В соответствии с п. 20.2 ПДД при буксировке путем частичной погрузки запрещено нахождение людей в кабине или кузове буксируемого транспортного средства, а также в кузове буксирующего транспортного средства.

Что касается буксировки на гибкой или жесткой сцепке, то при этом запрещается перевозка людей в буксируемом автобусе, троллейбусе и в кузове буксируемого грузового автомобиля (п. 20.2 ПДД). Обратим внимание на то, что в указанном пункте не предусмотрен запрет на перевозку людей на буксируемом мотоцикле с боковым прицепом при буксировке на жесткой или гибкой сцепке.

Важной дополнительной разновидностью транспортных средств являются транспортные средства с включенными проблесковыми маячками и специальными звуковыми сигналами, а также нанесенными на наружные поверхности специальными цветографическими схемами. При этом ключевое значение имеет цвет проблескового маячка.

В п. 3.1 ПДД предусмотрено, что транспортные средства с включенным проблесковым маячком синего цвета при выполнении неотложного служебного задания имеют преимущество в виде возможности отступать от требований разделов 6 (кроме сигналов регулировщика) и 8–18 ПДД, а также приложений 1 (Дорожные знаки) и 2 (Дорожная разметка и ее характеристики) при условии обеспечения безопасности движения.

Кроме того, при приближении к стоящему транспортному средству рассматриваемой разновидности другое транспортное средство должно снизить скорость, чтобы иметь возможность немедленно остановиться в случае необходимости (п. 3.3 ПДД).

Согласно п. 3.1 ПДД получение преимущества такого транспортного средства перед другими транспортными средствами и иными участниками дорожного движения обеспечивается одновременным включением проблескового маячка синего цвета и специального звукового сигнала. Однако воспользоваться полученным приоритетом разрешается только при условии, что этому транспортному средству уступают дорогу.

При приближении указанного транспортного средства другие транспортные средства обязаны уступить дорогу для обеспечения его беспрепятственного проезда (п. 3.2 ПДД).

Если же транспортное средство с включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом имеет нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, то в соответствии с п. 3.2 ПДД другим транспортным средствам запрещается выполнять его обгон.

Следует иметь в виду, что на транспортных средствах ГИБДД МВД РФ, ФСО РФ, ФСБ РФ и ВАИ дополнительно к проблесковому маячку синего цвета может быть включен проблесковый маячок красного цвета, который не дает дополнительного преимущества в движении (п. 3.1 ПДД).

Согласно пп. 3.1 и 3.2 ПДД можно выделить еще две разновидности транспортных средств: сопровождающие и сопровождаемые. Транспортные средства, которые сопровождаются транспортными средствами, имеющими нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов и специальным звуковым сигналом, имеют аналогичные преимущества в движении. При этом на сопровождаемых транспортных средствах должен быть включен ближний свет фар (п. 3.1 ПДД).

Обратим внимание на один интересный момент. В п. 19.6 ПДД установлено, что только транспортным средствам, оборудованным в установленном порядке проблесковыми маячками синего цвета и специальными звуковыми сигналами, разрешается пользоваться фарой-прожектором и фарой-искателем в населенных пунктах, причем при выполнении неотложного служебного задания.

Таким образом, получается, что в данных случаях достаточно самого факта наличия на транспортных средствах соответствующих устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, а их включение не является обязательным.

Иная ситуация имеет место в отношении проблескового маячка желтого или оранжевого цвета. Такие маячки должны быть установлены и включены на транспортных средствах в случае выполнения работ по строительству, ремонту или содержанию дорог, погрузке поврежденных, неисправных и перемещаемых транспортных средств (п. 16 Основных положений, п. 3.4 ПДД).

В п. 3.5 ПДД установлено, что это дает право отступать от требований дорожных знаков (кроме знаков 2.2–2.6, 3.11–3.14, 3.17.2, 3.20) и дорожной разметки, а также п. 9.4–9.8 и 16.1 ПДД при условии обеспечения безопасности дорожного движения.

Поэтому упоминание, что «включенный проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета не дает преимущества в движении и служит для предупреждения других участников движения об опасности» (п. 3.4 ПДД), представляется не совсем точным.

С учетом содержания п. 3.1 ПДД можно сделать следующий вывод: в данном случае имеется в виду, что соответствующее транспортное средство не имеет преимуще-

щества перед другими транспортными средствами и иными участниками дорожного движения.

Указанные маячки также должны быть установлены и включены на транспортных средствах в случаях перевозки крупногабаритных грузов, взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ и ядовитых веществ высокой степени опасности, а равно сопровождения транспортных средств, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы (п. 16 Основных положений, п. 3.4 ПДД). Следовательно, и в данном случае выделяются сопровождающие и сопровождаемые транспортные средства.

В данной редакции обращают на себя внимание определенные текстуальные неточности. Так, применительно к сопровождению транспортных средств говорится о перевозимых крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузах, а применительно к перевозке без сопровождения – только о крупногабаритных грузах и конкретных разновидностях опасных грузов.

В п. 3.5 ПДД предусмотрено следующее: когда на транспортных средствах включен проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета, то в случаях перевозки крупногабаритных грузов, а также осуществления сопровождения транспортных средств, перевозящих крупногабаритные и (или) тяжеловесные грузы, разрешается отступать от требований дорожной разметки при условии обеспечения безопасности дорожного движения.

В этой редакции также имеются неточности: применительно к сопровождению транспортных средств речь идет лишь о перевозимых крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузах, а применительно к перевозке без сопровождения – исключительно о крупногабаритных грузах.

В результате получается еще больше путаницы, поскольку положения, содержащиеся в пп. 3.4 и 3.5 ПДД, соответствуют друг другу далеко не полностью. Такую ситуацию ни в коей мере нельзя признать приемлемой.

По функциональному назначению следует выделить такую дополнительную разновидность транспортных средств, как маршрутные транспортные средства. Маршрутным транспортным средством является транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок (п. 1.2 ПДД).

В ПДД имеется специальный раздел 18 (Приоритет маршрутных транспортных средств), включающий три пункта. Что касается трамваев, то согласно п. 18.1 ПДД вне перекрестков, где трамвайные пути пересекают проезжую часть, у них преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, кроме случаев выезда из депо.

Это вызывает некоторое недоумение с учетом наличия ряда конкретных положений, определяющих преимущество трамваев перед безрельсовыми транспортными средствами (как на перекрестках, так и вне их), на которые уже было обращено внимание, причем случаи выезда из депо ни в одном из анализированных ранее положений не оговорены.

Применительно к троллейбусам и автобусам установлено, что на дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств, обозначенных знаками 5.11.1, 5.13.1, 5.13.2, 5.14 запрещаются движение и остановка других транспортных средств (за отдельными исключениями) на этой полосе (п. 18.2 ПДД).

В данном пункте предусмотрено также, что если указанная полоса отделена от остальной проезжей части прерывистой линией разметки, то в таких местах другим транспортным средствам разрешается заезжать на нее при въезде на дорогу и для посадки и высадки пассажиров у правого края проезжей части при условии, что это не создает помех маршрутным транспортным средствам.

В населенных пунктах другие транспортные средства должны уступать дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенного места остановки. Однако упомянутым маршрутным транспортным средствам разрешается начинать движение только при условии, что им уступают дорогу (п. 18.3 ПДД).

Кроме того, в соответствии с пп. 12.4 и 12.5 ПДД другим транспортным средствам запрещаются остановка и стоянка на определенном расстоянии от мест остановки маршрутных транспортных средств, обозначенных разметкой 1.17, а при ее отсутствии – от указателя места остановки маршрутных транспортных средств (кроме остановки для посадки и высадки пассажиров, если это не создаст помех движению маршрутных транспортных средств).

По функциональному назначению можно выделить и некоторые другие дополнительные разновидности транспортных средств, которым, несмотря на общий запрет, разрешается движение по пешеходным дорожкам, тротуарам, обочинам и некоторым другим элементам дороги.

Имеются в виду машины дорожно-эксплуатационных и коммунальных служб, движение которых допускается в силу их предназначения, а также транспортные средства, подвозящие грузы к торговым и другим предприятиям и объектам, расположенным непосредственно у обочин, тротуаров или пешеходных дорожек. Допускается их подъезд по кратчайшему пути при отсутствии других возможностей подъехать к нужному месту. Однако при этом должна быть обеспечена безопасность движения (п. 9.9 ПДД).

Еще одной своеобразной разновидностью транспортных средств являются учебные транспортные средства. Согласно п. 21.5 ПДД механическое транспортное средство, на котором проводится обучение, должно быть оборудовано в соответствии с п. 5 Основных положений и иметь опознавательные знаки «Учебное транспортное средство».

Указанное транспортное средство оборудуется дополнительными педалями привода сцепления (кроме транспортных средств с автоматической трансмиссией) и тормоза, зеркалом заднего вида для обучающего, а также упомянутыми опознавательными знаками, установленными в порядке, предусмотренном в п. 8 Основных положений (п. 5 Основных положений).

Использование по прямому назначению транспортных средств, оборудованных для учебной езды, имеет ряд ограничений. Так, учебная езда запрещается в жилой зоне (п. 17.2 ПДД), на автомагистралях (п. 16.1 ПДД), а также на дорогах, перечень которых объявляется в определенном порядке (п. 21.6 ПДД).

На основании изложенного сформулируем следующие **выводы**.

Особенности статусов вышеуказанных разновидностей транспортных средств, участвующих в дорожном движении, представляют собой специфические требования, ограничения и преимущества, связанные с обозначением транспортных средств опознавательными знаками, применением специальных сигналов и аварийной сигнализации, маневрированием и расположением транспортных средств на проезжей части, скоростью движения, обгоном и опережением, остановкой и стоянкой, проездом перекрестков, движением по автомагистралям и в жилых зонах, пользованием внешними световыми приборами, буксировкой механических транспортных средств, перевозкой людей и грузов.

Перечень разновидностей транспортных средств не исчерпывается теми, что были рассмотрены в настоящей публикации (например, можно выделить транспортные средства, обозначенные опознавательным знаком «Инвалид», или транспортные средства организаций федеральной почтовой связи, имеющие на боковой поверхности белую диагональную полосу на синем фоне, – они отличаются наличием ряда преимуществ, связанных с участием в дорожном движении).

Кроме того, следует учитывать, что на различных участках улично-дорожной сети с помощью дорожных знаков и дорожной разметки устанавливаются конкретные ограничения или преимущества в движении, касающиеся отдельных разновидностей транспортных средств (например, имеются в виду знаки 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», 3.5 «Движение мотоциклов запрещено», 3.7 «Движение с прицепом запрещено», 3.11 «Ограничение массы», 3.12 «Ограничение массы, приходящейся на ось транспортного средства», 3.13 «Ограничение высоты», 3.14 «Ограничение ширины» 3.15 «Ограничение длины», 3.22 «Обгон грузовым авто-

мобилям запрещен», 3.32 «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено», 4.6 «Ограничение минимальной скорости», 4.8.1–4.8.3 «Направление движения транспортных средств с опасными грузами» и многие другие знаки).

Тем не менее, проведенный анализ представляется весьма полезным, поскольку позволяет выявить определенные недостатки в правовом регулировании статусов некоторых разновидностей транспортных средств, негативно влияющие на эффективность организации дорожного движения, что, в свою очередь, приводит к повышению уровня дорожно-транспортной аварийности.

Что касается основных направлений оптимизации указанного правового регулирования, то, по нашему убеждению, требуется провести серьезную работу, в рамках которой необходимо:

1) детально проанализировать критерии, позволяющие выделять те или иные разновидности транспортных средств, в том числе на предмет избыточности или недостаточности последних (в отношении избыточности это касается, например, тихоходных транспортных средств и транспортных средств, скорость которых по технической характеристике или техническому состоянию имеет близкие по величине значения ограничений; в отношении недостаточности – междугородних троллейбусов);

2) тщательно разобраться с нормативными основаниями установки устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов (прежде всего, речь идет о транспортных средствах, участвующих в перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов) и ряда опознавательных знаков (в том числе «Ограничение скорости»);

3) максимально полно гармонизировать положения, устанавливающие наличие ограничений и преимуществ (многие из которых непосредственно взаимосвязаны) в дорожном движении (в частности, имеется в виду регламентация движения трамваев и безрельсовых транспортных средств по отношению друг к другу);

4) уточнить и откорректировать редакцию ряда норм, содержащихся в ПДД и Основных положениях (в качестве примера можно привести норму, предусматривающую пользование фарой-прожектором и фарой-искателем в населенных пунктах).

УДК 342.9

А.Д. Гордеева,
заместитель начальника отдела
ФКУ НИЦ БДД МВД России

Некоторые аспекты административно-правового регулирования административной ответственности иностранцев за нарушения в области дорожного движения

Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) погибают более 20 тыс. и получают ранения около 200 тыс. человек. Из общего количества ДТП (4428), совершенных в России водителями-иностранцами за 2015 г., порядка 90% (3308) совершены водителями-гражданами стран СНГ, что обусловлено их географической близостью. За пять месяцев 2016 г. этой категорией граждан совершено 1247 ДТП, в которых 141 человек погиб и 1730 получили ранения различной степени тяжести. Соотношение количества ДТП, совершенных водителями-иностранцами и водителями стран СНГ, приведено в диаграмме. Наряду с этим наблюдается ежегодный рост (порядка 40%) административных правонарушений в области дорожного движения иностранными гражданами и лицами без гражданства¹. Вместе с

¹ По данным ГИАЦ МВД России (см. рис. 1)

тем, административный штраф оплачивается нарушителями только в каждом третьем случае, что свидетельствует об игнорировании иностранцами требований национального законодательства об административных правонарушениях.



Рис 1. Количество ДТП, совершенных в 2015 г.

Приведенные данные свидетельствуют о несовершенстве нормативных правовых актов в части отсутствия действенных механизмов исполнения административных наказаний в отношении рассматриваемой категории нарушителей. В свою очередь, это не обеспечивает реализацию принципа неотвратимости наказания.

По общему правилу иностранные граждане и лица без гражданства, находясь на территории Российской Федерации, обязаны соблюдать действующее российское законодательство, а также нести ответственность на общих основаниях¹.

Для решения задач обеспечения безопасности дорожного движения как на национальном, так и на международном уровне объективно необходимо исполнение решений, которые принимаются по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенных гражданами государств-участников СНГ и иных иностранных государств на территории соответствующих стран, что является необходимым условием для реализации принципа неотвратимости наказания.

В настоящее время действуют следующие базовые международные соглашения, которые содержат нормы, касающиеся рассматриваемого вопроса:

1) Конвенция о дорожном движении (Вена, 1968 г.);

2) Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения (Москва, 1997 г.).

Венская конвенция о дорожном движении, в частности, содержит общее правило приостановления действия водительских удостоверений. В ней сказано «Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут лишить водителя права пользоваться на их территории национальным или международным водительским удостоверением в случае нарушения им на их территории правил, за которое согласно их законодательству предусматривается лишение права пользоваться водительским удостоверением»².

В 2008 г. Российская Федерация ратифицировала и стала участником Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения от 28 марта 1997 г. Кроме Российской Федерации Конвенция ратифицирована следующими странами:

– Республика Беларусь, с 17 октября 2000 г.;

– Республика Казахстан, с 17 октября 2000 г.;

¹ Часть 1 ст. 2.6 КоАП РФ.

² Статья 42 Конвенции о дорожном движении (Вена, 1968 г.).

- Республика Армения, с 17 октября 2000 г.;
- Республика Таджикистан, с 17 июля 2001 г.;
- Республика Киргизия, с 13 июля 2012 г.

Эти государства обязуются принимать и рассматривать дела об административных правонарушениях, а также признавать и исполнять решения, принятые по ним органами и должностными лицами, уполномоченными в соответствии с национальным законодательством государств, ратифицировавших Конвенцию, рассматривать дела об административных правонарушениях.

Указанная конвенция содержит исчерпывающий перечень нарушений правил дорожного движения, в рамках которого компетентные органы договаривающихся сторон уполномочены налагать взыскания за нарушения Правил дорожного движения (далее – ПДД) в соответствии со своим национальным законодательством в отношении лиц, проживающих на территории одной из договаривающихся сторон.

Нормы Конвенции в Российской Федерации применяются только при совершении следующих нарушений правил дорожного движения:

- нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшие причинение легких телесных повреждений (ч. 1 ст. 12.24 КоАП РФ);
- нарушение водителем транспортного средства обязанности оставаться на месте дорожно-транспортного происшествия (ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ);
- управление транспортным средством в состоянии опьянения или под воздействием наркотических, а равно иных веществ, оказывающих подобное воздействие (ч. 1,3 ст. 12.8 КоАП РФ);
- невыполнение законного требования работника милиции (полиции) об остановке транспортного средства (ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ);
- уклонение от прохождения в соответствии с установленным порядком освидетельствования на состояние опьянения (ч. 1 и 2 статьи 12.26 Кодекса);
- передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения (часть 2 ст. 12.8 КоАП РФ).

Вместе с тем, не все нарушения ПДД, представляющие угрозу для безопасности дорожного движения, предусмотрены в Конвенции. Так, например, Конвенцией не регламентированы случаи привлечения водителей к ответственности за повторное нарушение ПДД, связанное с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ). В связи с этим направленные приговоры, вынесенные по результатам рассмотрения судами дел по ст. 264.1 УК РФ в государства, ратифицировавшие Конвенцию, также не предусмотрено.

Опыт работы подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне, касающийся предупреждения ДТП иностранными гражданами, показывает свою эффективность. Так, например, для оперативного получения информации о лицах иностранного государства, допустивших административные правонарушения на территории России, Управлением ГИБДД МВД по Республике Дагестан с УФМС России по Республике Дагестан проработан вопрос о предоставлении доступа к их информационным ресурсам. Совместно с сотрудниками Федеральной таможенной службы Республики Дагестан на постоянной основе проводятся мероприятия по выявлению транспортных средств, эксплуатирующихся с нарушением таможенного законодательства. Так, только в 2015 г. задержано 45 единиц таких транспортных средств. Основными видами правонарушений, допускаемых иностранными гражданами, стали: выезд на полосу, предназначенную для встречного движения; превышение установленной скорости движения; управление транспортными средствами с нечитаемыми, нестандартными, установленными с нарушением требований государственными регистрационными знаками.

В целях установления и привлечения к административной ответственности по ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ иностранных граждан, добровольно не уплативших административ-

ный штраф, УГИБДД Дагестана совместно с УФССП Республики на КПП Аэропорта города проводятся профилактические мероприятия, в рамках которых службой судебных приставов исполнено 70 производств на сумму 107 тыс. рублей, арестовано 14 транспортных средств.

В целях соблюдения ПДД водителями транспортных средств, участвующих в международном движении, а также соблюдения сроков вывоза с таможенной территории Таможенного Союза временно ввозимых транспортных средств, Управлением ГИБДД УМВД России по Калининградской области совместно с таможенными органами организованы мероприятия по противодействию незаконному ввозу и использованию на территории Таможенного Союза транспортных средств. В целях повышения эффективности и оперативности при выявлении и фиксации административных правонарушений в сфере таможенного законодательства УГИБДД Калининграда организовано круглосуточное получение информации по срокам временного ввоза, скоординированы действия должностных лиц таможенных органов и ГИБДД, касающиеся производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Несмотря на положительный опыт территориальных подразделений ГИБДД Российской Федерации, в настоящее время не до конца отработанным остается механизм исполнения решений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, совершенных иностранными гражданами. В частности, отсутствует необходимое информационное взаимодействие компетентных органов, к которым относятся ФСБ России, ФССП России, МВД России, ФТС России. Нет четко скоординированных действий между компетентными органами иностранных государств. Кроме того остаются открытыми следующие проблемные вопросы:

- Конвенция ратифицирована не всеми участниками стран СНГ;
- непоступление или несвоевременное поступление из компетентных органов иностранных государств и стран СНГ информации о сроках начала и окончания лишения права управления транспортными средствами и взыскания административных штрафов;
- отсутствие единой информационной системы между правоохранительными органами России и иностранным государством;

В заключение необходимо отметить, что рассмотренные вопросы имеют как теоретическое, так и практическое значение. Их дальнейшая разработка позволит найти правильное решение в целях реализации принципа неотвратимости наказания и повышения эффективности защиты прав и законных интересов участников дорожного движения. Только совместные скоординированные действия в решении данной проблемы позволят снизить аварийность на дорогах нашей страны.

Литература

1. Конвенция о дорожном движении (Вена, 1968 г.).
2. Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения (Москва, 1997 г.).
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2011 г. № 195-ФЗ.
4. Федеральный закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации».
5. Положение о Федеральной таможенной службе Российской Федерации, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 2006 г. № 459.

6. Приказ МВД России от 10 октября 2012 г. № 1024 «О порядке представления и рассмотрения в МВД России и его территориальных органах материалов для принятия решения о нежелательности пребывания (проживания) иностранного гражданина или лица без гражданства в Российской Федерации.
-

УДК 614.8.01

М.Н. Порватов,
начальник Управления методологии страхования
Российского Союза Автостраховщиков

Р.К. Савинский,
начальник отдела Управления методологии страхования
Российского Союза Автостраховщиков

А.Ю. Якимов,
советник Президента по вопросам безопасности
дорожного движения Российского Союза Автостраховщиков,
доктор юридических наук, профессор

Участие Российского Союза Автостраховщиков в деятельности по профилактике дорожно-транспортных происшествий и пропаганде безопасности дорожного движения

Аннотация

Настоящая статья посвящена рассмотрению вопросов участия Российского Союза Автостраховщиков в деятельности по профилактике дорожно-транспортных происшествий и пропаганде безопасности дорожного движения. Анализируются пропагандистские кампании, касающиеся различных поведенческих аспектов водителей автотранспортных средств и других участников дорожного движения. Особое внимание уделяется проблеме повышения эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Ключевые слова: детский дорожно-транспортный травматизм, заседание президиума Государственного совета Российской Федерации, профилактика дорожно-транспортных происшествий, пропаганда безопасности дорожного движения, пропагандистская кампания, Российский Союз Автостраховщиков, Сводная резолюция о дорожном движении.

На прошедшем 14 марта 2016 г. заседании президиума Государственного совета Российской Федерации, посвященного обеспечению безопасности дорожного движения, значительное внимание было уделено вопросам совершенствования деятельности по профилактике дорожно-транспортных происшествий, которая включает в себя предупреждение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

Комплексный подход к решению данной проблемы обуславливает необходимость воздействия на различные категории участников дорожного движения (водителей, пассажиров, велосипедистов, пешеходов) на основе сочетания методов убеждения и принуждения.

В настоящей статье рассматриваются основные направления деятельности Российского Союза Автостраховщиков (далее – РСА) в части, касающейся участия в указанной работе, которая осуществляется путем обучения и воспитания участников дорожного движения.

Вначале обратимся к положениям, содержащимся в Сводной резолюции о дорожном движении (далее – Сводная резолюция), которая принята Рабочей группой по безопасности дорожного движения, образованной Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН.

Данный международный документ представляет собой свод различных рекомендаций, направленных на уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий.

В гл. 2 Сводной резолюции рассматриваются методы оказания воздействия на поведение на дороге, среди которых важное место занимает повышение уровня информированности участников дорожного движения об опасностях, которые возникают на дорогах, и рисках, с которыми они могут столкнуться в случае несоблюдения установленных правил (п. 2.2).

Имеется в виду связь с общественностью, осуществляемая, прежде всего, с помощью прессы, радио и телевидения, которые во всех отношениях способны активно содействовать реализации кампаний по безопасности дорожного движения.

Под данными кампаниями подразумевается комплекс мер, направленных на стимулирование надлежащего поведения участников дорожного движения либо на изменение их неправильного поведения, которое имело место ранее (подп. 2.2.2).

Для повышения эффективности указанных пропагандистских кампаний, в частности, рекомендуется:

- концентрироваться на ограниченном числе серьезных проблем, к решению которых можно подойти с различных сторон, например на проблемах управления транспортным средством в состоянии опьянения, соблюдения скорости, соблюдения дистанции между транспортными средствами, использования ремней безопасности, обеспечения безопасности пешеходов и др.;

- передавать информационные сообщения таким образом, чтобы получатель почувствовал, что они затрагивают его интересы, и чтобы они стимулировали его к размышлению и в итоге к изменению своего поведения;

- излагать информацию таким способом, чтобы она была доступной для понимания, воспринималась в качестве разумной и убедительной, недвусмысленно указывала на то, каким поведение должно быть (или на необходимость изменения нынешнего поведения);

- выбирать адекватные информационные каналы: в соответствии с целью конкретной кампании, ее масштабами и содержанием сообщений использовать средства, имеющиеся в тех местах, где непосредственно осуществляется соответствующее поведение (например, размещение плакатов и информационных щитов на обочинах дорог), а равно средства, которые сложно игнорировать (например, показ телевизионных рекламных роликов, целенаправленное распространение брошюр);

- систематически проводить в ходе и после каждой кампании оценку ее воздействия с точки зрения информированности соответствующих участников дорожного движения и последующего изменения их поведения.

С учетом указанных положений следует отметить, что на протяжении целого ряда лет РСА под руководством ГУОБДД (ДОБДД) МВД России активно участвовал и в настоящее время продолжает участвовать в организации и проведении комплекса пропагандистских кампаний, адресованных различным категориям участников дорожного движения.

Речь идет о пропагандистских кампаниях (основной целевой аудиторией которых являются водители транспортных средств), имеющих следующие целевые ориентиры:

- направленные на профилактику наиболее грубых и опасных нарушений правил дорожного движения, к которым относятся управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и выезд на полосу встречного движения. Имеются в виду кампании «Не лезь в бутылку», «Последняя встречная», «Дорога без риска. Движение без опасности»;

– направленные на предупреждение нарушений скоростного режима. Речь идет о кампаниях «Плата за скорость», «Прогноз безопасности» и иных. При этом акцентировалось внимание на важности правильного выбора скорости движения в пределах установленных ограничений с учетом интенсивности движения, дорожных и метеорологических условий, влияющих на видимость в направлении движения;

– направленные на снижение числа дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов. Решению этой задачи посвящены кампании «Безопасный переход», «Притормози», «Пешеходь», «Засветись». Особое внимание уделялось обязательному соблюдению водителями и пешеходами установленных правил, вопросам их взаимодействия в рамках дорожного движения (включая снижение скорости в зонах пешеходных переходов), проблеме обеспечения заметности пешеходов в условиях недостаточной видимости. Целевой аудиторией данных указанных пропагандистских кампаний являются водители и пешеходы;

– направленные на уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий, в которых погибают или получают ранения как водители транспортных средств, так и пассажиры. Имеются в виду кампании «Ремни безопасности», «Тебе есть что терять», «Пассажиры» и другие. Наглядно обосновывалась необходимость обязательного применения ремней безопасности, а также целесообразность более активного участия пассажиров в обеспечении безопасности дорожного движения. Целевая аудитория этих пропагандистских кампаний – водители и пассажиры;

– направленные на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма. Речь идет о кампаниях «Дети-пассажиры» и «Дети-пассажиры 2». Убедительно разъяснялась важность использования специальных детских удерживающих устройств. Целевой аудиторией указанных пропагандистских кампаний являются водители и родители несовершеннолетних.

В настоящее время активно проводится кампания «Дистанция», наглядно показывающая, какую важную роль играет соблюдение водителями безопасной дистанции, что позволяет предотвратить дорожно-транспортное происшествие.

Об актуальности рассмотренного направления деятельности наглядно свидетельствует содержание Перечня поручений по итогам состоявшегося 14 марта 2016 г. заседания президиума Государственного совета, утвержденного Президентом Российской Федерации В.В. Путиным.

Думается, что значительный позитивный резонанс, вызванный вышеуказанными пропагандистскими кампаниями как на региональном, так и на федеральном уровне, мог послужить одним из аргументов принятия следующего решения: в подп. «б» п. 4 данного Перечня высшим должностным лицам (руководителям высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации поручено обеспечить разработку органами местного самоуправления программ по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.

Важнейшей составной частью данной работы является комплекс мер, направленных на повышение эффективности обучения и воспитания детей, являющихся участниками дорожного движения.

В этой связи представляется целесообразным вновь обратиться к Сводной резолюции, поскольку в п. 2.1, где рассмотрены вопросы обучения участников дорожного движения, большое внимание уделено обучению детей безопасному поведению на дорогах (подп. 2.1.3).

Там, прежде всего, отмечается, что основные правила обеспечения безопасности на дорогах следует внушать детям с самого раннего возраста, поскольку овладение ими соответствующими навыками способствует формированию безопасного поведения в подростковом и более старшем возрасте. При этом нужно ориентироваться на возможности детей (например, обусловленные возрастом и уровнем развития).

Основная цель обучения детей безопасному поведению на дорогах заключается в решении следующих задач:

- передача им знаний, необходимых для понимания правил дорожного движения и безопасного поведения на дорогах и улицах;
- обучение детей, направленное на формирование навыков безопасного поведения в конкретных дорожно-транспортных ситуациях;
- развитие у них чувства осознания важности и полезности соблюдения правил и выполнения установленных предписаний в области дорожного движения, для чего требуется, чтобы взрослые служили хорошим примером детям.

Для повышения эффективности обучения безопасному поведению на дорогах рекомендуется:

- проводить обучение на систематической и постоянной основе в дошкольных учреждениях, в начальных и средних школах, а также во время внешкольных мероприятий;
- принимать меры по обеспечению активного участия детей в процессе обучения, а также налаживанию сотрудничества с родителями и привлечению их к этой работе для того, чтобы их усилия стали неотъемлемой частью процесса обучения детей, особенно в раннем возрасте;
- не следует ограничиваться изучением только правил дорожного движения, требуется знание и иных правил, а равно наличие сформированных практических навыков безопасного поведения на дороге (в том числе по пути в школу и из школы).

Следует отметить, что ПСА под руководством ГУОБДД (ДОБДД) МВД России принимает активное участие в мероприятиях по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, связанных с обучением детей правилам безопасного поведения в дорожном движении и формированием у них соответствующих навыков.

В качестве примеров можно привести следующие профилактические мероприятия:

- акция «Внимание – дети!», в рамках которой проведены открытые уроки по безопасности дорожного движения в школах ряда регионов страны;
- детская игровая программа «Полосатая Зебра», в ходе реализации которой проводилось обучение детей правилам дорожного движения в игровой форме;
- акция «Уголки безопасности дорожного движения», осуществление которой заключалось в том, что в общеобразовательных учреждениях для школьников 1–5 классов размещалась наглядная агитация, в доступном для детей виде показывающая важность соблюдения правил дорожного движения.

Отметим, что, выступая на упомянутом заседании президиума Государственного совета, Президент Российской Федерации В.В. Путин назвал обучение детей правилам поведения на дороге важной задачей.

«Нужны специальные программы по созданию автогородков в школах и центрах по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Это общая забота и для федеральной, и региональной власти», – подчеркнул он.

В.В. Путин указал далее, что к данной работе помимо федеральных и региональных властей должен подключиться бизнес, прежде всего, занимающийся вопросами страхования.

В ответ Президент ПСА И.Ю. Юргенс заверил, что страховое сообщество берет на себя соответствующие обязательства: «Если Владимирская область и ряд других областей готовы, Ярославль сегодня изъявил желание, мы готовы приступить к работе завтра и завершить ее в течение двух лет».

Соответствующие направления деятельности нашли свое отражение в Перечне поручений, о котором говорилось ранее. В подп. «к» п. 3 предусмотрено, что Правительство Российской Федерации обязано представить предложения по расширению основных и дополнительных образовательных программ дошкольного и начального общего образования в части, касающейся обучения детей соблюдению правил безопасного поведения на дорогах.

Важное значение имеет подп. «о» п. 3 данного Перечня, согласно которому Правительству Российской Федерации поручено совместно с Банком России и ПСА под-

готовить и представить предложения по формированию программы профилактики нарушений в сфере безопасности дорожного движения за счет средств страховых организаций, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, предусмотрев создание центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, а также стационарных или мобильных детских автоплощадок (автогородков) на территориях образовательных организаций в субъектах Российской Федерации.

В заключение следует подчеркнуть, что РСА в полной мере сознает свою социальную ответственность в решении комплекса задач, направленных на повышение уровня безопасности дорожного движения, и намерен в дальнейшем активизировать свои усилия в области профилактики дорожно-транспортных происшествий и пропаганды безопасности дорожного движения.

УДК 614.8.01

А.Ю. Тарасов,
начальник кафедры деятельности ГИБДД
и информационных технологий Московского
областного филиала Московского университета
МВД России имени В.Я. Кикотя,
кандидат юридических наук

Д.А. Новгородов
преподаватель кафедры деятельности ГИБДД
и информационных технологий Московского
областного филиала Московского университета
МВД России имени В.Я. Кикотя

Участие образовательных организаций МВД России в пропаганде безопасности дорожного движения (на примере Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя)

Аннотация

В данной статье рассматривается положительный опыт Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя по пропаганде и профилактике безопасности дорожного движения в Рузском районе Московской области.

Ключевые слова: пропаганда, профилактика, безопасность дорожного движения, дети, травматизм.

За последние годы проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в России крайне обострились, в связи с чем перед государством встала такая важная задача, как обеспечение эффективного транспортного процесса при гарантированном уровне дорожной безопасности, которое требует разработки действенных и обоснованных мер по сдерживанию уровня аварийности и устойчивому повышению безопасности дорожного движения на российских дорогах [4, С. 3].

Одним из реальных и наиболее эффективных шагов на пути преодоления критических ситуаций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения стала Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.» [1]. Целью данной программы является сокращение случаев смерти, в том числе детей, в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 г. на 8 тыс. человек по сравнению с 2012 г.

Для достижения данной цели предполагается использовать системный подход, предполагающий установление взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения, а именно:

- создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;
- повышение культуры вождения.

Мы считаем, что для максимально быстрого и качественного достижения указанных целей к решению поставленных задач кроме государственных и муниципальных органов целесообразно привлекать и общественные организации по профилактике и пропаганде безопасности дорожного движения.

В последнее время в Российской Федерации достаточное распространение получили различные, в том числе некоммерческие, общественные объединения, создаваемые на базе образовательных и иных организаций, активно участвующие в обеспечении безопасности дорожного движения. Как следует из Уставов данных объединений, одной из целей их деятельности является привлечение внимания органов государственной власти, различных специалистов, представителей гражданского общества и широких слоев населения к существующим проблемам дорожной безопасности, содействие в разработке и распространению соответствующей агитационной и пропагандистской продукции, финансирование социально значимых проектов, реализуемых в данной области, посредством воплощения в жизнь творческих устремлений и инициативы, активной жизненной позиции, индивидуальных и коллективных возможностей учредителей, руководителей и членов подобных общественных формирований [5, С. 31].

В большинстве экономически развитых государств зарегистрировано множество ассоциаций, федераций, союзов и т.п., объединяющих граждан и отдельные организации, чья деятельность в той или иной степени связана с дорожным движением. Среди них есть как общественные организации, созданные специально для решения проблем борьбы с аварийностью, так и организации, в которых это направление работы является лишь одним из нескольких. При этом особенно велико число организаций, отстаивающих интересы отдельных категорий участников дорожного движения (пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, автолюбители), а также туристических клубов, работающих как на всей территории своих стран, так и за ее пределами [2, С. 301].

Руководство, профессорско-преподавательский состав, курсанты и слушатели Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя (далее – Филиала) решили не оставаться в стороне от вопросов безопасности дорожного движения и также внести свой вклад в реализацию данной федеральной программы.

Так, с целью правового просвещения и профилактики девиантного поведения среди несовершеннолетних в 2012 г. курсантами и слушателями Филиала было создано Молодежное общественное содружество «Товарищество» (МОСТ). Оно занималось

пропагандой здорового образа жизни, профилактикой преступности и обучением основам поведения на дорогах учащихся образовательных учреждений Рузского района Московской области. Однако пропаганда безопасности дорожного движения не являлась приоритетным направлением МОСТА, поэтому данным вопросам уделялось недостаточно внимания. В связи с чем, в январе 2016 г. по инициативе кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий на базе Филиала был образован «Молодежный центр безопасности дорожного движения» (далее – МЦБДД).

Цель создания МЦБДД – пропаганда безопасности дорожного движения среди воспитанников дошкольных образовательных учреждений и учащихся начальных и старших классов общеобразовательных школ Рузского и соседних районов, формирование у детей навыков безопасного поведения на дороге и в транспорте, создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере безопасности дорожного движения, работа с родителями по вопросам повышения культуры вождения.

Основными направлениями деятельности МЦБДД являются:

1. Проведение выездных мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения в школах и детских садах.

2. Проведение мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения на базе Филиала.

3. Разработка курсантами и слушателями, обучающимися по узкой специализации «сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения», сценариев мероприятий и последующее их проведение с целью усиления практической направленности обучения.

4. Ориентация научно-исследовательской работы курсантов и слушателей по актуальным проблемам обеспечения безопасности дорожного движения.

Несмотря на то что МЦБДД существует всего шесть месяцев, уже выполнена большая работа по указанным направлениям деятельности.

Для реализации первого и второго направлений деятельности подготовлено и заключено соглашение с Управлением образования администрации Рузского района, в соответствии с которым регулярно, не реже двух раз в месяц, проводятся выездные занятия в детских садах и школах Рузского района Московской области, а также в Рузском социально-реабилитационном центре для несовершеннолетних детей «Астарт». Такие занятия носят практический характер и охватывают наиболее актуальные проблемы безопасности дорожного движения. Кроме того на базе Филиала проводятся различные мероприятия, посвященные вопросам профилактики безопасности дорожного движения. Например, 29 апреля 2016 г. совместно с ОГИБДД ОМВД России по Рузскому району и Управлением образования администрации Рузского района проведен XIV Слет отрядов юных инспекторов дорожного движения образовательных учреждений Рузского муниципального района. В рамках деятельности МЦБДД проводятся различные флешмобы и распространяются наглядные материалы о необходимости соблюдения правил дорожного движения возле образовательных учреждений Рузского района.

Для реализации третьего направления деятельности коллективом кафедры в соответствии с рабочими программами учебных дисциплин «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения» и «Использование специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности ГИБДД» подготавливаются методические разработки и частные методики преподавания отдельных тем, рассматривающих вопросы профилактики и пропаганды безопасности дорожного движения.

Методические рекомендации по дисциплине «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения» включают задания по подготовке

мероприятий по безопасности дорожного движения для различных категорий учащихся (дошкольного возраста, начальных или старших классов) и взрослых. Курсанты и слушатели на практических занятиях разрабатывают лекции, презентации, викторины, конкурсы и игры по безопасности дорожного движения. Наиболее интересные материалы используются в дальнейшем при проведении занятий в школах и детских садах Рузского района. Так приобретаются практические навыки и развиваются компетенции, необходимые выпускникам для самостоятельной работы в подразделениях ГИБДД. Как отметила И.И. Кузнецова: «Проведение занятий в условиях естественного полигона способствует тренировке умений и навыков профессионального общения и развитию коммуникативной компетентности как комплекса личностных качеств и характеристик» [3, С. 184],

В свою очередь, методические рекомендации по дисциплине «Использование специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности ГИБДД» содержат задания по анализу аварийности и дорожно-транспортного травматизма с участием детей на конкретной территории в определенный период времени с помощью многопараметрической информационно-аналитической системы моделирования и прогнозирования ситуаций в области обеспечения безопасности дорожного движения. По результатам проведенного анализа готовятся статистические и информационные материалы для публикации в средствах массовой информации, а так же для доклада на заседаниях комиссии по безопасности дорожного движения администрации Рузского района Московской области.

Для реализации четвертого направления в Филиале создано научное сообщество курсантов и слушателей. Члены научного сообщества занимаются изучением и анализом наиболее актуальных проблем обеспечения безопасности дорожного движения, представляют результаты своей научно-исследовательской работы на научно-практических конференциях, научно-методических семинарах, участвуют в конкурсах на лучшую студенческую научную работу.

Таким образом, считаем целесообразным рекомендовать всем образовательным организациям МВД России создавать аналогичные организации и сообщества с целью пропаганды и профилактики безопасности дорожного движения в своих регионах, а также для повышения практической направленности учебного процесса.

Литература

1. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.» // Собрание законодательства РФ, 14.10.2013 г., № 41, ст. 5183.
2. Евенко С.А., Ищенко С.А. Опыт общественных организаций зарубежных стран по пропаганде безопасности дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортных происшествий // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика. Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции, 2015.
3. Кузнецова И.И. Формирование коммуникативной компетентности у обучающихся в зовов МВД России в процессе проведения ими мероприятий по пропаганде дорожного движения // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России, 2015, № 4.
4. Тарасов А.Ю., Миронов В.Л., Новгородов Д.А. Организация деятельности ГИБДД: Альбом схем. Руза: Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, 2015.
5. Харыбин И.Ю. Общественные формирования как субъекты пропаганды безопасности дорожного движения // Вестник экономической безопасности, 2014, № 4.

А.А. Бондарев,
начальник кафедры специальной подготовки
Орловского юридического института
МВД России имени В.В. Лукьянова,
кандидат юридических наук, доцент

Особенности формирования нравственного и правового сознания сотрудников ГИБДД

Аннотация

В статье анализируются современные проблемы формирования нравственно-правовых качеств личности сотрудников ГИБДД.

Ключевые слова: правосознание, нравственность, право, правовой менталитет, юриспруденция, сотрудники ГИБДД.

Сегодня в нашей стране, которая в соответствии с Конституцией, взяла курс на построение правового государства, объективно возрастает спрос на специалистов, которых отличали бы высокий уровень правовой и нравственной культуры. В первую очередь это относится к лицам, которые свою будущую профессиональную деятельность связывают со сферой служения Закону и с защитой прав и свобод граждан.

Очевидно, что образовательные организации, наряду с задачей специального обучения, должны решать задачи формирования нравственно-правовых качеств личности будущих сотрудников органов внутренних дел.

Многочисленные результаты социологических исследований свидетельствуют о том, что в современной России нравственное здоровье нации оставляет желать лучшего. Причин этому много. Одна из них – «провальные» девяностые, когда во всех средствах массовой информации активно рекламировались западные ценности, а проблемы формирования нравственного и правового сознания молодежи оказались на задворках государственной политики. В этот же период практически была утрачена опора профессионального образования на отечественные традиции высшей школы, стержнем которого всегда выступала национальная культура, в том числе и правовая.

Духовно-нравственные ценности и традиции всегда были важнейшим инструментом и ориентиром в деле подготовки специалистов различного профиля. Изменение содержания ценностных ориентаций существенно меняет и мотивацию их будущей профессиональной деятельности.

Сегодня очевидно, что ситуация в системе нравственных и правовых ценностей слушателей образовательных учреждений вряд ли в полной мере отвечает требованиям социального заказа.

Все это обуславливает необходимость научного переосмысления данной проблемы в русле сложившихся общественных реалий.

К сожалению, приходится констатировать, что на данный момент разрыв между юридическим образованием и отечественной правовой и нравственной культурой весьма значителен. Юридическое образование все больше дистанцируется от национальной духовной культуры и правового менталитета.

Проблема заключается в том, что полученные в вузе правовые знания оказывают влияние на личность обучаемого, но этого явно недостаточно для того, чтобы воспитать специалиста с правосознанием высокого уровня, ориентированного на базовые общечеловеческие ценности, под которыми мы понимаем естественные права и свободы человека и

гражданина. Этот тезис особо актуален для сотрудников правоохранительных органов, чьей служебной задачей и обязанностью является охрана прав и свобод граждан.

Профессиональное образование сотрудников ГИБДД должно иметь под собой глубокий культурный и личностный фундамент.

При этом необходимо учитывать два важных аспекта. Первое, при формировании базисных основ мировоззрения будущих сотрудников ГИБДД надо: а) учитывать нравственные, культурные и общесоциальные характеристики их профессиональной деятельности; б) ориентировать их правосознание на естественно-правовую и социологическую модель правопонимания.

Второе, при формировании их правореализационных качеств следует акцентировать внимание на правовой информированности, в контексте нормативистской теории правопонимания. Полученные при этом правовые знания должны превратиться в личное убеждение каждого сотрудника, в прочную установку строго следовать правовым предписаниям, а затем – во внутреннюю потребность и привычку соблюдать и защищать правовой закон, проявлять социально-юридическую активность.

Кроме того, при правовом обучении и воспитании будущих сотрудников ГИБДД в обязательном порядке необходимо учитывать такие особенности их профессиональной деятельности как: а) «жесткая» правовая регламентация; б) общение с людьми; в) постоянный поиск эффективных и законных решений, в значительной степени не поддающийся формальной регламентации; г) вторжение во внутренний мир человека; д) моральное, а нередко и физическое противодействие со стороны оппонентов.

Только в этом случае мы имеем право рассчитывать на то, что будет достигнута конечная цель правообучающего и воспитательного процесса – нравственное и правовое сознание, устойчиво положительно ориентированное, развитое, должного уровня, обладающее такими качествами, как знание действующего законодательства, умение его применять к конкретным случаям, соблюдение и исполнение правовых предписаний, оперативное принятие законных, обоснованных решений.

Для профессии правоохранителя принципиально важна и необходима опора на ментальные основания национальной правовой культуры, на правосознание обыденное, которое нивелируется, а нередко и деформируется правоприменительной практикой. Поэтому гражданскому обществу необходимы разнообразные механизмы, постоянно поддерживающие детерминирующее влияние на юриспруденцию нравственно-правовых и социальных начал.

В постсоветской России в силу ряда объективных и субъективных факторов, оказалась прерванной именно эта социальная связь. Вузы юридического профиля, в том числе и ведомственные, по своей природе должны быть не только носителями образовательных услуг, но и источниками правовой и нравственной культуры. Сегодня, на наш взгляд, эта их функция развита не в должной мере и в большей степени сведена к цели формирования специалиста узкого профиля.

Изменения системного характера в правовом поведении могут произойти только в рамках идентичного России правового менталитета, под которым понимается совокупность поведенческих и этических норм поведения, задающих форму самым различным, в том числе, неправовым формам жизни социума. Правовой менталитет должен постоянно воспроизводиться и совершенствоваться, оставаясь, тем не менее, внутренне преемственным.

Непосредственно в праве особенности правового менталитета находят свое отражение в своеобразии правовых источников, формах правового мышления, в специфике приемов и средств юридической техники, в способах толкования и реализации правовых норм.

На наш взгляд, заслуживает отрицательной оценки практика «слепого», механистического переноса опыта западных стран в сфере юридического образования, без учета особенностей российской правовой культуры, национальных, культурных и поли-

тических традиций. В лучшем случае это может привести к результату, обратному от желаемого. Без восприятия индивидуальным, правовым и общественным правосознанием общепризнанных общечеловеческих ценностей, решение задач кардинального реформирования процесса подготовки сотрудников правоохранительных органов невозможно.

В современной России, несмотря на то, что новая Конституция законодательно установила курс на построение правового государства и провозгласила права и свободы человека высшей ценностью, в правовой теории и практике доминирует сугубо нормативистское правопонимание. Это не самым лучшим образом сказывается на правосознании и на профессиональной деятельности служителей закона, а в конечном итоге и на обеспечении реализации гражданами своих прав и свобод.

Так, многочисленные социологические опросы населения свидетельствуют о том, что респондентов почти в равной степени беспокоит возможность пострадать от произвола правоохранительных органов и стать жертвой преступников. Кроме того, в последние годы обществу усиленно навязывается западная идея абсолютного приоритета личных интересов над общественными.

Восприятие этой идеи общественным и индивидуальным правосознанием чревато самыми негативными последствиями как для общества, так и для государства. Тем более, нельзя допустить имплементации постулатов данной идеи в правосознание будущих сотрудников ГИБДД, так как в этом случае будет низложен один из основополагающих принципов их профессиональной деятельности – служение Закону и Отечеству.

Таким образом, при формировании личности будущих правоохранителей необходимо в обязательном порядке учитывать традиционные черты русской правовой ментальности и культуры, что позволит избежать серьезных просчетов в этом процессе. В первую очередь это относится к тем, кто еще находится в стенах учебных заведений и в дальнейшем хочет связать свою судьбу с профессией полицейского.

УДК 159.9

Н.М. Кузнецова,
ученый секретарь ФКУ НИЦ БДД МВД России,
кандидат психологических наук

Проблема профилактики детского дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних

Аннотация

В статье представлены статистические данные по детскому дорожно-транспортному травматизму, перечислены причины дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних, отмечена важность формирования у них культуры безопасного поведения на дороге, подчеркивается необходимость комплексного подхода в деле профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Ключевые слова: культура безопасного поведения на дороге, детский дорожно-транспортный травматизм, причины дорожно-транспортных происшествий, обеспечение безопасности дорожного движения, навыки и привычки поведения на дороге.

Важность и своевременность обучения несовершеннолетних Правилам дорожного движения (далее ПДД) не подлежит сомнению. Тем не менее, каждый год в дорожно-транспортных происшествиях погибают дети, сотни получают увечья и травмы.

Так, за 6 месяцев 2016 г. по РФ зарегистрировано 8126 дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием детей до 16 лет (11%), число погибших составило 254, получили ранения 8662 несовершеннолетних¹.

<i>Количество ДТП с участием детей, число погибших и раненых детей в возрасте до 16 лет (за январь – июнь 2016 г.)</i>						
	ДТП		Погибло		Ранено	
	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ
1	2	3	4	5	6	7
Российская Федерация	8126	-5,5	254	-18,6	8662	-4,7

Анализ дорожно-транспортных происшествий (ДТП) показывает, что наибольшее их количество происходит с участием детей-пешеходов (3643 (45%)) и в основном они случаются на пешеходных переходах (1344 (37%)). Кроме того, в ДТП страдают дети-пассажиры (3526 (43,4%)), из них основной процент составляют дети в возрасте до 12 лет (75,3%).

Основное количество дорожно-транспортных происшествий (75%) происходит из-за нарушения водителями Правил дорожного движения (ПДД), неосторожность детей является причиной только 27%, как правило, это касается детей-пешеходов (70%).

На протяжении последних лет прослеживается устойчивая тенденция количества ДТП с детьми-пешеходами на пешеходных переходах. Так, в 2014 г. за указанный период было зарегистрировано 1324 ДТП, в 2015 г. – 1398, в 2016 – 1344.

Можно проследить сезонный характер аварийности с участием детей почти всех категорий. В летний период количество ДТП возрастает в два и более раз, страдают дети-пассажиры, дети-велосипедисты, а также подростки-водители мототранспорта.

Среди распространенных причин дорожно-транспортных происшествий с участием детей можно отметить: переход дороги в неустановленном месте; переход проезжей части на запрещающий сигнал пешеходного светофора; неожиданный выход из-за транспортного средства; нахождение детей на дороге и вблизи нее без сопровождения взрослых; игра вблизи проезжей части и на ней; неправильный выбор места перехода проезжей части при высадке из маршрутного транспортного средства; переход проезжей части дороги не под прямым углом, а по диагонали и др.

Решение проблемы обеспечения безопасности движения на дороге является государственной проблемой, так как затрагивает моральный, социальный и экономический аспекты. На возвращение к нормальной жизнедеятельности детей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, ежегодно затрачиваются значительные финансовые средства на оказание медицинской и психологической помощи, а также последующую реабилитацию.

В федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.»² наравне с такими направлениями ее реализации как борьба со смертностью от дорожно-транспортных происшествий, повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения, совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения, развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, в качестве стратегического направления выделяется обеспечение безопасности детей на дорогах.

¹ <http://www.gibdd.ru/> от 14.07.2016.

² Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.».

Рассматривая проблему профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ), необходимо говорить о формировании у несовершеннолетних *безопасного поведения на дороге*, которое связано с общей культурой человека. В рамках культурологического подхода (Ю.А. Жданов, М.С. Каган, Э.С. Маркарян, В.М. Межуев, М.С. Яницкий и др.) в контексте общекультурного развития личности, культура безопасного поведения на дороге – это сторона безопасного поведения личности в целом.

В настоящее время точно не определена структура культуры безопасного типа поведения на дороге, недостаточно разработаны методологические основы и педагогические условия, способствующие формированию культуры безопасного поведения детей и подростков в дорожной ситуации, не обобщена система воспитания, направленная на становление детей как субъектов дорожного движения, способных управлять своим поведением в дорожной обстановке и корректировать его в зависимости от поведения других участников дорожного движения.

До сих пор лозунг «Берегите ребенка», под которым Екатерина II в 1764 г. издала указ о применении смертной казни к кучеру или извозчику, виновным в гибели ребёнка, не теряет своей актуальности и должен быть руководством к действию для взрослых (родителей, педагогов образовательных организаций, представителей общественных организаций и др.).

Образовательные организации (детские сады, школы и др.) запускают механизм становления детей и подростков как субъектов дорожного движения, способствуют формированию у несовершеннолетних необходимых знаний, умений и навыков по соблюдению ПДД, воспитанию культуры безопасного поведения на дороге, являются основными звеньями в работе по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Практика показывает, что во многом образовательные учреждения, организации дополнительного образования детей формально выполняют профилактическую, воспитательную, обучающую работу по соблюдению Правил дорожного движения, а иногда игнорируют ее проведение в отведенные часы или заменяют другими видами занятий.

В тех образовательных организациях, где осуществляется обучение ПДД, отсутствует единая система воспитания и обучения безопасному поведению на дорогах с учетом возрастной периодизации развития, используемый методический материал содержит грубые ошибки и не учитывает индивидуальных особенностей поведения детей и подростков.

Стандартный подход к детям любого возраста приводит к тому, что Правила дорожного движения часто трактуются дословно, с употреблением непонятных понятий, требующих абстрактного мышления и т.д. Результатом такого подхода является тот факт, что в 27% случаев дорожно-транспортные происшествия происходят по неосторожности детей.

Кроме того, существует законодательная проблема, требующая своего разрешения. Анализ нормативных документов, регламентирующих деятельность общеобразовательных учреждений, организаций дополнительного образования, свидетельствует о необходимости внесения изменений в них. Так, главу 11 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации»¹, необходимо дополнить статьей «Особенности реализации программ по безопасности дорожного движения для несовершеннолетних», а также ввести новую образовательную область «Безопасность дорожного движения» в базовую часть федерального государственного образовательного стандарта для программ общего среднего образования и федеральные государственные требования для программ дошкольного образования.

Помимо этого, следует обратить внимание и обеспечить подготовку, экспертизу и апробирование новых печатных и электронных учебных и методических пособий по об-

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.»».

учению детей и подростков безопасному участию в дорожном движении, а также рассмотреть вопрос о создании специальных центров по подготовке, переподготовке и повышению квалификации специалистов (педагогов), осуществляющих обучение несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах.

Необходимо отметить, что задача профилактики детского дорожно-транспортного травматизма должна решаться образовательными организациями при поддержке и содействии соответствующих подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

В настоящее время определена роль ГИБДД как одного из субъектов пропаганды безопасности дорожного движения, профилактики дорожно-транспортных происшествий, в том числе с участием детей. Однако до сих пор нет четкого понимания и единства в определении механизмов снижения детского дорожно-транспортного травматизма с учетом особенностей социокультурной ситуации.

В заключение отметим, что только благодаря усилиям и конструктивному взаимодействию органов образования, Госавтоинспекции, общественных организаций и других структур, заинтересованных в решении проблем обеспечения безопасности дорожного движения, возможно выработать у детей правильные навыки и привычки поведения на дороге (привычку начинать движение, оглядевшись; поворачивать голову для наблюдения, переходя дорогу или двигаясь к автобусу, пристегивать ремень безопасности в движущемся автомобиле; передвигаться по тротуару; не спешить на маршрутный транспорт, даже если опаздываешь; ездить на велосипеде в шлеме и только по безопасному маршруту и др.), сформировать новое отношение к способам и средствам передвижения (небольшие расстояния можно преодолевать пешком), воспитать у несовершеннолетних участников дорожного движения культуру безопасного поведения, которая должна стать неотъемлемой частью общей культуры личности подрастающего поколения.

Литература

1. Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ.
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.».
3. <http://www.gibdd.ru/> от 14.07.2016 г.

УДК 656.13

Н.В. Агре,
президент экспертного центра «Движение без опасности»,
аспирант кафедры социологии управления Института
государственной службы и управления персоналом РАНХиГС

Комплексный подход к изучению проблематики участия детей в дорожном движении на территории Российской Федерации

Аннотация

В статье приводятся статистические данные по детской дорожной безопасности, а также данные российских исследований. На их основании раскрывается тема без-

опасности детей на дорогах России. Также приводятся примеры успешных российских социальных кампаний, посвященных безопасности детей в транспортной среде.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дети, световозвращающие элементы, пешеходы, велосипедисты, пассажиры.

Актуальность проблемы

С точки зрения безопасности на транспорте дети являются наименее защищенной категорией участников дорожного движения. Невысокий уровень знаний ПДД, повышенная мобильность, невнимательность, зависимость от взрослых – эти и другие факторы в значительной мере влияют на уровень аварийности с участием детей.

За последние годы многое было сделано и общественностью, и государственными органами с целью улучшения ситуации с безопасностью детей в транспортной среде. Самыми яркими примерами можно считать пропаганду использования детских удерживающих устройств при перевозке детей, использование световозвращающих элементов для обозначения детей на дороге в темное время суток, формирование отрядов юных инспекторов дорожного движения (ЮИД).

Статистика

За 2015 г. зарегистрировано 19 549 ДТП с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет, в результате которых 737 детей погибло и 20 928 получили ранения. Число ДТП с детьми составляет 11% от числа всех ДТП в России.

Особо отметим, что 26,9% ДТП произошло по собственной неосторожности детей. Именно это число можно и нужно уменьшать за счет проведения образовательных мероприятий с детьми по безопасному поведению на дорогах.

Наблюдая за динамикой аварийности с участием детей, можно сказать, что наблюдается положительная тенденция на снижение числа ДТП с детьми. С 2005 г. число ДТП сократилось на 23%.

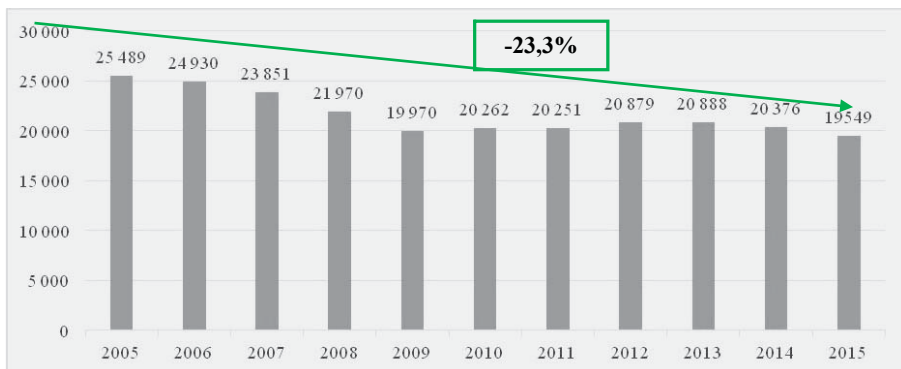


Диаграмма 1. Динамика числа ДТП с участием детей 0–16 лет, РФ, 2005–2015 гг.

Тем не менее, общее число ДТП с детьми все равно большое. За январь-апрель 2016 г. уже произошло 4306 ДТП с участием детей до 16 лет. Погибли 124 ребенка, получили ранения 4596 детей. 23% ДТП произошло по собственной неосторожности детей.

Категории детей-участников дорожного движения

При статистических подсчетах принято разделять детей-участников дорожного движения на группы. Это дети-пассажиры, дети-пешеходы, дети-велосипедисты. Также есть

отдельная группа – дети-водители механических транспортных средств. Однако смертность этой категории не очень велика и дополнительно снизилась с введением в 2014 г. прав на управление мопедами, поэтому на диаграмме 3 эта группа представлена как «прочие участники».

Наибольшим флукутациям подвержена категория дети-пассажиры – за 10 лет число погибших постоянно менялось то в большую, то в меньшую сторону. Снижение числа погибших детей в данной категории за 10 лет составило только 25%. Число погибших детей-пешеходов снизилось на 62%, детей-велосипедистов – на 54%, других категорий – на 52%.

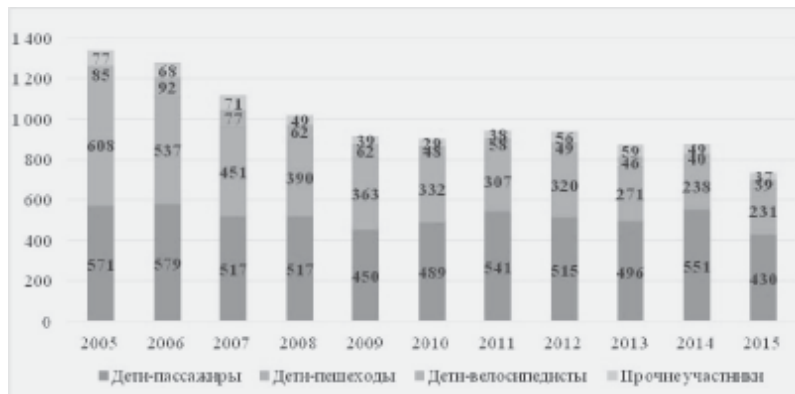


Диаграмма 2. Динамика числа погибших в ДТП детей 0–16 лет по категориям, РФ, 2005–2015 гг.

Дети-пассажиры

В 2015 г. число ДТП с детьми-пассажирами снизилось на 6,5% относительно 2014 г., в этих ДТП погибло 430 детей, то на 22,1% меньше, чем в 2014 г., было ранено 9832 ребёнка, что на 4,2% меньше, чем в 2014 г. Таким образом, наблюдается общее снижение аварийности и смертности детей-пассажиров. Стоит, однако, отметить, что число раненых детей снизилось на чуть меньшее значение, чем другие показатели.

ДТП с участием детей-пассажиров осложняется при неиспользовании родителем детского удерживающего устройства.

Количество ДТП с участием детей до 12 лет, которые перевозились без удерживающих устройств или детских кресел, за последний год снизилось, однако, по сравнению с 2012 и 2013 гг., число таких ДТП увеличилось.

Таблица 1

ДТП с участием детей до 12 лет, которые перевозились без удерживающих устройств или детских кресел (2012–2016), РФ

Период	Число ДТП	Изменение (%)	Число погибших	Изменение (%)	Число раненых	Изменение (%)
Январь-апрель 2016	218	-23,5	10	-47,4	245	-23,2
2015	1063	-5,8	62	-34,0	1240	6,5
2014	1129	15,8	94	46,9	1164	10,9
2013	975	0,3	64	-39,0	1050	5,2
2012	972	9,8	105	-3,7	998	3,9

Дети-пешеходы

Дети-пешеходы в 2015 г. стали попадать в ДТП чаще, чем в 2014 г. Рост числа ДТП составил 2,8%, смертность снизилась на 3%, число раненых увеличилось на 3%. До 2014 г. шло снижение числа ДТП и пострадавших в ДТП детей-пешеходов. Однако в 2015 г. ситуация изменилась в худшую сторону. Данные за январь-апрель 2016 г. пока позволяют надеяться по позитивную динамику аварийности с детьми-пешеходами.

Таблица 2

ДТП с детьми-пешеходами 2012–2016 гг.

Январь-апрель 2016	2102	-6.9	48	-12.7	2110	-7.2
2015	8597	2,8	231	-3,0	8663	3,2
2014	8356	-6,8	238	-12,2	8388	-6,7
2013	8964	-2,1	271	-15,3	8993	-1,6
2012	9159	-3,3	320	4,2	9142	-3,6

Наиболее частой причиной ДТП с участием детей-пешеходов является переход через проезжую часть вне пешеходного перехода или в неустановленном месте (2147 ДТП в 2015 г.). Помимо этого, дети часто неожиданно появляются из-за стоящих или движущихся транспортных средств (724 ДТП в 2015 г.).

Подобные нарушения свидетельствуют о низком уровне знаний правил дорожного движения у детей-пешеходов.

Дети-велосипедисты

В целом вопрос о безопасности велосипедистов пока прорабатывается не очень активно. Лишь в апреле 2014 г. в ПДД ввели 6 пунктов раздела 24 (24.1–24.6), которые посвящены движению велосипедистов. При этом те или иные правила для велосипедистов разбросаны по всем статьям ПДД. Однако за соблюдением этих правил нет особого контроля, нарушители караются минимальными штрафами (800 рублей или 1000–1500 рублей при нарушении в состоянии опьянения), а велосипедисты, не знакомые с ПДД, подвергаются повышенной опасности на дорогах страны.

В 2015 и 2016 гг. наблюдается рост числа ДТП и раненых. Тяжесть последствий в таких ДТП пока что не очень велика, но с учетом активной велосипедизации общества, особенно в крупных городах страны, проблема безопасности на велосипедном транспорте будет расти, если не принимать активное участие в обучении велосипедистов, в том числе и юных, правилам дорожного движения.

Таблица 3

ДТП с участием детей-велосипедистов, РФ, 2012–2015 гг.

Январь-апрель 2016	151	+22.8	1	-75.0	151	+24.8
2015	1563	+1.8	39	+14.7	1535	1.9

Основной причиной ДТП с детьми-велосипедистами по их вине является пересечение ими пешеходного перехода на велосипеде. В 2015 г. таких ДТП было 174 (увеличение

по сравнению с 2014 г. на 22%). 15 ДТП произошло из-за управления велосипедом, не оснащенным светоотражающими элементами. Помимо этого, часто водителями других ТС совершаются наезды на велосипедистов, что косвенно свидетельствует о неосторожности велосипедистов и о неподготовленности водителей автотранспорта к появлению велосипедиста около автомобиля.

Сезонность в ДТП с детьми

Дополнительным фактором детского травматизма, на который стоит обратить внимание, является сезонность. Пиковый период для ДТП с детьми приходится на май-август, время каникул, путешествий и повышенной активности детей на транспорте. На данный период в 2015 г. пришлось 44% всех ДТП за год и почти половина всех погибших в ДТП детей до 16 лет.

Больше всего ДТП произошло в августе. Возможно, это связано с тем, что начинает рано темнеть, водители реже замечают детей, происходит увеличение количества ДТП в темное время суток.

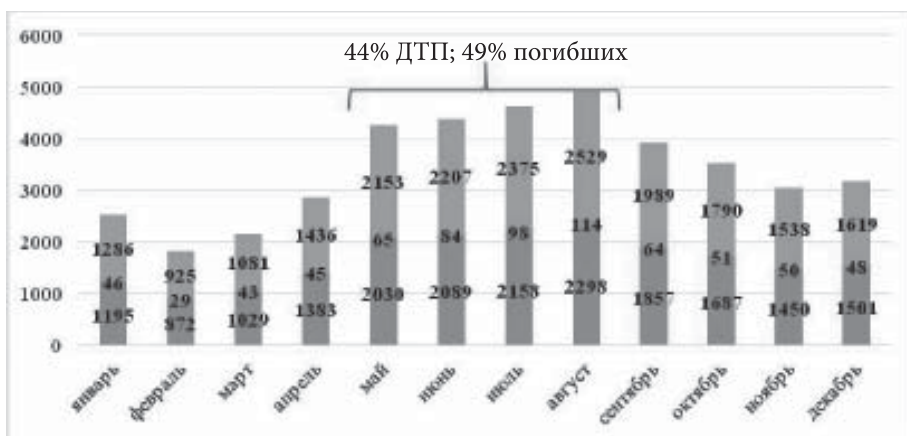


Диаграмма 3. ДТП с детьми 0–16 лет по месяцам, РФ, 2015 г.

Таким образом, на основании статистики можно выделить основные реперные точки для дальнейшей работы по повышению уровня безопасности детей в транспортной среде.

Исследования общественного мнения

Дети-пассажиры

Согласно международным исследованиям детские автокресла уменьшают риск погибнуть в ДТП для младенцев до года на 71% и для детей от 1 до 4 лет на 54%¹.

Экспертный центр «Движение без опасности» совместно с крупнейшим российским центром по изучению общественного мнения ВЦИОМ ежегодно проводят опросы на тему безопасности дорожного движения. По этим опросам можно наблюдать, как меняются привычки и мнения людей на протяжении нескольких лет. Так, по показателям на весну 2016 г. (по сравнению с 2013 г.), процент владеющих детским автокреслом или другим детским удерживающим устройством среди родителей детей до

¹ <http://www.umtri.umich.edu/critical-issues/child-safety>.

12 лет достиг своего максимума – 67%. Около трети опрошенных в 2016 г. сообщили, что не имеют детского удерживающего устройства и не планируют его приобретать.



Диаграмма 42. Распределение ответов на вопрос:

«Есть ли у Вас детское автокресло или другое детское удерживающее устройство?», в % от всех опрошенных, имеющих детей в возрасте до 12 лет

35% респондентов в 2016 г. по опросу ВЦИОМ используют автокресла, 18% пользуются регулирующей накладкой на ремень, 11% до сих пор пристегивают детей обычным ремнем безопасности, а 8% вообще не используют никаких средств безопасности. Эти данные свидетельствуют, что общество до сих пор недостаточно осведомлено о последствиях неиспользования дополнительных средств безопасности для детей.

Дополнительно, с июня 2014 по июнь 2015 гг. Экспертным центром «Движение без опасности» совместно с МВД России (ГИБДД) и Минздравом России проводилось исследование детского травматизма на автомобильном транспорте в Москве и Московской области. Основные выводы:

- В 1,8 раза выше вероятность получения тяжелых травм без использования автокресла, чем при его использовании;
- Автокресло позволило избежать травм шеи и позвоночника детей;
- В 3 раза выше вероятность гибели в ДТП при скорости свыше 60 км/ч в момент аварии без использования автокресла;
- Без какого-либо удерживающего устройства, даже если не имеется угроз для жизни ребенка, степень тяжести травм значительно выше, нежели при использовании ДУУ и в частности автокресла.

Дети-пешеходы

Основными проблемными темами безопасности детей-пешеходов являются их знание ПДД, а также использование световозвращающих элементов на одежде. И то, и другое сильно зависит от родителей детей. По данным ВЦИОМ, за 3 года снизилось число родителей, которые показывают своим детям положительный пример поведения на дороге – с 64% в 2013 г., до 51% в 2016 г. 69% россиян обсуждает вопросы безопасности на дорогах со своим ребенком.



Диаграмма 4. «Что вы делаете, чтобы научить ваших детей соблюдать безопасность на дороге в качестве пешехода?», в % от всех опрошенных, имеющих детей в возрасте до 12 лет

При этом не стоит забывать и о старшем поколении – бабушки и дедушки зачастую проводят с детьми больше времени, чем родители, и могут повлиять на формирование у ребенка ложных практик поведения на дорогах.

Проблема видимости ребёнка на дороге также является одной из основных при изучении темы детской дорожной безопасности. По результатам недавнего исследования ВЦИОМ 36% россиян при покупке одежды ребенку стараются выбирать модели со световозвращающими элементами, однако 61% не обращают на это внимания. Подобные цифры подтверждают, что в обществе существуют лакуны в сфере понимания необходимости обеспечения безопасности детей в темное время суток.

Дети-велосипедисты

Даже без каких-либо исследований можно утверждать, что культура велосипедистов в целом в России пока не сформирована. При этом важно понимать, что на детей-велосипедистов больше всего влияют ближайшие родственники и сверстники. Соответственно работать нужно и с ними.

В рамках Федеральной целевой программы по повышению безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг. начата работа по сбору и анализу данных о детях-велосипедистах, а также будут проводиться пропагандистские мероприятия с целью формирования культуры поведения велосипедистов на дорогах страны.

Примеры социальных кампаний в России

Экспертный центр «Движение без опасности» организовывал и принимал участие в реализации десятков проектов, направленных на повышение безопасности детей на дорогах.

Один из примеров проектов, направленных на повышение безопасности детей на дорогах, является «Детство без опасности». Это тренинги для будущих и молодых родителей, которые проходят в центре акушерства, гинекологии и перинатологии им. академика В.И. Кулакова. Тренинги посвящены теме правильного выбора, установки и транспортировки детей в первый год их жизни.

По итогам опросов, проведенных среди слушателей тренингов, для 96% женщин, прошедших занятия, полученные знания были принципиально новыми, 77% слушательниц отметили, что после прохождения тренингов всегда будут перевозить детей только в детском удерживающем устройстве, начиная с момента выписки из родильного дома. Начиная с 2015 г., в тренингах приняли участие более 1000 человек.

Еще одним проектом в сфере детской безопасности стала информационно-пропагандистская кампания по профилактике безопасности дорожного движения в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.» «По правилам», которая проходила в октябре 2015 в трех регионах: Смоленской, Калужской и Владимирской областях. В рамках проекта для родителей с детьми всех возрастов работала зона, где эксперты рассказывали, как правильно выбрать, установить и перевозить ребенка в детском удерживающем устройстве. Опрос населения, проводимый в каждом из регионов по итогам социальной кампании, показал высокую эффективность проекта по увеличению информированности об использовании детских удерживающих устройств и световозвращающих элементов. Также в рамках кампании «По правилам» были проведены тренинги по безопасной транспортировке детей до 1 года на базе трех родильных домов в регионах. Кроме того, в 120 медицинских учреждениях были размещены информационные плакаты, качественно и доступно разъясняющие возможности обеспечения детской безопасности.

Масштабный проект, направленный на информирование родителей о необходимости использования детских удерживающих устройств, «Автокресло – детям!» впервые был реализован силами Госавтоинспекции МВД РФ, Российского союза автостраховщиков (РСА) и экспертного центра «Движение без опасности» в конце 2011 г. Проект получил федеральный охват, поддержку ведущих СМИ и реальные показатели, свидетельствующие о том, что детские удерживающие устройства стало использовать большее количество родителей, чем до проведения кампании, детская смертность и травматизм снизились. Проект «Автокресло – детям!» продолжается, и только за 2015 г. в России прошло несколько сотен мероприятий, посвященных пропаганде использования детских удерживающих устройств. Мероприятия проводились в местах, где родительское сообщество присутствует регулярно: в родильных домах и перинатальных центрах, детских поликлиниках и садах, начальных классах школ и во многих других профильных учреждениях. В рамках проекта велась активная работа не только с родителями, но и с самими детьми. Помимо этого, для работы с родителями, которые осознанно перевозят детей, не соблюдая базовые правила безопасности, проводились специальные профилактические рейды, в некоторых регионах участие в них принимали Уполномоченные по правам ребенка. Для максимальной эффективности проверки осуществлялись возле детских учреждений.

Выводы

Как обществу, так и государственным организациям необходимо отвечать на новые вызовы современности, в том числе и в сфере безопасности на транспорте. Активная велосипедизация общества, увеличение числа автомобилей на дорогах страны, повышенная мобильность детей за счет различных средств передвижения (самокаты, ролики, гироскутеры и т.п.), распространение смартфонов, являющихся дополнительным отвлекающим от дорожной обстановки фактором, – все эти и другие составляющие современного мира усложняют процесс работы по снижению аварийности с участием детей в стране. Дети, являясь демографическим резервом страны, должны быть максимально защищены от ошибок как взрослых, так и от собственных. На данный момент наиболее острыми вопросами в сфере безопасности детей в транспортной среде являются:

- Внедрение повсеместной практики использования родителями качественных детских удерживающих устройств;

- Профилактика оставления детей в одиночестве в автомобиле;
 - Работа с родителями и прародителями (бабушками и дедушками) по информированию, как обучать ребенка правилам и как показывать позитивный пример поведения на дорогах;
 - Обучение детей разных возрастов правилам дорожного движения;
 - Обязательное использование световозвращающих элементов в одежде как детей-пешеходов, так и детей-велосипедистов, и водителей других механических ТС;
 - Дальнейшее изучение проблематики детей-водителей, в частности, как наиболее часто встречающееся явление, детей-велосипедистов.
-

УДК 629.331.07 (075.8)

А.А. Затолокин,
старший преподаватель кафедры
административной деятельности
и организации деятельности ГИБДД
Краснодарского университета МВД России,
кандидат юридических наук

Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения

Аннотация

Автор рассматривает государственную систему обеспечения безопасности дорожного движения как обособленную и имеющую в своем составе ряд элементов. В статье исследуются цели государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения и ее механизм нормативного регулирования.

Ключевые слова: государственная система обеспечения безопасности дорожного движения, функции государства, нормативная урегулированность, цели обеспечения безопасности дорожного движения, механизм обеспечения безопасности дорожного движения, пробелы в законодательстве, классификация правовых норм.

В настоящее время ситуацию на дорогах можно охарактеризовать одним словом – катастрофа. Проблемы безопасности дорожного движения являются permanently актуальными и не раз становились предметом обсуждения на самом высоком уровне. Так, в 2005 и в 2016 гг. на повестке заседания президиума Госсовета были вопросы повышения безопасности дорожного движения. Президент России В.В. Путин в своем выступлении 14 марта 2016 г. назвал вопросы безопасности дорожного движения важнейшим направлением государственной политики [1]. Несмотря на постоянную злободневность вопросов обеспечения безопасности дорожного движения до сих пор отсутствует системный подход в решении указанных проблем. Кроме того эти проблемы усугубляются отсутствием государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, отсутствием государственного органа, отвечающего за безопасность дорожного движения, а также постоянным снижением участия государства в решении проблем в сфере безопасности дорожного движения.

В связи с изменением общественно-политического строя, переходом от административно-командной модели экономики к новой модели товарно-рыночных отношений в начале 90-х гг. XX века претерпели существенное изменение многие аспекты общественных отношений, поменялись и подходы в управлении различными сферами социума. Однако система обеспечения безопасности дорожного движения, полностью унаследовав социалистические методы управления, пытается регулировать воздействие субъектов

на уже не существующие объекты управления, практически обезоруживая первых и ставя их в условия заложников правовой казуистики [2, С. 282]. В свою очередь это влечет системные просчеты в рассматриваемой сфере.

Если подходить к рассмотрению государственной системы обеспечения дорожной безопасности де-юре, то можно обнаружить множество составляющей этой системы.

Во-первых, это Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения, которая является координационным органом, образованным для обеспечения согласованных действий федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Во-вторых, это государственные заказчики Федеральной целевой программы «Повышения безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.»: Министерство внутренних дел; Министерство по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий; Министерство здравоохранения; Министерство образования и науки; Министерство промышленности и торговли; Министерство транспорта; Федеральное дорожное агентство; Федеральное казенное учреждение «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения».

Большинство из вышеперечисленных элементов государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения являются «беззубыми» и не оказывают какого-либо влияния на снижение уровня дорожно-транспортных происшествий. После анализа доли участия всех вышеперечисленных субъектов в государственной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и эффективности реализуемых ими мер становится понятно, что единственным субъектом, который действительно обладает определенными полномочиями в рассматриваемой сфере, является МВД. Говоря о деятельности МВД в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, конечно же, подразумеваем деятельность ГАИ (ГИБДД). ГАИ при ЦУДОТРАНСе была изначально создана как абсолютно гражданская организация и позже передана в НКВД. После этого она приобрела полицейские функции, хотя ее первоначальный функционал заключался в обеспечении безопасности автодорожного движения, контроле технического состояния автомобилей, их эксплуатации и подготовки водителей. Разумеется, это можно оправдать конъюнктурой того времени: конец 30-х гг. XX века характеризуется перманентным нарастанием в мировой обстановке угрозы глобальной войны, что обуславливало (в тоталитарном государстве) необходимость молниеносной перестройки всей системы обеспечения безопасности дорожного движения на военный лад. Это включало в себя и реквизицию транспорта, водителей, дорог и прочего. Однако после завершения Великой Отечественной Войны перед государством стояла задача восстановления экономики, и отказ от «хозяйственников» в сфере дорожного движения был бы не разумен. Далее, развиваясь вместе с социалистическим обществом, поощряемая в своем развитии административно-командной системой экономики, ГАИ сконцентрировала в себе административно-хозяйственные и полицейские функции и по сути стала монопольным органом обеспечения безопасности дорожного движения.

При современном состоянии дел, при множестве хозяйствующих субъектов (и наметившейся тенденции изменения форм хозяйствования от юридических лиц к физическим лицам и индивидуальным предпринимателям), такая система становится не просто анахронизмом, попросту является неэффективной. Для создания новой системы ОБДД необходимо выработать критерии к данной системе. Для эффективного функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения необходимо качественное наличие таких элементов как: Человек (водитель) – Автомобиль – Дорога – Среда. Система ЧАДС (ВАДС) подробно рассмотрена В.В. Ломакиным [3]. Концептуально соглашаясь с имеющимися положениями о системе ЧАДС (ВАДС), рассмотрим качественные характеристики, предъявляемые к элементам данной системы, и их влияние на обеспечение безопасности дорожного движения. Следует учитывать, что компоненты системы

ЧАДС, в свою очередь, не только образуют системы более низкого уровня, но и имеют определенные критерии эффективного функционирования. При отсутствии или не должном функционировании одного из элементов системы (подсистемы) ЧАДС, ее эффективность снижается, что выражается в уменьшении скорости движения, появлении заторов в движении, снижении надежности транспортных средств и в конечном результате приводит к ДТП.

Главным элементом этой системы является Человек. От знаний, умений и навыков водителя в наибольшей степени зависит надежность всей системы. Большую роль в поддержании безопасности на дорогах играют не только профессиональные навыки водителей, но и их моральный облик, уважительное отношение не только к закону, но и к правилам дорожного движения, друг к другу и другим участникам дорожного движения.

Критерий инноваций в настоящее время имеет ярко выраженный перекос в сторону совершенствования только лишь одного элемента системы ЧАДС – Автомобиль. Несомненным плюсом является техническое совершенствование как транспортных средств, так и их безопасности. В качестве примера перспективных разработок в автомобилестроении можно привести технологию, в которой управление беспилотными автомобилями осуществляется магнитами. Согласно данным ученых, работающих в компании Volvo, в скором будущем водители будут предупреждаться о приближении к скользкому участку дороги путем применения концепции «connected car», в которой все автомобили должны быть подключены по беспроводной сети к облачным серверам. В момент, когда один из подключенных автомобилей попадает на опасный участок дороги, он при помощи встроенного бортового компьютера анализирует поверхность трассы и отправляет информацию о своем местоположении на сервер [4].

Дорога. Однако улично-дорожная сеть большинства городов, по которой двигаются сверхсовременные автомобили, морально и физически устарела. Ямочный и сезонный ремонт не исправляет ситуацию. В этой связи совершенно закономерным представляется высказывание итальянского актера и режиссера Витторио Де Сика: «Аварии случаются потому, что нынешние водители ездят по вчерашним дорогам, на завтрашних машинах с послезавтрашними скоростями» [5].

Среда как один из элементов ЧАДС практически мало подвержена какому-либо влиянию, а воздействовать на нее можно лишь путем адаптации под ее условия всех остальных элементов ЧАДС.

Выводы:

1. Назрела необходимость не просто реформирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, но и коренного изменения в рассматриваемой сфере.

2. Создавая государственную систему обеспечения безопасности дорожного движения, следует предъявлять к ней определенные требования в том числе и качественное наличие элементов комплекса Человек – Автомобиль – Дорога – Среда;

3. И последнее – необходимо наличие ответственного органа безопасности на дорогах Российской Федерации.

Литература

1. URL: <https://kremlin.ru> (дата обращения: 15.03.2016).
2. Затолокин А.А. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности // Общество и право, № 4 (54), 2015.
3. Степанов И.С., Покровский Ю.Ю., Ломакин В.В., Москалева Ю.Г. Влияние элементов системы водитель – автомобиль – дорога – среда на безопасность дорожного движения: Учебное пособие – М.: МГТУ «МАМИ», 2011.
4. URL: <http://engadget.com> (дата обращения: 24.03.2016).
5. URL: <http://www.aforizmov.net> (дата обращения: 21.03.2016).

Л.Д. Варлыгин,
адъюнкт кафедры гражданского и трудового права,
гражданского процесса Московского университета
МВД России им. В.Я. Кикотя,
старший группы по исполнению
административного законодательства
Отдельного батальона ДПС ГИБДД УВД
по ЮАО ГУ МВД России по г. Москве

Некоторые аспекты деликтной ответственности сотрудников органов внутренних дел при дорожно-транспортных происшествиях

Аннотация

Статья посвящена анализу некоторых аспектов гражданско-правовой ответственности сотрудников органов внутренних дел.

Ключевые слова: гражданско-правовая ответственность, сотрудник органов внутренних дел, деликтная ответственность, деликт.

Государственный учет дорожно-транспортных происшествий занимается не только сохранением и передачей данных для анализа и разбора во временной и количественной оси, но и аналитической работой для выработки мер по сокращению численности дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП), а также тщательным разбором причин возникновения происшествий, условий, способствующих их возникновению, занесением как можно большей необходимой информации и интеграции ее во внутренние базы данных Государственной Инспекции Безопасности Дорожного Движения (далее ГИБДД) и электронные системы, не требующие бумажных носителей. В своей статье автор хотел бы остановиться на теме гражданско-правовой или деликтной ответственности по ДТП с участием сотрудников органов внутренних дел (далее ОВД) (на примере сотрудников ОБ ДПС ГИБДД УВД по ЮАО ГУ МВД России по г. Москве). За основу взята статистика 2014–2015 гг. и первая половина 2016 г.

В 2014 г. зарегистрировано 13 ДТП с участием сотрудников батальона на служебном транспорте, в пяти из которых признана вина сотрудников подразделения.

В 2015 г. зарегистрировано 8 ДТП с участием сотрудников батальона на служебном транспорте, в одном из случаев признана вина сотрудников подразделения.

За первое полугодие 2016 г. зарегистрировано 6 ДТП с участием сотрудников батальона на служебном транспорте, ни в одном из которых вина сотрудников подразделения не установлена [1].

Таким образом, можно сделать вывод о как повышении уровня моральной и служебной дисциплины сотрудников подразделения, так и о более глубоком анализе картины, способствующей возникновению происшествий.

Теперь вернемся к разбору последствий происшествий. Нас интересует деликтная составляющая, то есть уже после признания (определения) виновной стороны. Так, за представленный период возникали происшествия по вине сотрудников и соответственно истребование с них причиненного материального ущерба в пользу казны Российской Федерации. Возникали также происшествия с вынужденным ДТП при остановке транспортного средства, когда действия сотрудников подразделения при выполнении служебных обязанностей были признаны правомерными. Какими нормативными актами предусмотрена материальная ответственность сотрудников в случае причинения ущерба

транспортным средствам и во всех ли случаях сотрудник обязан возместить причиненный им ущерб? Постараемся найти ответ в данной статье.

Деятельность органов внутренних дел направлена на выполнение внутренних функций государства и непосредственно связана с определенным законом ограничением прав и свобод граждан, предполагающим применение силовых мер воздействия. В связи с этим законодательством должен быть предусмотрен особый порядок реализации такой ответственности, который на сегодняшний день не свободен от ряда недостатков [2].

Очевидно, что в настоящее время деликтная ответственность является одним из значимых гражданско-правовых инструментов, обеспечивающих ответственность должностных лиц за принимаемые ими властные решения в отношении частного лица [3, С. 95].

Основание гражданско-правовой ответственности сотрудников органов внутренних дел за вред, причиненный при осуществлении ими служебной (должностной) деятельности, является одним из главных вопросов, рассмотрение которого необходимо для понимания и раскрытия тематики настоящей статьи. В то же время, данный аспект имеет большую практическую значимость, так как для наступления ответственности, прежде всего, необходимо установление ее основания [4].

Вопросы гражданско-правовой ответственности государственных и иных публичных служащих закреплены, как правило, в разрозненных нормативных правовых актах, урегулированы довольно поверхностно и в целом ряде случаев заимствуют положения трудового законодательства. В российской правовой науке эти проблемы исследовались лишь фрагментарно и нуждаются в дальнейшем комплексном исследовании, системной разработке. Так, на сегодня отсутствует правовая дефиниция, раскрывающая понятие «материальная ответственность», а в законодательстве о государственной гражданской и некоторых видах правоохранительной служб практически не содержится норм прямого действия, устанавливающих механизм такой ответственности [5].

Анализ юридических литературных источников позволяет обобщить особенности, присущие гражданско-правовой ответственности государственных и иных публичных служащих [6].

1. Гражданско-правовая ответственность в сфере государственной службы носит правовосстановительный характер, в отличие от дисциплинарной, административной или уголовной, которые имеют наказательное (карательное) значение.

2. Гражданско-правовая ответственность в системе государственной службы наступает на основе действия правовых норм ряда отраслей российского права: административного, трудового, гражданского и областей законодательства о государственной службе, специальных нормативных правовых актов.

3. Обязанность государственного служащего возместить причиненный материальный ущерб существует только в отношении государственного органа. Если вред причинен третьим лицам, то он возмещается в административном порядке (ст. 4.7 КоАП РФ) или в порядке гражданского судопроизводства (ст. 1069 ГК РФ)

4. Гражданско-правовая ответственность государственных служащих является самостоятельным видом юридической ответственности и может применяться наряду с другими ее видами (дисциплинарной, административной, др.).

5. Гражданско-правовая ответственность наступает при наличии прямого действительного ущерба; непосредственной причинной связи между противоправными действиями и наступившими вредными последствиями (ущербом); вины правонарушителя в причинении ущерба; если противоправные действия (бездействие) допущены им при исполнении должностных (служебных) обязанностей.

Таким образом, можно утверждать, что гражданско-правовая ответственность в сфере государственной службы имеет двойственную правовую природу, позволяющую разделить ее на два направления, одно из которых обращено вовнутрь данной системы, а

другое – вовне. С определенной долей условности их можно охарактеризовать как внутреннюю и внешнюю ее разновидности [6].

К условиям наступления такой ответственности относятся:

- наличие самого ущерба, причиненного одной из сторон правоотношений;
- противоправность поведения (действия или бездействия) субъекта правоотношений;
- причинная связь между деянием и вредным результатом;
- вина стороны, причинившей ущерб.

При всей важности решения общих вопросов гражданско-правовой ответственности необходимо учитывать ее особенности в сферах гражданской, военной и правоохранительной служб. Практика законодательства учитывает такие особенности в специальных нормативных правовых актах, устанавливающих материальную ответственность государственных служащих соответствующих государственных органов либо принадлежащих к одному из видов государственной службы [7].

Так, например, материальная (гражданско-правовая) ответственность военнослужащих урегулирована в настоящее время специальным Федеральным законом «О материальной ответственности военнослужащих» [8]. В соответствии с данным Законом, материальная ответственность военнослужащих подразделяется на ограниченную (как правило, при неосторожной форме вины) и полную (в случае умышленного причинения вреда и по другим основаниям, предусмотренным Законом). Другая особенность данной ответственности связана со специальным субъектом – военнослужащим, проходящим военную службу по призыву или по контракту в Вооруженных Силах РФ. Она распространяет свое действие также на иных лиц, подпадающих под действие законодательства о военной службе (например, сотрудников спецслужб, военизированных формирований, др.).

На сегодняшний день материальная ответственность сотрудников правоохранительной службы регламентируется разрозненными нормативными правовыми актами, принятыми в различное время. С позиций современности эти документы оцениваются как крайне несовершенные, фрагментарно излагающие лишь некоторые вопросы ответственности работников этих ведомств и не содержащие единого порядка материальной ответственности. Чаще всего в них изложены положения об ответственности служащего перед государственным органом и возмещении ущерба сотруднику в случае его незаконного или необоснованного перемещения по службе, понижении в должности или специальном звании, либо незаконном увольнении такого сотрудника должностными лицами, наделенными соответствующими правами [9, С. 14].

Материальная ответственность сотрудника полиции предусмотрена ст. 33 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» [10]. Необходимо отметить, что указанная статья содержит бланкетную норму, поэтому для уяснения особенностей такой ответственности необходимо обращаться к иным нормативным правовым актам Российской Федерации. Так, особенности гражданско-правовой ответственности установлены частью 3 рассматриваемой статьи, согласно которой вред, причиненный гражданам и/или организациям сотрудником полиции, подлежит возмещению в порядке, предусмотренном гражданским законодательством [11]. Такой порядок установлен в ст. 1070 ГК РФ, где указано, что вред, причиненный гражданину в результате незаконного осуждения, незаконного привлечения к уголовной ответственности, незаконного применения в качестве меры пресечения заключения под стражу или подписки и невыезда, незаконного наложения административного взыскания в виде ареста или исправительных работ, возмещается за счет казны Российской Федерации, а в случаях, предусмотренных законом, за счет казны субъекта Российской Федерации или казны муниципального образования в полном объеме независимо от вины должностных лиц органов дознания, предварительного следствия, прокуратуры и суда в порядке, установленном законом.

Основанием гражданско-правовой ответственности, как и основанием любого правоотношения, является юридический факт [12].

Исходя из этого, основанием гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный сотрудниками органов внутренних дел при осуществлении служебной деятельности, является юридический факт, то есть совершение сотрудником органов внутренних дел правонарушения. Основанием этого специального вида гражданско-правовой ответственности также должен являться юридический факт (юридический состав). Вместе с тем, важно указать и на определенные особенности основания этого специального вида гражданско-правовой ответственности [13].

Основанием гражданско-правовой ответственности сотрудников органов внутренних дел всегда является юридический факт определенного вида – правонарушение. В свою очередь событие как вид юридического факта, которое в отдельных случаях может порождать правоотношение гражданско-правовой ответственности, в отношении указанного вида ответственности не применим. В соответствии со ст. 1069, 1070 ГК РФ ответственность сотрудников органов внутренних дел возникает в результате действий (бездействия). Не может быть основанием и правомерное действие, поскольку обязательным условием рассматриваемого вида ответственности является противоправность [13].

Отсюда следует, что основанием гражданско-правовой ответственности сотрудников органов внутренних дел является гражданско-правовой деликт.

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

- юридическими фактами, выступающими в качестве основания гражданско-правовой ответственности, могут быть правонарушение, правомерное действие, событие;
- основанием гражданско-правовой ответственности вообще, и деликтной, в частности (как и основанием любого правоотношения), является юридический факт – правонарушение [13].

Литература

1. Справка о соблюдении дорожно-транспортной дисциплины сотрудниками ОБ ДПС ГИБДД УВД по ЮАО ГУ МВД России по г. Москве 2014–2016 гг.
2. Государственная гражданская служба Российской Федерации: нормативно-правовые акты / Сост. В.Д. Граждан. – М.: Кнорус, 2008. – 287 с.
3. Кокорин И.С. Гражданско-правовая ответственность за вред, причиненный применением физической силы, специальных средств и оружия сотрудниками органов внутренних дел. Дисс. канд. юрид. наук. – Санкт-Петербург. 2006.
4. Шиенкова А.С. Служба в органах внутренних дел Российской Федерации как вид федеральной государственной службы. – Хабаровск: ДВЮИ МВД РФ, 2010. – 329 с.
5. Княгинина О.Н. Проблемы правового регулирования ответственности государственных гражданских служащих. / Государственное управление и право: Сб. науч. трудов / Под общ. ред. И.Н. Барцица. – М., 2006. – 299 с.
6. Козбаненко В.А. Юридическая ответственность государственных служащих. – М., 2002. – 297 с.
7. Богданов В.П. Правовая природа обязанности государства по возмещению вреда, причиненного правоохранительными органами и судами (п. 1 Ст. 1070 ГК РФ) // Актуальные проблемы борьбы с преступностью в Сибирском регионе: Сборник материалов научно-практической конференции (Красноярск, 7–8 февраля 2002 г.). Часть 2. Красноярск: Сибирский юридический институт МВД России, 2002 г.

8. Федеральный закон от 12.07.1999 № 161-ФЗ «О материальной ответственности военнослужащих» // Собрание законодательства РФ, 19.07.1999, № 29, ст. 3682.
 9. Ломакина В.Ф., Хаманёва Н.Ю. Юридическая ответственность государственных служащих: правовое регулирование дисциплинарной ответственности // Государство и право, 2008. – №9.
 10. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» // Собрание законодательства РФ, 14.02.2011, № 7, ст. 900.
 11. Комментарий к Федеральному закону «О полиции». Коллектив авторов. Образовательный центр «Советник». Санкт-Петербург, 2011.
 12. Теория государства и права. 3-е изд. / Под ред. А.И. Бастрыкина, М.М. Рассолова М., «ЮНИТИ-ДАНА». 2016.
 13. Кокорин И.С. Указ. Соч. С. 106.
-

УДК 351.811.121.2

М.В. Доцкевич,
доцент кафедры административной деятельности
органов внутренних дел ФГКУ ДПО «Тюменского института
повышения квалификации сотрудников МВД России»,
кандидат юридических наук, доцент

О некоторых особенностях действий инспекторов ДПС ГИБДД по пресечению и документированию (фиксированию) правонарушений, совершаемых должностными лицами, выполняющими определенные государственные функции

Аннотация

В статье на основе анализа действующего российского законодательства предпринята попытка определить особенности процедуры привлечения к административной ответственности и особые условия применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в отношении должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции.

Ключевые слова: инспектор ДПС ГИБДД, должностные лица, административная ответственность.

Основной задачей ДПС ГИБДД является обеспечение соблюдения участниками дорожного движения правил дорожного движения в целях сохранения жизни, здоровья и имущества, защиты законных прав и интересов граждан и юридических лиц, а также интересов общества и государства, обеспечение бесперебойного движения автотранспорта.

Согласно ст. 19 Конституции РФ в России закреплено равенство всех перед законом и судом. Это положение нашло свое отражение и в ч. 1. ст. 1.4. КоАП РФ [1], которая устанавливает, что лица, совершившие административные правонарушения, равны перед законом. Однако уже в части второй данной статьи законодательно закрепляются особые условия применения мер обеспечения производства по делу об административном

правонарушении и привлечения к административной ответственности некоторых должностных лиц. При этом законодатель не закрепляет в положениях КоАП особый порядок привлечения к юридической ответственности перечисленных лиц, но отсылает правоприменителя к нормам Конституции Российской Федерации и федеральным законам.

Ответы на многочисленные вопросы о порядке привлечения к административной ответственности и порядке применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении в отношении лиц, обладающих особым статусом, должны быть даны в Административном регламенте 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] (далее – Административный регламент). Однако и этот нормативный правовой акт также содержит в себе много отсылок к действующему законодательству и зачастую не дает полного ответа на вопрос как действовать в той или иной ситуации инспектору ДПС ГИБДД. При этом законодательно закрепляются различные подходы к определению объема и территории действия иммунитета в отношении перечисленных должностных лиц, устанавливается либо запрет на привлечение должностных лиц к административной ответственности, либо дополнительные условия при разрешении данного вопроса, иммунитет действует на территории отдельного муниципального образования, либо на всей территории Российской Федерации.

В п. 232 Административного регламента перечислены должностные лица, выполняющие определенные государственные функции, в отношении которых действуют особые условия применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении и привлечения к административной ответственности.

Особым статусом в рамках производства по делам об административных правонарушениях пользуются депутаты законодательных (представительных) органов государственной власти субъектов Российской Федерации. Согласно ч. 2 ст. 13 ФЗ РФ от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» [3] в случае привлечения депутата к уголовной или административной ответственности, его задержания, ареста, обыска, допроса, совершения иных уголовно-процессуальных или административно-процессуальных действий, проведения оперативно-розыскных мероприятий в отношении депутата, его багажа, личных и служебных транспортных средств, переписки, используемых им средств связи и принадлежащих ему документов, а также при проведении оперативно-розыскных мероприятий в занимаемых им жилом и служебном помещениях применяется особый порядок производства по уголовным или административным делам, установленный федеральными законами.

Однако ни в КоАП РФ, ни в каком-то другом федеральном законе Российской Федерации, отдельных предписаний, определяющих особенности порядка привлечения депутата к административной ответственности или производства по делам об административных правонарушениях в отношении депутатов законодательных (представительных) органов государственной власти субъектов Российской Федерации, не предусмотрено. Следовательно, никаких ограничений привлечения депутата к административной ответственности, а также на применение мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении в отношении депутатов законодательных (представительных) органов государственной власти субъектов Российской Федерации нет.

В ч. 3 этой же статьи законодатель устанавливает, что депутат не может быть привлечен к уголовной или административной ответственности за высказанное мнение, позицию, выраженную при голосовании, и другие действия, соответствующие статусу депутата, в том числе по истечении срока его полномочий. Данное положение не распро-

страняется на случаи, когда депутатом были допущены публичные оскорбления, клевета или иные нарушения, ответственность за которые предусмотрена федеральным законом. За нарушения ПДД предусмотрена административная ответственность, закрепленная в главе 12 КоАП РФ, являющегося федеральным законом. Следовательно, депутат, совершивший административное правонарушение, ответственность за которое предусмотрена федеральным законом, может быть привлечен к административной ответственности на общих основаниях.

В связи с этим, по мнению автора, установление в п. 233 Административного регламента дополнительных условий привлечения депутатов законодательных (представительных) органов государственной власти субъектов Российской Федерации к административной ответственности противоречит действующему российскому законодательству.

Также заслуживает внимания порядок привлечения к административной ответственности и применения норм обеспечения производства по делам об административном правонарушении в отношении Уполномоченного по правам человека Российской Федерации, который в целом напоминает порядок привлечения к административной ответственности и применения норм обеспечения производства по делам об административном правонарушении депутата Государственной Думы. Необходимо отметить, что гарантии Уполномоченного по правам человека Российской Федерации от задержания законодателем определены более четко, нежели у члена Совета Федерации или депутата Государственной Думы. Так в п. 2 ст. 12 Федерального конституционного закона «Об Уполномоченном по правам человека в Российской Федерации» закреплено: «В случае задержания Уполномоченного на месте преступления должностное лицо, произведшее задержание, немедленно уведомляет об этом Государственную Думу, которая должна принять решение о даче согласия на дальнейшее применение этой процессуальной меры. При неполучении в течение 24 часов согласия Государственной Думы на задержание Уполномоченный должен быть немедленно освобожден». К слову, дача согласия Государственной Думой СФ РФ на задержание Уполномоченным по правам человека Российской Федерации осуществляется на ее пленарном заседании, большинством голосов депутатов Государственной Думы. Однако Государственная Дума СФ РФ не относится к органам государственной власти, осуществляющим свою деятельность в круглосуточном режиме. В соответствии с ч. 1. ст. 40 Постановление ГД ФС РФ от 22.01.1998 г. «О Регламенте Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации» гласит: «Государственная Дума собирается на весеннюю и осеннюю сессии в соответствии с порядком работы депутатов Государственной Думы». Кроме того в ч. 3 этой же статьи установлено: «Заседания Государственной Думы проходят по вторникам, средам и пятницам» [4]. Таким образом, если задержание Уполномоченного по правам человека Российской Федерации произведено в период между парламентскими сессиями Государственной Думы ФС РФ, либо в среду вечером, а также в субботу или воскресенье, Государственная Дума СФ РФ в принципе не сможет дать согласие на продление задержания Уполномоченного.

Порядок привлечения судьи (вне зависимости федерального или мирового) к административной ответственности также имеет свои особенности. В ч. 4 ст. 16 Закона РФ «О статусе судей в Российской Федерации» [5] закреплено, что решение по вопросу о привлечении судьи к административной ответственности принимается:

- в отношении судьи Конституционного Суда Российской Федерации, Верховного Суда Российской Федерации, верховного суда республики, краевого, областного суда, суда города федерального значения, суда автономной области, суда автономного округа, военного суда, арбитражного суда – судебной коллегией в составе трех судей Верховного Суда Российской Федерации по представлению Генерального прокурора Российской Федерации;

- в отношении судьи иного суда – судебной коллегией в составе трех судей соответственно верховного суда республики, краевого, областного суда, суда города федерального значения, суда автономной области, суда автономного округа по представлению Генерального прокурора Российской Федерации.

Особый порядок привлечения судей к административной ответственности распространяется на все административные правонарушения, вне зависимости от того в чьей компетенции находится рассмотрение дела.

Согласно п. 235 Административного регламента в случае выявления достаточных данных, указывающих на наличие события административного правонарушения, совершенного судьей или прокурором, сотрудник составляет об этом рапорт, который с другими материалами незамедлительно передается руководителю подразделения для последующего направления в органы прокуратуры. При этом в регламенте не установлено, какие материалы, кроме рапорта, должен передать сотрудник.

Означает ли это, что инспектор ДПС ГИБДД не имеет право возбуждать дело об административном правонарушении и применять в отношении судей и прокуроров меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении?

И если в отношении прокуроров в ч. 1 ст. 42 Федерального закона «О Прокуратуре Российской Федерации» [6] законодателем установлено, что проверка сообщения о факте правонарушения, совершенного прокурором, является исключительной компетенцией органов прокуратуры, то в отношении судей такого ограничения нет. Исходя из анализа положений закона «О статусе судей в Российской Федерации» в отношении судей запрещено применять только такие меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении как доставление, задержание и личный досмотр (ч. 5. ст. 16). Запрет возбуждать дело об административном правонарушении или применять другие меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении в отношении судей законодательно не установлен.

Действующая редакция Административного регламента существенно ограничивает возможность инспектора ДПС ГИБДД зафиксировать факт административного правонарушения, совершенного судьей, и противоречит положениям Федерального закона «О полиции».

В соответствии с п. 2 ч. 2 ст. 12 ФЗ «О полиции» на сотрудника полиции возложена обязанность фиксировать обстоятельства совершения преступления, административного правонарушения, обстоятельства происшествия, обеспечивать сохранность следов преступления, административного правонарушения, происшествия. Однако в соответствии с положениями Административного регламента, в случае совершения судьей административного правонарушения, сотрудник полиции не имеет права составить протокол осмотра места совершения административного правонарушения или протокол об административном правонарушении (в которых фиксируются обстоятельства совершения административного правонарушения), так как в соответствии с ч. 4 ст. 28.1 КоАП с момента составления перечисленных выше протоколов дело об административном правонарушении считается возбужденным.

Кроме того действующая редакция Административного регламента противоречит положениям Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, так как в соответствии с п. 1 ч. ст. 28.1 поводами к возбуждению дела об административном правонарушении являются непосредственное обнаружение должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях, достаточных данных, указывающих на наличие события административного правонарушения.

Вследствие этого полагаем, что в п. 233 Административного регламента необходимо внести изменения и при перечислении лиц, в отношении которых сотрудник вправе возбуждать дело об административном правонарушении или применять определенные меры

обеспечения производства по делу об административном правонарушении, добавить «судей».

В целом подводя итог всему вышеизложенному, следует отметить, что система ограничений, особых условий при производстве по делам об административных правонарушениях в отношении отдельных должностных лиц РФ весьма сложна. При этом дополнительные трудности в правоприменительной деятельности создает то, что данные иммунитеты сформулированы различным образом и закреплены в отдельных нормативно-правовых актах. Автор присоединяется к мнению Е.К. Черкасовой, которая считает целесообразным закрепление данных предписаний, определяющих в целом системно особые гарантии отдельных должностных лиц, в отдельной главе КоАП РФ или в отдельном федеральном законе. Реализация данного предложения позволит упорядочить систему иммунитетов и правильно разрешать вопросы, связанные с производством по делу об административных правонарушениях в отношении должностных лиц РФ, пользующихся особым правовым статусом. [7, С. 14]

Литература

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: ФЗ РФ от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ ред. от 21 июля 2014 г. // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г., № 1 (часть I), ст. 1.
2. «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения»: Приказ МВД России от 02 марта 2009 г. № 185: ред. от 13 августа 2012 г. // Российская газета № 122 от 07 июля 2009 г.
3. Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации: ФЗ РФ 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ ред. от 21 июля 2014 г. // Собрание законодательства Российской Федерации от 18 октября 1999 г., № 42 ст., 5005.
4. О Регламенте Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации: Постановление ГД ФС РФ от 22 января 1998 г. № 2134-П ГД ред. от 02.07.2014 г. // Собрание законодательства РФ. 16.02.1998, № 7, ст. 801.
5. О статусе судей в Российской Федерации: Закон РФ от 26 июня 1992 г. № 3132-1 ред. 21 июля 2014 г. // Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации от 30 июля 1992 г., № 30, ст. 1792.
6. О прокуратуре Российской Федерации: ФЗ от 17 января 1992 г. № 2202-1 ред. от 21 июля 2014 г. // Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации от 20 февраля 1992 г., № 8, ст. 366.
7. Черкасова Е.К. Механизм реализации принципа равенства всех перед законом при производстве по делам об административных правонарушениях // Современные научные исследования. Выпуск 2 / Под ред. П.М. Горева и В.В. Утмова. – Концепт. 2–14. Приложение № 20. URL: [http:// e-koncept.ru/ext/61/](http://e-koncept.ru/ext/61/)– Гос. рег. эл № ФС 77-49965. – ISSN 2304-120X.

Е.К. Черкасова,
старший преподаватель кафедры
административной деятельности органов
внутренних дел ФГКУ ДПО «Тюменский институт
повышения квалификации сотрудников МВД России»,
кандидат юридических наук

Личный досмотр как один из способов обнаружения предметов и документов, имеющих доказательственное значение по делам об административных правонарушениях в деятельности ДПС ГИБДД

Аннотация

В статье анализируется современное состояние правового регулирования и практики производства личного досмотра и на этой основе высказываются предложения по совершенствованию действующего законодательства и правоприменительной практики.

Ключевые слова: личный досмотр, изъятие, добровольная выдача.

Личный досмотр является действием, с помощью которого предоставляется возможность отыскать предметы или орудия совершения административного правонарушения, а также запрещенные к обороту предметы и вещества. Именно в ходе его проведения сотрудники дорожно-патрульной службы (далее – ДПС) часто обнаруживают те предметы или документы, которые в последующем становятся доказательствами и могут быть положены в основу решения о привлечении лица к административной, а в ряде случаев и к уголовной ответственности.

В основе данного действия лежит метод наблюдения, однако в отличие от изъятия предметов и документов, процессуального действия, определенного ст. 27.10 КоАП РФ [1], целью личного досмотра является обнаружение каких-либо предметов или документов. То есть при личном досмотре осуществляются поисковые действия, так как известно лишь предполагаемое место нахождения соответствующего объекта.

Следует обратить внимание, что названные выше цели не охватывают случаи проведения данного действия для обнаружения и изъятия предметов, несущих на себе следы правонарушения, или документов, указывающих на существенные обстоятельства (записки, фотографии, дневники). Также, исходя из целей, определенных законодателем для проведения личного досмотра, нельзя признать правомерным проведение данного процессуального действия в том случае, когда имеются достаточные основания полагать, что при лице могут находиться подлежащие изъятию предметы преступления, либо предметы или орудия его совершения. Проведение иного действия, в рамках которого можно было бы обнаружить и изъять у лица предметы, имеющие отношение к уголовному делу, такого как личный обыск невозможно, так как оно проводится только после возбуждения уголовного дела. Кроме того, изъятие таких запрещенных к обороту предметов и веществ, как химические и отравляющие вещества, наркотические средства, психотропные вещества, сильнодействующие медицинские препараты при отсутствии документов, подтверждающих их назначение врачом, радиоактивные и ядовитые вещества и другие не предусмотрено действующим Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

В связи с этим представляется целесообразным расширить перечень целей для проведения личного досмотра, отметив, что данное действие может также проводиться при

наличии данных, указывающих, что у лица могут находиться предметы или документы, имеющие значение для дела об административном правонарушении или уголовного дела, а также предметов или веществ, изъятых из гражданского оборота.

К условиям производства личного досмотра относятся:

1. Наличие оснований, при которых у сотрудника ДПС возникают полномочия на производство данного действия. Под основаниями для проведения личного досмотра следует понимать данные, указывающие на предполагаемое местонахождение предметов, подлежащих изъятию. Данные сведения могут быть получены из показаний очевидцев, а также основанием для досмотра может послужить и сам характер совершаемого правонарушения. Так, обнаружение у водителя транспортного средства признаков наркотического опьянения, безусловно, является основанием для проведения личного досмотра, так как имеются веские основания полагать, что при лице могут находиться наркотические средства. Достаточность данных, свидетельствующих о необходимости производства личного досмотра, определяется по внутреннему убеждению лица, его производящего. При этом совокупность данных, послуживших основанием для проведения личного досмотра, может быть признана достаточной лишь в том случае, если на ее основе лицо, принимающее решение о проведении данного действия, с определенной долей уверенности может предположить, что у какого-либо лица или в каком-либо месте действительно могут находиться наркотические средства.

2. Производство личного досмотра надлежащим субъектом, то есть должностным лицом, имеющим полномочия на его проведение.

3. Удостоверение хода и результатов личного досмотра предусмотрено не менее чем двумя понятиями. В административном законодательстве возможно проведение личного досмотра без участия понятых, но только когда имеются достаточные основания полагать, что при физическом лице имеются оружие или предметы, которые могут быть использованы в качестве оружия (ч. 4 ст. 27.7 КоАП РФ). В качестве альтернативы понятию предусматривается возможность применения технических средств фиксации, но в виде исключения из правил. Однако следует отметить, что при этом лицо, проводящее личный досмотр, не обязано применять технические средства фиксации, у него лишь есть возможность применения таковых. Так, ч. 5 ст. 27.7 КоАП РФ указывает, что технические средства фиксации применяются в случае необходимости, то есть по усмотрению лица, проводящего данное действие.

При этом обязательными условиями применения технической фиксации проведения личного досмотра являются:

- применение технического средства фиксации должно быть начато с момента объявления участником о проведении процессуального действия;

- в случае необходимости смены носителя, на который фиксируется информация, или же смены аккумулятора должен быть объявлен перерыв в производстве процессуального действия, о чем должна быть сделана отметка в протоколе.

4. Обязательное процессуальное оформление результатов личного досмотра (с составлением отдельного протокола, либо указанием на проведенный личный досмотр в протоколах других процессуальных действий).

5. Недопустимо при производстве личного досмотра применение любых средств и способов, подвергающих жизнь и здоровье их участников реальной угрозе. Следует отметить, что и перечень случаев, указанных в ст. 27.7 КоАП РФ, когда закон разрешает проводить личный досмотр без участия понятых в виду того, что возможно их жизни и здоровью угрожает опасность или просто невозможно их участие, является далеко не полным и нуждается в дальнейшем совершенствовании. Однако иногда таковое участие невозможно ввиду того, что жизни и здоровью понятых может угрожать опасность в связи с боевыми действиями, стихийными бедствиями, техногенными катастрофами и т.д. Кроме того, опасность может исходить от самого досматриваемого, например, наличие у

него инфекционного или вирусного заболевания, которым могут быть заражены понятия [2, С. 58–59].

Процессуальный порядок производства личного досмотра включает в себя следующие действия:

1. Принятие решения о производстве личного досмотра.
2. Приглашение понятых.
3. Установление личности участников личного досмотра и разъяснение им их прав, обязанностей и ответственности.
4. Предложение добровольной выдачи предметов и орудий совершения административного правонарушения, а также предметов, изъятых из гражданского оборота.
5. Непосредственный поиск предметов и документов, имеющих значение для дела.
6. Предъявление понятым и другим участвующим в личном досмотре лицам обнаруженных предметов и документов и изъятие найденного.
7. Оформление результатов личного досмотра путем составления протокола.
8. Предъявление протокола для ознакомления всем участникам личного досмотра.
9. Вручение копии протокола и описи под расписку досматриваемому лицу.

Вне зависимости от того, сопряжен ли личный досмотр с обнажением тела лица, закон требует, чтобы и лицо, проводящее досмотр, и поняты были одного пола с досматриваемым лицом.

Если целью проведения личного досмотра является обнаружение наркотических средств, то досматриваемому перед тем как приступить к поиску целесообразно закатать рукава и продемонстрировать, что у него в руках ничего нет.

В ходе личного досмотра должны быть осмотрены и обследованы:

- а) все предметы, имеющиеся у досматриваемого лица;
- б) верхняя одежда, обувь и головной убор;
- в) тело досматриваемого лица сверху вниз.

В ходе личного досмотра необходимо вести постоянное наблюдение за поведением досматриваемого лица, учитывать промежуточные результаты личного досмотра, обращая особое внимание на следы ремонта одежды, обуви и предметов, имеющихся у досматриваемого лица, наличие повязок и бинтов на его теле, а также учитывать характерные способы сокрытия тех или иных предметов.

При осмотре одежды и обуви особое внимание следует обращать на предметы кустарного производства, ортопедическую обувь, головной убор, а также на швы, заплатки, манжеты, плечики, подкладку одежды, пояса, голенища, стельки, каблук обуви.

В рамках данного действия при обследовании тела человека могут быть исследованы естественные отверстия, например уши, рот, подмышечные впадины. При наличии на теле досматриваемого повязок, протезов, а также в тех случаях, когда имеются основания предполагать, что предметы и документы, имеющие значение для дела, могут быть спрятаны в естественных отверстиях человеческого тела или же были им проглочены, приглашается специалист.

Лица, участвующие в личном досмотре, обязаны бережно и аккуратно обращаться с имуществом досматриваемого лица. Необходимое вскрытие или разрушение отдельных предметов следует производить только в требуемой степени.

Личный досмотр должен проводиться в корректной форме, исключающей унижение личного достоинства и причинение неправомерного вреда здоровью и имуществу досматриваемого лица, в пределах, необходимых для обнаружения скрытых предметов.

Если есть возможность подготовки к проведению личного досмотра, необходимо изучить личность досматриваемого (его характер, профессия, образ жизни, распорядок дня, привычки, хобби, состав семьи, отношения с родными, близкими, соседями и сослуживцами, имеет ли он транспортные средства, дачу, собаку или других животных, оружие и способен ли оказать сопротивление и др.). Также должно учитываться место проведения

досмотра. Досмотр должен быть проведен немедленно, как только в нем возникнет необходимость, при этом основное требование – это внезапность.

Кроме этого необходимо проанализировать имеющуюся информацию относительно характера искомых предметов, их количества, форме, весе и т.д. Эта информация может способствовать правильному определению места поисковых действий.

При необходимости должны быть определены:

- тактические приемы, которые целесообразно применить при досмотре;
- меры по охране места проведения личного досмотра;
- меры, исключающие связь досматриваемого лица с иными лицами;
- меры по предотвращению возможного сокрытия или повреждения искомых объектов.

Поисковая стадия личного досмотра заключается в детальном обследовании досматриваемого лица и предметов, находящихся при нем. Именно от качества ее выполнения зависит достижение поставленных целей личного досмотра. Условиями успешного осуществления данной стадии личного досмотра являются планомерность, систематичность, полнота и тщательность поисков. Поэтому каждый последующий объект личного досмотра изучается только после того, как закончено обследование предыдущего объекта.

В ходе досмотра досматривающие не должны отвлекаться на выполнение иных заданий, при этом очень важно наблюдать за поведением досматриваемого, его реакцией на происходящее. При наблюдении надо следить за реакцией досматриваемого, однако не следует забывать, что она может быть инсценирована. Умение правильно анализировать психическое состояние досматриваемого лица в большинстве случаев позволит облегчить поиски спрятанных предметов.

В ряде случаев сами досматриваемые лица своим поведением дают возможность определить, где спрятан искомый предмет. Например, их волнение, как правило, возрастает по мере приближения досматриваемого к тайнику. Рекомендуется в процессе досмотра создавать у досматриваемых лиц убеждение в том, что искомое будет обязательно найдено.

При проведении поисковых действий нужно проверять все имеющиеся при лице предметы, и даже те, которые неприятны для восприятия, например грязное белье, так как именно там может находиться искомое.

Весьма важным при производстве данных процессуальных действий, которые зачастую проводятся в присутствии лица, в отношении которого осуществляется производство по делу об административном правонарушении, является соблюдение мер безопасности. Это обусловлено тем, что лица, которые впоследствии, возможно, будут привлечены к административной ответственности, могут быть агрессивны, а их поведение – весьма непредсказуемым, в том числе не исключена возможность нападения данных лиц на сотрудников полиции. Ярким примером халатного отношения к соблюдению мер личной безопасности является случай нападения в июле 2015 г. водителем, остановленным за управление транспортным средством в состоянии опьянения, на сотрудников ДПС ГИБДД в Алтайском крае, в результате чего от ножевых ранений один сотрудник погиб, а другому был причинен тяжкий вред здоровью.

В целях обеспечения безопасности лиц, участвующих в досмотре, до начала его проведения необходимо убедиться в отсутствии у досматриваемого лица огнестрельного, газового и холодного оружия, сыпучих и иных веществ или предметов, пригодных для нападения, то есть провести наружный досмотр.

При сопровождении физического лица в помещение, где будет проводиться личный досмотр, должен быть обеспечен контроль за тем, чтобы указанное лицо во время следования не выбросило либо не уничтожило находящиеся предметы, документы.

Помещение, в котором будет производиться личный досмотр, должно быть предварительно осмотрено должностным лицом в присутствии понятых. Двери в смежные поме-

шения, окна, должны быть закрыты на запоры, предметы, которые могут быть использованы в качестве орудия нападения, – удалены.

Доступ в помещение, где проводится личный досмотр, посторонних лиц и возможность наблюдения ими за проведением личного досмотра должны быть исключены. При этом запрещается проводить личный досмотр нескольких лиц одновременно в одном помещении.

По окончании личного досмотра сотрудник полиции должен внимательно осмотреть помещение или место, где проводился личный досмотр. При обнаружении предметов, которых не было в помещении до начала личного досмотра, необходимо принять меры для установления их принадлежности.

При тесном общении с проверяемыми гражданами следует постоянно следить за их руками, тем, что в них находится, и тем, до чего они могут дотянуться, так как это может представлять реальную опасность для досматривающего. Если лицо запускает руку в карман, необходимо находиться со стороны этой руки и постоянно наблюдать за ней, чтобы быть готовым перехватить ее, заблокировать. Документы необходимо принимать стоя на безопасном расстоянии, вполборота, рукой, которая не используется для извлечения оружия. Для правой – правая рука должна быть свободна, левая предназначена для блокирования удара. В случае если предъявляемые документы падают при их передаче, следует сделать шаг назад, при этом предложить лицу самостоятельно поднять их, в этот момент следует быть весьма бдительным, так как при наклоне лицо может достать оружие, при наличии напарника – предложить гражданину отойти в сторону, после чего самостоятельно поднять документы. При проверке документов не следует наклоняться, свет солнца или искусственного освещения должен быть направлен в лицо проверяемого [3, С. 22–23].

Заключительная часть досмотра – стадия фиксации хода и результатов его проведения. От полноты и объективности фиксации хода и результатов досмотра зависит доказательственное значение этого процессуального действия.

В протоколе личного досмотра должны быть указаны следующие данные:

1. Дата, время и место производства личного досмотра. Время начала и окончания производства личного досмотра должны быть указаны с точностью до минуты.
2. Должность, специальное звание, фамилия и инициалы лица, проводившего досмотр.
3. Фамилия, имя и отчество каждого лица, участвующего в производстве личного досмотра; а при описании данных понятий указывается также адрес их местожительства.
4. Записи о разъяснении участникам личного досмотра их прав, обязанностей, ответственности и порядка производства этого действия, которые удостоверяются подписями этих участников.
5. Факт предупреждения о применении технических средств при производстве личного досмотра. Примененные в ходе данного действия технико-криминалистические средства обнаружения, фиксации и изъятия материальных объектов должны быть отражены в протоколе в виде описания их технических характеристик и вспомогательных материалов.
6. Указание на то, где именно был обнаружен каждый из изымаемых объектов.
7. Индивидуальные признаки изымаемых объектов (наименование, способ изготовления, область применения, цвет, размер, консистенция и т.д.).
8. Факт попытки уничтожения или укрытия предметов или документов, а также иные факты нарушения порядка личного досмотра лицами, участвующими при его производстве, и меры, которые к ним были приняты.

Протокол должен отражать реальную последовательность этапов личного досмотра. При необходимости в связи с большим количеством изымаемых вещей должна быть составлена их опись с указанием их индивидуальных признаков. Больше всего недостатков при составлении протоколов процессуальных действий, связанных с изъятием предметов или документов связано с отражением в протоколе круга изымаемых объектов. Очень часто не указываются признаки, индивидуализирующие каждый изымаемый предмет, а

также упаковка изымаемых предметов, в которой они были обнаружены и в которую они в последующем были упакованы. При этом данные об упаковке изымаемого предмета можно указать после описания индивидуальных признаков предмета, ограничившись только описанием самой упаковки. (Например: «Нож изъят и упакован в бумажный конверт № 1; конверт заклеен и опечатан печатью для повесток № 4».)

В заключительной части протокола изъятия необходимо указать все предметы, которые были изъяты, и их упаковку, но без описания индивидуальных признаков этих предметов (например: «изъятые: нож (конверт № 1); пакетик с порошком белого цвета (конверт № 2)»). Далее, по окончании перечня изъятых предметов, необходимо указать, что все изъятые предметы упакованы с пояснительными записками, на которых имеются данные у кого или где, когда были изъяты предметы, подписи должностного лица и понятых. Это позволяет избежать дублирования в протоколе отдельных сведений. Наряду с составлением протокола личного досмотра для фиксации его результатов можно изготавливать планы, схемы, использовать фотосъемку, а в некоторых случаях и видеосъемку. Места нахождения искомых объектов могут быть указаны в схемах, которые затем прилагаются к протоколу личного досмотра.

Проведенное исследование правового регулирования личного досмотра позволяет определить имеющиеся в законодательстве, регламентирующем личный досмотр, пробелы и предложить пути их решения. Кроме того, изучение тактических приемов проведения личного досмотра способствует повышению эффективности по производству данного процессуального действия, с учетом соблюдения мер личной безопасности.

Литература

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с изм. и доп.) // Собр. законодательства Рос. Федерации, 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.
2. Черкасова Е.К. Особенности правового регулирования и производства личного досмотра // Вестник Уральского юридического института МВД России. Екатеринбург: Уральский юрид. институт МВД России, 2015.
3. Джемелинский В.А., Лазицкий С.Л., Лементя П.В. Обеспечение личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД МВД России при осмотре и досмотре Транспортных средств: Памятка. – М.: ДГСК МВД России, 2011.

УДК 614.881

О.А. Мальцева,
заместитель начальника кафедры
специальной подготовки Орловского юридического
института МВД России имени В.В. Лукьянова,
кандидат педагогических наук

Особенности обучения сотрудников подразделений ГИБДД способам оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях

Аннотация

В статье анализируются проблемы обучения сотрудников подразделений ГИБДД способам оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, актуальность изучения первой помощи пострадавшим в ДТП, проблемы мотивации

обучения сотрудников подразделений ГИБДД, особенности практико-ориентированного обучения в образовательных организациях МВД России.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, травматизм, первая помощь, законы, поддержание жизни, обучение, сотрудники подразделений ГИБДД.

Сегодня особое место занимают дорожно-транспортные травмы, которые относятся к наиболее тяжелым видам травматизма. Среди них преобладают сочетанные, множественные и несовместимые с жизнью травмы. По данным разных авторов (Л.И. Дежурный, Е.К. Гуманенко, К.М. Крылов, О.В. Орлова, И.В. Шлык и др.) травмы при дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) составляют 35,4% всех видов травм, среди смертельных случаев роль ДТП повышается до 60%. По данным Всемирной Организации Здравоохранения (ВОЗ), каждый год в ДТП погибают около 1,2 млн человек (3300 человек в день). Так, с января по март 2016 г. при ДТП 41 422 человека получили ранения [1]. Травмы, полученные в ДТП, зачастую не являются фатальными. Многие пострадавшие погибают от осложнений, которые можно было бы устранить при правильном и своевременном оказании первой помощи. Таким образом, неэффективная организация работы по оказанию первой помощи пострадавшим является одной из основных причин высокой смертности, в частности, при ДТП.

Что же такое первая помощь и кто ее обязан оказывать? Первая помощь – это комплекс медико-организационных мероприятий, проводимых пострадавшему (пострадавшим) на месте происшествия. Целями оказания первой помощи являются устранение и предупреждение развития состояний, которые могут угрожать жизни и здоровью пострадавших и окружающих [2]. При оказании первой помощи осуществляется поддержание жизненно важных функций пострадавшего путем временного устранения или уменьшения выраженности причин, угрожающих жизни, и в предупреждении развития тяжелых осложнений до прибытия медицинского работника. Необходимо подчеркнуть, что речь идет не о лечении пострадавшего, а о проведении мероприятий, позволяющих поддержать основные жизненные функции организма в этот критический для него момент, и не дать пострадавшему умереть [3].

Согласно Федеральным нормативным актам, практически все граждане страны являются потенциальными участниками оказания первой помощи, а точнее лицами, обязанными оказывать первую помощь в соответствии с федеральным законом или со специальным правилом и имеющими соответствующую подготовку. Так вот, в ст. 12 ФЗ-3 «О полиции» указано, что именно сотрудник полиции обязан «оказывать первую помощь всем пострадавшим...», если специализированная помощь оказана быть не может». Одной из важнейших групп организованных участников оказания первой помощи пострадавшим в ДТП являются инспекторы ДПС ГИБДД, в этой связи особую значимость приобретают знания, которые необходимы для диагностики неотложных состояний, угрожающих жизни участников дорожного движения; для квалифицированного выполнения реанимационных мероприятий; для применения стандартных средств для временной остановки кровотечения; для наложения стандартных и импровизированных транспортных шин; накладывания повязок на раны; для оказания помощи при наиболее распространенных неотложных состояниях.

В настоящее время учебный процесс в вузе требует постоянного совершенствования, так как происходит смена приоритетов и социальных ценностей: научно-технический прогресс все больше осознается как средство достижения такого уровня производства, который в наибольшей мере отвечает удовлетворению постоянно повышающихся потребностей человека. Поэтому современная ситуация в подготовке сотрудников ОВД требует коренного изменения стратегии и тактики обучения в вузе.

В Орловском юридическом институте МВД России имени В.В. Лукьянова в ходе обучения способам оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях основными факторами выступают:

1) использование учебных (практических) пособий и методических рекомендаций, учебного полигона – ситуационной полосы «Первая помощь при ДТП»,

2) проведение занятий по дисциплине «Первая помощь».

Общая направленность проводимых занятий определяется учебным процессом с применением практико-ориентированного обучения, с использованием инновационных средств, методов и форм обучения, позволяющих активизировать познавательную деятельность слушателей.

В ходе проведения занятий применяется варьирование отдельных методов и синтетическое их использование соответственно обучаемому процессу.

В начале обучения проводится предварительный контроль, то есть диагностика уровня знаний по оказанию первой помощи, тестирование на уровень общей осведомленности. Такая диагностика позволяет получить информацию об уровне мотивации к обучению с профессиональной направленностью, об исходном уровне знаний.

В процессе оценки результатов тестирования и показа практических навыков оказания первой помощи отмечается недостаточный уровень знаний, недостаточная самостоятельность, а иногда и боязливость в выполнении тех или иных манипуляций по оказанию первой помощи среди курсантов (слушателей профессионального обучения и курсов повышения квалификации). Владея некоторыми знаниями, они не всегда способны применить их на практике (например, наложить повязку, остановить кровотечение). Так, у ряда обучаемых наблюдается боязнь ответственности в случае гибели пострадавшего или возникновения у него осложнений в процессе оказания первой помощи, что может служить причиной, снижающей частоту оказания первой помощи пострадавшим в ДТП. В этих случаях требуется широкая пропаганда знаний законодательства, защищающего сотрудника, оказывающего первую помощь, от дальнейшего юридического преследования в случае нанесения им неумышленного вреда пострадавшему. А именно, необходимо информировать широкие слои населения (напоминать сотрудникам подразделений ГИБДД) о такой норме, как «Крайняя необходимость», которая закреплена ст. 39 Уголовного Кодекса Российской Федерации, ст. 2.7 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации и ст. 1067 Гражданского Кодекса Российской Федерации, согласно которым неумышленное причинение вреда в ходе оказания первой помощи пострадавшим при травмах и неотложных состояниях подпадает под признаки деяния, совершенного в состоянии крайней необходимости, и, следовательно, не является преступлением и не наказывается. Связано это с тем, что, в данном случае оказание первой помощи направлено на спасение охраняемых законом интересов – жизни или здоровья человека, которые согласно ст. 2 Конституции Российской Федерации признаются высшей ценностью. При этом угроза жизни или здоровью пострадавшего не может быть устранена другими средствами.

В ходе изучения дисциплины «Первая помощь» с обучающимися проводятся занятия, в основном практические, которые направлены на выработку практических навыков и формирование умений по оказанию первой помощи пострадавшим в результате аварий, различных правонарушений (преступлений) и т.д. [4]. Обучение направлено на формирование отдельных компетенций, например, умение определять по внешним признакам состояние пострадавшего, выбирать наиболее эффективный способ оказания первой помощи и средства (в том числе подручные) для ее осуществления и др. В ходе занятий происходит отработка практических навыков не только на манекенах, но и живом человеке (работа в парах).

Успешность достижения этой цели зависит не только от того, что усваивается (содержание обучения), но и как: индивидуально или коллективно, в авторитарных или гуманистических условиях, с опорой на внимание, восприятие, память или на весь личностный потенциал обучающегося, с помощью репродуктивных или активных методов обучения, включая создание и использование учебных полигонов и специализирован-

ных классов. На многофункциональном учебном полигонном комплексе ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова создан и оборудован ситуационно-тренинговый центр «Первая помощь при ДТП», где установлена кабина грузового автомобиля КАМАЗ, легковой автомобиль ФОРД, имеется баннер с имитацией дороги, мягкие маты для отработки практических навыков по оказанию первой помощи пострадавшим в ДТП (способы извлечения из автомобиля, оказания первой помощи внутри автомобиля, проведение сердечно-легочной реанимации и др.). В ходе проведения занятий в центре отрабатываются действия при основных четырех ситуациях: ДТП с пострадавшими в КАМАЗе, легковом автомобиле, на мотоцикле и при синдроме сдавливания (придавило тяжелым предметом).

Не всегда человеку, оказавшемуся в беде, может быть немедленно оказана помощь квалифицированными врачами. От правильности действий по оказанию первой помощи, в частности инспекторами ДПС, как правило, зависит: выживет ли человек или погибнет. Ведь можно слушать слова преподавателя, смотреть и записывать информацию с мультимедийного оборудования, однако когда знания отрабатываются на практике (например, тренажерах – по остановке различного вида кровотечений, для проведения реанимационных мероприятий) результат обучения гораздо выше.

На основании вышеизложенного целесообразно сделать следующие выводы: во-первых, применение практико-ориентированного обучения позволяет повысить уровень знаний обучающихся; во-вторых, активизировать их познавательную деятельность, повысить стимулирующе-мотивационную составляющую учебного процесса.

Библиографические ссылки

1. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] <http://www.gibdd.ru>.
2. Учебник первой помощи [Электронный ресурс] <http://allfirstaid.ru> (дата обращения: 23.05.2016 г.)
3. Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения. Организация Объединенных Наций, Генеральная Ассамблея, Пятьдесят восьмая сессия Пункт 162 предварительной повестки дня. Доклад Генерального секретаря. 07 августа 2003 г.
4. Первая помощь // Примерная программа учебной дисциплины по направлению подготовки (специальности) 031001 Правоохранительная деятельность (квалификация (степень) «специалист») – Москва, 2011, 11 с.

УДК 351.74.

Р.Я. Зайцев,
старший преподаватель кафедры
административной деятельности органов внутренних дел
ФГАОУ ВПО «Краснодарского университета МВД России»,
кандидат юридических наук, доцент

Становление и развитие института дорожно-патрульной службы в Российской империи и СССР

Аннотация

В статье рассматриваются эволюционно-правовые вопросы становления и развития института дорожно-патрульной службы в Российской империи и СССР.

Ключевые слова: полиция, милиция, дорожный надзор, дорожно-патрульная служба.

С конца XVII века, отмеченного особым оживлением городской жизни, этой проблемой вынуждена была заниматься верховная власть, начали появляться указы, определяющие своего рода первые правила передвижения на лошадях и в экипажах, прежде всего в столице. В то время полицейские функции, в том числе и надзор за движением по улицам и площадям городского транспорта, осуществлял Стрелецкий приказ – предшественник полиции. Караулы стрельцов круглосуточно наблюдали за порядком в Москве, о чем свидетельствуют Указы государя, направленные на установление порядка в дорожном движении.

Одним из первых нормативных актов, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, являлся Именной Указ с Боярским приговором, объявленный 20 октября 1676 г., основное содержание которого сводилось к тому, чтобы «в Кремль извозчиков с седоками и с проводими саньми не пропускать ни которыми дела, и о том сей Их Великих Государей Указ записать на стенном карауле, впредь до ведома» [1, С. 78].

Данный документ представлял собой всего лишь попытку ограничить число транспортных средств в городе, которые влияли на безопасность дорожного движения большей своей концентрацией.

Серьезность сложившейся в столице ситуации, вызванной поведением извозчиков, совершавших частые наезды на пешеходов, подтверждается новым Именным Указом царей Ивана Алексеевича и Петра Алексеевича от 3 января 1683 г. «О приводе в Стрелецкий приказ извозчиков, которые поедут на вожжах и о дозволении такой езды прочим обывателям» [2, С. 35]. Это было вызвано тем, что извозчику, сидящему непосредственно верхом на лошади, легче контролировать управление движением, чем находясь в самом транспортном средстве (карете, телеге). Указ возлагал на караулы стрельцов задерживать таких нарушителей и приводить в Стрелецкий приказ, где они могли подвергаться определенным наказаниям. Наказания применялись разные: битье кнутом; ссылкой в Сибирь и в иные города на вечное житье, штраф. Особая, даже по тем временам, суровость мер, применяемых для наказания нарушителей, свидетельствует о необходимости обезопасить движение на улицах Москвы.

Учитывалось и то, что караульщики-стрельцы не всегда добросовестно выполняли свои обязанности по задержанию извозчиков, нарушавших установленные правила, за что подвергались ответственности: «тем караульщика за тое неосторожность быть в наказании» [3, С. 639].

И хотя, кроме наблюдения за порядком в уличном движении, караулы стрельцов выполняли и ряд других функций, тем не менее, их можно рассматривать как прообраз современных нарядов дорожно-патрульной службы, поскольку они имели некоторую правовую основу своей надзорной деятельности в сфере дорожного движения, обладали правом применения мер принуждения, привлекались к ответственности за ненадлежащее исполнение этой обязанности.

После основания Санкт-Петербурга в мае 1703 г. была учреждена полицмейстерская канцелярия. В 1718 г. Санкт-Петербург стал столицей, взамен полицмейстерской канцелярии было образовано «генерал-полицмейстерство» по образу и подобию немецких городов, которое возглавил генерал-адъютант А.Е. Девиер, принимавший решительные меры по наведению общественного порядка в новой столице, а также по надзору за дорожным движением. В то время основными видами правонарушений на городских улицах были быстрая езда, наезды на пешеходов и битье кнутом кучерами прохожих. Верховная власть реагировала на такие действия.

Так, в Сенатском Указе периода царствования Анны Иоанновны «О нескорой и острогой езде на лошадях по улицам, и о задержании в Полиции тех, которые будут давить лошадьми и бить проходящих кнутьями», объявленном 9 марта 1730 г., говорилось: «Дабы впредь всяких чинов люди... сами, и люди их перед ними смирно и на лошадях не скакали и ни на кого не наезжая, не били и лошадьми не топтали. Виновных

приказывалось ловить и для того из полиции посылать разъезды из драгун и солдат» [4, С. 75].

В 1738 г., после того как на улице города был задавлен ребенок, к борьбе с нарушителями уличного движения стали привлекать горожан. Караулы из местных жителей должны были следить за порядком на улицах Санкт-Петербурга и доставлять нарушителей в полицию [5, 10]. Данное обстоятельство можно рассматривать как прототип института внештатных сотрудников милиции (полиции).

При росте количества гужевого транспорта появилась необходимость обеспечить его исправное состояние, поскольку неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств очень часто являлось причиной дорожно-транспортных происшествий. Для этого в Уставе Санкт-Петербурга, в 24 параграфе главы «О полиции» отмечалось, что «полиция смотрит, чтоб упражняющиеся в извозе имели исправные кареты, коляски, сани и одноколки,... и дает возчикам билеты с нумерами, дабы, в случае оказанной от них кому невежливости, доставлено было обиженному немедленное удовлетворение» [6, 5]. Это можно отнести к своеобразному «техническому осмотру». Полиция начинает выдавать лицам, занимающимся извозом, определенный документ, а также специальный металлический номер, крепившийся на карете (телеге) и свидетельствовавший об исправном состоянии транспортного средства.

Таким образом, в XVIII веке обязанность надзора за порядком на улицах и дорогах возлагалась на полицейские органы, с привлечением представителей общественности.

В 1801 г. полиция была передана в ведение МВД, одним из направлений деятельности которого являлось обеспечение общественного порядка на дорожном движении. В 1804 г. Петербургская полиция разработала Наставление старостам извозщицким и извозчикам, которое стало прообразом современных Правил дорожного движения. Были установлены и требования к возрасту извозчиков (не менее 15 и не более 65 лет), определено, сколько лошадей можно запрягать в повозку [7, С. 2].

Для усиления патрульно-постовой службы полиции в городах были сформированы полицейские команды из «низших военных чинов». Их численность определялась из расчета 5 полицейских на 2 тыс. жителей и 10 полицейских во главе с унтер-офицером на 5 тыс. жителей. Одновременно во многих городах увеличивалось число так называемых «полицейских будок». Это были большие, удобные, отапливаемые и приемлемые в архитектурном отношении сооружения, в которых несли службу городовые. Данное обстоятельство можно рассматривать как прообраз стационарных постов современной ДПС.

Для более эффективного выполнения своих обязанностей, особенно в людных местах и на перекрестках, для полицейских была разработана определенная инструкция [8]. Так, городовые должны были ходить посередине дороги и сдерживать слишком быструю езду, предупреждая кучеров криком «Тише!». При необходимости задержать нарушителя, городовой, согласно инструкции, обязан был кричать «Держи» и свистеть в свисток для подачи сигнала городовым следующих постов. Кроме наблюдения за выполнением участниками движения основных правил, городовые должны были следить за тем, чтобы на телегах и возах не было слишком обременительного для лошади груза. Если от тяжести перевозимого лошадь останавливалась, то не допускалось ее бить, полицейский приказывал разгрузить часть груза телеги. Полиция осуществляла надзор за надлежащим состоянием дорог и улиц, а также при проведении на них дорожно-строительных работ.

В конце XIX века на Санкт-Петербург обрушилась настоящая транспортная революция. Город наполнился «циклистами» – так называли в те времена велосипедистов. Они ездил по улицам с «большой» скоростью, пугая пешеходов и лошадей. Их обязали к выполнению определенных требований: устанавливать на велосипеды номер, фонарь и звонок, быть одетыми в строго конкретную одежду.

В 1895 г. по улицам Санкт-Петербурга проследовал первый автомобиль (в Москве в 1898 г.), для которого также были установлены правила движения, поскольку новый

транспорт пугал лошадей гужевого транспорта значительно чаще, чем велосипедисты.

В 1903 г. российское правительство издает постановление «Об устройстве полиции в городах с полным полицейским управлением», вводятся штаты полиции во всех городах России. Этим постановлением были также определены и обязанности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения.

В 1910 г. Россия ратифицировала Международную конвенцию относительно движения автомобилей, подписанную в Париже в октябре 1909 г., которая вступила в силу с 1 мая 1910 г. на всей территории страны как обязательная для исполнения. В конвенции содержались основные правила дорожного движения и требования к техническому состоянию автомобилей (к 1917 г. количество автомобилей в России насчитывалось свыше 12 тыс. единиц.), установлены первые дорожные знаки.

После Февральской революции 1917 г. и последовавшим за ней октябрьским переворотом, Россия вступила в длительный и болезненный период новых преобразований. Как и в любую переломную эпоху, разрушение старого шло во много раз быстрее, нежели создание нового. Обстановка в сфере дорожного движения оказалась критической, поскольку старый порядок обеспечения безопасности дорожного движения на улицах уже не существовал, а новый еще не сформировался.

В первый год Советской власти, как и в период деятельности Временного правительства, вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в стране практически не решались. Образовав органы милиции, новая власть ограничилась общим требованием к ней – поддерживать порядок на улице. Однако обстановка с аварийностью не стабилизировалась, поскольку милиционеры, главным образом, осуществляли проверку личности водителей и пассажиров, что не могло оказать существенного влияния на сокращение ДТП. Тем не менее, острота сложившейся ситуации требовала наведения порядка в дорожном движении на улицах и дорогах страны, что побудило советское правительство установить для милиции более конкретный перечень обязанностей.

Так, Положение о советской милиции определяло одним из основных направлений ее деятельности надзор за порядком движения транспорта и пешеходов, а также техническим состоянием дорог и мостов.

Одновременно часть вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, а именно – осуществление контроля эксплуатации автомобилей, решалась государственными органами управления автотранспортом, которые осуществляли свою деятельность в тесном взаимодействии с милицией, поскольку обладали только контрольными полномочиями, но не юрисдикционными.

В рассматриваемый период вопрос по обеспечению безопасности дорожного движения решался в двух направлениях: первое – постепенное сосредоточение функций надзора и управления дорожным движением в органах милиции и расширение ее административной юрисдикции; второе – совершенствование работы органов управления автотранспортом в условиях развертывания автомобилизации.

Необходимо подчеркнуть, что до конца 1920 г. в милиции не было специальной службы по надзору за дорожным движением, работники милиции осуществляли эту функцию наряду с другими обязанностями. Однако рост числа транспортных средств требовал создания специальных подразделений, которые бы непосредственно занимались решением вопросов, связанных с безопасностью дорожного движения. В результате в мае 1931 г. при Управлении РКМ Москвы был образован отдельный отряд регулирования уличного движения, в Тбилиси и Баку – дивизионы. Аналогичные подразделения стали создаваться и в других городах, содержались они за счет средств соответствующих исполкомов.

Функциями отряда (команды) РУД являлись: надзор за неукоснительным соблюдением Правил уличного движения; борьба с нарушителями уличного движения; регулирование движения уличных потоков и т.п.

Анализируя деятельность ОРУД, можно сделать вывод, что эта служба в организационном построении, задачах и функциях была очень схожа с современной ДПС.

Одновременно развивалась деятельность органов управления автотранспортом. Постановлением СНК СССР от 21 мая 1932 г. «По докладу Центрального управления дорожным транспортом об итогах работы за 1931 г. и перспективах на 1932 г.» предлагалось образовать при Цудортранс автодорожную инспекцию по контролю за состоянием автотранспорта и автодорог; издать обязательное постановление о регулировании дорожного движения; поручить органам милиции привлекать виновных за нарушение требований этого постановления к ответственности. Выполняя это постановление, Цудортранс разработал и утвердил 15 мая 1933 г. Правила движения автомобильного и гужевого транспорта по дорогам СССР. Контроль над выполнением настоящих правил был возложен на милицию и автодорожную инспекцию Цудортранс. Основные же права инспекторов ограничивались подготовкой предписаний о выявленных нарушениях и вхождением в квалификационные комиссии с предложением о лишении шоферов прав на управление автомашинами.

5 ноября 1934 г. СНК СССР своим постановлением поручил Цудортрансу улучшить надзорную деятельность и повысить статус автодорожной инспекции [9, С. 120]. В результате этого при Цудортрансе была организована Государственная автомобильная инспекция (ГАИ). Правом налагать административные взыскания за нарушения установленных на автомобильном транспорте норм ГАИ фактически не была наделена, ей были присущи лишь чисто контрольные и наблюдательные функции.

Поскольку основная масса нарушений правил дорожного движения происходила на улицах и дорогах, вернее всего было поручить надзор за их выполнением тому органу, сотрудники которого постоянно несли службу на дороге. Еще в 20-е годы наблюдение за выполнением правил движения было возложено на образованные в некоторых крупных городах при местных Советах подразделения для регулирования уличного движения. В начале 30-х годов ряд горисполкомов начали передавать эти подразделения в состав милиции, которая стала выполнять большой объем работы по наложению административных взысканий на нарушителей правил уличного движения. Исходя из этого, наиболее целесообразным было образование органа, обладающего всей полнотой контрольно-надзорных полномочий в сфере дорожного движения, поскольку проблемы, возникшие в государственной системе обеспечения БДД в середине 30-х годов, не могли быть решены без создания специального надведомственного органа, который, наряду с реализацией основной массы надзорных и юрисдикционных полномочий в этой сфере, осуществлял бы жесткое административное руководство соответствующей деятельностью других государственных органов, организаций и предприятий. Все это и предопределило передачу Цудортранса в состав НКВД.

28 октября 1935 г. постановлением ЦИК и СНК СССР Цудортранс передается в НКВД СССР. В частности, в соответствии с постановлением СНК СССР от 3 марта 1936 г. ГАИ была включена в состав ГУРКМ НКВД СССР. Постановлением СНК СССР от 3 июля 1936 г. было утверждено Положение о ГАИ ГУРКМ НКВД СССР. На ГАИ были возложены задачи: борьба с авариями на дорогах; разработка технических норм эксплуатации автотранспорта; наблюдение за подготовкой шоферов; учет автопарка.

Дорожно-патрульную службу в ГАИ осуществляли специальные пикеты автодорожного надзора, деятельность которых регламентировалась Инструкцией о работе пикетов автодорожного надзора ГАИ ГУРКМ. В соответствии с этим документом, пикеты организовывались для работы на важнейших пригородных и междугородных автомагистралях, на курортных и туристских дорогах.

Итак, в конце 30-х годов в стране были организованы две службы по обеспечению безопасности дорожного движения в составе НКВД СССР – ГАИ и ОРУД, каждая из которых имела свой определенный перечень надзорных функций, которые они выполняли

в тесном взаимодействии друг с другом. Тем не менее, это были два самостоятельных подразделения милиции, что обуславливало не совсем эффективное выполнение возложенных на них задач.

В 1962–64 гг. был осуществлен широкий круг мероприятий, направленных на борьбу с аварийностью на автомобильном транспорте. ГАИ и ОРУД начали постепенно объединять в одно подразделение. Совершенствовалась правовая база деятельности ГАИ, усиливалась ее роль в обеспечении безопасности дорожного движения.

В 1969 г. были разработаны типовые штаты строевых подразделений инспекции дорожного надзора в составе ГАИ. Разрозненные силы дорожного надзора были сведены в строевые подразделения, обслуживающие территории отдельных городов и городских магистралей, автомобильные дороги общегосударственного и республиканского значения или другие наиболее важные дороги.

В ходе работы службы дорожного надзора были выявлены недостатки в структуре и организации строевых подразделений, прежде всего в управлении имеющимися силами и средствами, поэтому по согласованию с Госпланом СССР и Министерством финансов СССР были утверждены новые типовые штаты указанных подразделений. Предусматривалось создание дежурных частей, введение должностей работников по знанию и розыску скрывшихся водителей, инспекторов по учету и анализу ДТП, а также по административной практике. В столицах крупных республик и ряде крупных городов были созданы эскортные подразделения.

После утверждения постановлением Совета Министров СССР от 10 августа 1978 г. № 685 Положения о ГАИ МВД СССР было принято Наставление по ДПС. Служба дорожного надзора была преобразована в дорожно-патрульную службу ГАИ.

Следовательно, в результате организационно-правовых преобразований в милиции постепенно сформировался единый орган по обеспечению безопасности дорожного движения – ГАИ, в состав которой вошла дорожно-патрульная служба в виде строевого подразделения. Историко-правовой опыт подтвердил необходимость создания специального подразделения в составе Государственной автомобильной инспекции МВД СССР – дорожно-патрульной службы, для которой была определена главная задача – непосредственное обеспечение безопасности дорожного движения на улицах и дорогах страны.

Литература

1. Полное собрание законодательства Российской империи с 1649 г. Том II. 1676–1688. СПб., 1830. № 664.
2. Питеркин И.В. Организация уличного движения и безопасности в Санкт-Петербурге в XVIII первой трети XX вв. Дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 1997.
3. Полное собрание законодательства Российской империи с 1649 г. Том II. 1676–1688. СПб., 1830. № 1093.
4. Питеркин И.В. Указ. соч.
5. Захаренко В.В. ГАИ Санкт-Петербурга и Ленинградской области. СПб., 1996.
6. Кондратьев В.Д., Соколов В.Н. Деятельность полиции и милиции России по обеспечению безопасности дорожного движения. М., 2001.
7. Подробное изложение круга обязанностей и предметов ведомства земских и городских полиций, по существующим законам. СПб., 1862.
8. Собрание законодательства (далее СЗ) СССР. 1934. № 57.
9. История ГАИ / Под ред. В.А.Федорова. М., 1996.

Международный опыт организации отдельных видов пешеходных переходов

Аннотация

В статье озвучены некоторые проблемные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения на пешеходных переходах, а также пути их решения на основе международного опыта организации и обустройства отдельных видов наземных пешеходных переходов.

Ключевые слова: организация пешеходных переходов, безопасность пешеходов, пешеходы, пешеходные переходы.

Пешеходы, по сравнению с другими участниками дорожного движения, являются особенно уязвимыми. В период с 2013 г. по 2015 г. наблюдается тенденция снижения количества ДТП с наездом на пешеходов в Российской Федерации с 61 344 в 2013 г. до 56 918 в 2015 г., тем не менее их доля от общего количества ДТП имеет высокий показатель (30,1% за 2013 г. и 30,9% за 2015 г.).

В рассматриваемый трехлетний период весомую часть от общего количества ДТП с наездом на пешеходов составляют ДТП, произошедшие на пешеходных переходах. При этом большая часть этих ДТП происходит на нерегулируемых пешеходных переходах (данные о количестве ДТП наглядно представлены на диаграмме (рис. 1)).

В большинстве случаев виновниками ДТП с наездом на пешеходов, случившихся на нерегулируемых пешеходных переходах, являются водители, нарушившие Правила дорожного движения. Наибольший показатель приходится на нарушение правил проезда пешеходных переходов (в 2013 г. – 13 308 ДТП и 2015 г. – 13 702 ДТП) и несоответствие скорости конкретным условиям движения (в 2013 г. – 253 ДТП, в 2015 г. – 84 ДТП). Данное количество случившихся ДТП, по моему мнению, обусловлено, прежде всего отсутствием у водителей элементарной культуры в совокупности с недостаточным профессионализмом в управлении транспортным средством.

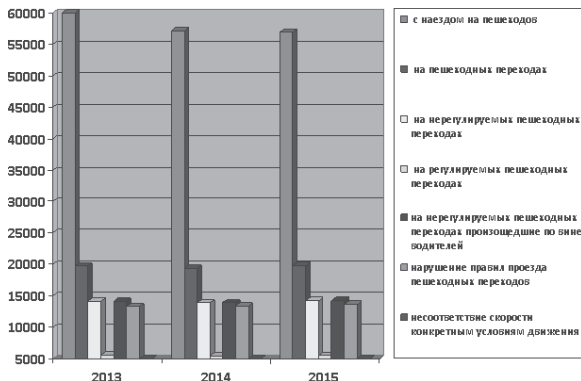


Рис. 1. Количество ДТП (шт.)

Для обеспечения безопасности дорожного движения и снижения данных показателей со стороны Госавтоинспекции проводятся различные рейды и профилактические мероприятия, подготавливаются предложения по изменению схем организации движения на участках автомобильных дорог в местах концентрации ДТП, а также в местах с большим показателем аварийности. Кроме того, Госавтоинспекцией совместно с научными организациями осуществляются научно-исследовательские, опытно-технологические и опытно-конструкторские работы, в результате которых разрабатываются новые принципы обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе организации и обустройства пешеходных переходов.

Так, для обеспечения безопасности пешеходов на нескольких улицах Москвы и Санкт-Петербурга в 2014 г. был организован пилотный проект обустройства приподнятых над проезжей частью пешеходных переходов, сделанных из гранита («рельефные зебры»). При проведении данного эксперимента учитывались требования п. 6.4 ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения», в котором предусматривается возможность совмещения искусственной неровности (далее – ИН) с наземным нерегулируемым пешеходным переходом.

К положительным моментам организации данных пешеходных переходов можно отнести:

- пешеходный переход также одновременно является и искусственной неровностью, вынуждая водителей замедлять скорость движения непосредственно перед ним;
- сам пешеходный переход и разметка, нанесенная на него, из-за своей выпуклости, лучше просматривается в дневное и ночное время суток;
- нет необходимости обустройства двух искусственных дорожных неровностей при подъезде к переходу (в соответствии с ГОСТ Р 52605-2006), исключая затраты на их обустройство и эксплуатацию;
- для автомобилей – прикладывается меньшая динамическая нагрузка на подвеску, продлевая время эксплуатации ее составляющих;
- для пешеходов – удобство перехода проезжей части из-за меньшего перепада высот между тротуаром и проезжей частью (очень важный момент для инвалидов), а также удобство перехода во время дождя (не намокают ноги).



Рис. 2. Пример совмещения пешеходного перехода и ИН в школьной зоне в Сингапуре

Если обратиться к зарубежному опыту, то там широкое распространение получили «рельефные зебры», изготовленные из брусчатки и плитки, пропитанной гидрофобизирующим материалом, и возвышающиеся над проезжей частью на 10 см. По полученным статистическим данным, эти конструкции более эффективны, чем ИН, так как вынуждают водителей снижать скорость на 18,0–20,0%, а также повышают пропускную способность дорожной сети. Так, в США, по имеющимся статистическим данным, применение «рельефных зебр» сократило наезды на пешеходов на 40,0%.

Но в разрез ожиданий этот проект не получил дальнейшего распространения в России, так как оказалось, что гранит хорошо полируется, при этом не обеспечивается нужный коэффициент сцепления, а скользкая поверхность представляет опасность для участников дорожного движения.

Вместо «рельефных зебр» в России обустраиваются приподнятые пешеходные переходы из асфальтобетона. Обычно их располагают перед перекрестками с нерегулируе-

мым движением, где произошло большое количество ДТП, рядом со школами и другими образовательными учреждениями, станциями метро, крупными торговыми и бизнес-центрами, культурными учреждениями, рекреационными зонами и на туристических пешеходных маршрутах.

Для обеспечения безопасности пешеходов и сокращения количества ДТП с их участием во многих городах мира проводятся многочисленные исследования.



Рис. 3. Нерегулируемый пешеходный переход в Германии

– хорошая видимость пешеходного перехода и зоны подхода к пешеходному переходу (припаркованные автомобили, остановки общественного транспорта и другие предметы не должны препятствовать видимости и распознаванию пешеходного перехода);

– соблюдение разрешенной скорости движения;

– достаточная освещенность (устройство дополнительного освещения);

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

Несоблюдение одного из вышеперечисленных условий влечет за собой повышение аварийности на том участке дороги, где данный критерий не удовлетворен. Также для увеличения безопасности дорожного движения UDV предлагает дополнительно обустроить пешеходные переходы центральными островками безопасности, что в настоящее время внедряется в Германии, Швейцарии, Сингапуре и других странах.



Рис. 4 «Серебряная зона» в Сингапуре

условий, которые были озвучены UDV. Поэтому для повышения безопасности пешеходов, особенно когда наземные пешеходные переходы организованы на перекрестке, целесообразно наземные нерегулируемые пешеходные переходы переоборудовать в регулируемые.

Так, немецкие «Страховщики от несчастных случаев» (UDV) провели в городах Германии (Ганновер, Карлсруэ и Штутгарт) исследование организации движения на 335 различных пешеходных переходах (регулируемых и нерегулируемых, с островками безопасности и без) при высокой и малой интенсивности транспортного потока, результаты которого показали, что переход проезжей части по нерегулируемому пешеходному переходу (рис. 3) будет сравним по безопасности с пешеходным переходом, где организовано светофорное регулирование, если будут обеспечены следующие условия:

– хорошая видимость дорожной разметки и дорожных знаков;

– хорошая видимость пешеходного перехода и зоны подхода к пешеходному переходу (припаркованные автомобили, остановки общественного транспорта и другие предметы не должны препятствовать видимости и распознаванию пешеходного перехода);

– соблюдение разрешенной скорости движения;

– достаточная освещенность (устройство дополнительного освещения);

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

– доступность и комфортность перехода для любых пешеходов (в том числе инвалидов).

В настоящее время на территории России при устройстве светофорных объектов с обустройством регулируемых пешеходных переходов или их реконструкции в соответствии с требованием п. 7.1.2 ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» в цикл светофорного регулирования включается отдельная пешеходная фаза, при которой запрещается движение автомобилей во всех направлениях, а пешеходам разрешается переход проезжей части по пешеходным переходам, обозначенным разметкой 1.14.1 или 1.14.2, в том числе диагональным (данная норма была введена в Правила дорожного движения Российской Федерации с 15 апреля 2015 г.).

Диагональные пешеходные переходы применяются во многих странах мира: Японии, Австралии, Новой Зеландии, Канаде, Германии, Великобритании и США. Наибольшее распространение они получили в Японии, что объясняется высокой потребностью пропуска пешеходного потока, преобладающего над транспортным.

В нормативных документах, действующих на территории Российской Федерации, отсутствуют требования к обустройству и проектированию диагональных пешеходных переходов. При этом в качестве эксперимента в 2015 г. в нескольких административных округах города Москвы были обустроены диагональные пешеходные переходы. На данных объектах было изменено светофорное регулирование путем увеличения временного промежутка, отпущенного пешеходам на переход проезжей части. При наблюдении за данными пешеходными переходами были выявлены неоднократные нарушения со стороны пешеходов, которые старались перейти проезжую часть на запрещающий сигнал светофора.

Пожолая ситуация сложилась в Германии, где диагональные пешеходные переходы – редкость.

Немецкие «Страховщики от несчастных случаев» (UDV) провели исследования ДТП, произошедших на перекрестках с обустроенными диагональными пешеходными переходами. При этом были проанализированы имеющиеся данные о произошедших авариях, полученные данные об интенсивности пешеходных и транспортных потоков, о времени ожидания на перекрестке пешеходов и транспортных средств. Результаты исследования показали, что в целом пешеходы соблюдают правила движения и ждут разрешающего сигнала светофора, но тем не менее, пытаясь сократить цикл автомобильного движения, часто нажимают кнопку запроса зеленого сигнала для пешеходов. При этом, чем длиннее временной промежуток ожидания разрешающего сигнала для пешеходов, тем чаще игнорируется пешеходами горящий красный сигнал пешеходного светофора, и чем меньше интенсивность движения автомобилей, тем больше нарушений со стороны пешеходов.

В свою очередь обустройство диагональных пешеходных переходов негативно влияет на пропускную способность автомобилей, из-за простоя транспортных средств во время увеличенного пешеходного цикла, а также из-за запрета разворота автомобилям на этих перекрестках.

На основе данного исследования «Страховщики от несчастных случаев» рекомендуют обустроить диагональные пешеходные переходы в тех местах, где применение других мер не позволяет избежать ДТП с участием пешеходов, где увеличена интенсивность правоповоротного движения транспортных средств и где зафиксирована высокая интенсивность движения пешеходов.

В Великобритании для обеспечения безопасности пешеходов на регулируемых перекрестках ограничивают скоростной режим, используя специальные системы, которые, зафиксировав превышение скоростного режима у приближающегося к перекрестку автомобиля, включают для него запрещающий сигнал светофора. Первая такая система была опробована в Суиндоне. В результате проведенных исследований было выявлено

но, что данные системы являются более эффективными для снижения количества несчастных случаев на дороге, чем камеры, фиксирующие скорость автомобилей, которые им предшествовали, но были удалены в соответствии с решением «Тайного Совета Великобритании» в 2008 г.

Кроме того, в Великобритании наряду с другими пешеходными переходами применяются так называемые «Puffin» (буревестник) – пешеходные переходы. В его оборудовании используются современные технические средства организации дорожного движения, наряду с современными технологиями, такие как: заниженные бордюры с тактильными плитами для слабовидящих пешеходов, звуковой сигнал, сопровождающий включение пешеходного цикла, кнопка вызова переключения пешеходного цикла, сигнальное табло для пешеходов (зеленый / красный силуэт человека) и датчики обнаружения пешеходов (рис. 5).



Рис. 5. Пешеходный переход типа «Puffin» (буревестник)

Главной отличительной особенностью пешеходного перехода «Puffin» от привычного нам обустройства регулируемого пешеходного перехода, который применяется в России, является табло, совмещенное с кнопкой вызова пешеходной фазы, заменяющее пешеходный светофор, повернутое перпендикулярно движению автомобилей, для удобства обзора пешеходами за движением транспортных средств и горящим в данный момент сигналом для пешеходов (рис. 6). Данное техническое решение противоречит требованию пункта 4 статьи 24 «Конвенции о Дорожных Знаках и Сигналах 1968 г.», в котором сказано, что «Конструкция пешеходных светофоров и способ их размещения должны исключать всякую возможность их восприятия водителями как световых сигналов, предназначенных для регулирования движения транспортных средств», но при этом, в данной организации пешеходного перехода есть интересные особенности организации движения.

Большинство «Puffin» пешеходных переходов на вершине светофорной колонки оборудованы датчиками движения (рис. 7), реагирующими на передвижения пешеходов, хотя некоторые из датчиков могут располагаться в «зоне ожидания» под землей. Одни датчики фиксируют присутствие ожидающих перехода пешеходов и переключают светофор, разрешая им переходить проезжую часть, поэтому важно находиться в той зоне, где присутствие пешеходов фиксируется датчиком, и они одновременно могут видеть светофорное табло (переключить светофор также можно, нажав на кнопку вызова пешеходной фазы). Если на площадке ожидания нет ни одного пешехода, то все это время горит разрешающий сигнал для автомобилей.



Рис. 6. Пешеходное табло



Рис. 7. Датчики движения

Другие датчики фиксируют пешеходов, переходящих проезжую часть по пешеходному переходу на разрешающий сигнал, и переключают светофор, разрешая движение автомобилям, только после того, когда на пешеходном переходе не будет ни одного пешехода.

На проезжей части перед пешеходным переходом по обе стороны от него нанесены зигзагообразные линии дорожной разметки, которые запрещают парковку транспортных средств в зоне перед пешеходным переходом, тем самым обеспечивая автомобилистам отчетливую видимость пешеходного перехода.

Многие интересные технические решения, используемые за рубежом для обеспечения безопасности пешеходов при переходе проезжей части, применяются сейчас на территории Российской Федерации. Как показывает практика, их применение при обустройстве пешеходных переходов положительно сказывается на показателях аварийности автомобильных дорог. К данным устройствам относятся: светофоры типа Т.7 (в Великобритании они называются маяками Белиша – применяются с 1934 г.), которые устанавливаются для обозначения нерегулируемых пешеходных переходов; светящиеся дорожные знаки пешеходного перехода и сигнальные маячки, устанавливаемые в дорожное покрытие, которые помогают водителям и пешеходам увидеть и распознать границы пешеходного перехода на участке автомобильной дороги со слабым освещением или без него; 3D-разметка, создающая визуальный объемный эффект наличия ИДН перед пешеходным переходом; тактильные мощения перед пешеходным переходом и установленные на пешеходных светофорах динамики, по которым слабовидящий человек может распознать границы пешеходного перехода и сориентироваться о его расположении, а также об окончании пешеходной фазы, и многое другое.

Применение тех или иных перечисленных средств при оборудовании пешеходных переходов должно обязательно учитывать условия каждой дорожной ситуации и результаты исследований.

В заключение стоит отметить, что независимо от оснащения пешеходных переходов новейшими техническими средствами, безопасность перехода проезжей части дороги напрямую зависит от неукоснительного соблюдения Правил дорожного движения всеми его участниками (как водителями, так и пешеходами).

Литература

1. ГОСТ Р 52289-2004. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».
2. ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения».

Список используемых интернет-ресурсов

1. <http://www.gibdd.ru/>
 2. <http://www.udv.de/>
 3. <http://www.Ita.gov.sg/>
 4. <https://en.wikipedia.org/>
 5. <https://drive/google.com/>
 6. <https://transspot.ru/>
 7. <http://www.m24.ru/>
-

А.М. Плотников,
директор учебной лаборатории
Санкт-Петербургского государственного
архитектурно-строительного университета,
кандидат технических наук, доцент

Методология обеспечения безопасности движения на регулируемых пересечениях улично-дорожных сетей мегаполисов

Уровень безопасности дорожного движения (БДД) на одноуровневых регулируемых пересечениях (РП) крупных городов и населенных пунктов Российской Федерации (РФ) уже многие годы выходит за рамки разумного и существенное снижение на них числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП) со смертельными исходами и тяжелыми увечьями сегодня как никогда актуально.

Статистическая отчетность на улично-дорожной сети (УДС) РФ в 2010–2014 гг. в дорожно-транспортных происшествиях дает устойчивую стабильность погибших по годам – 26 567, 27 953, 27 991, 27 025 и 26 963 чел. В частности, в Санкт-Петербурге в каждом году погибло – 397, 471, 445, 443 и 407 чел. На потери в мегаполисах, городах и населенных пунктах приходится до 75% от общей смертности в ДТП на УДС в РФ, из которых на регулируемые пересечения относят до 50%. Следовательно, в расчетном 2012 г. по Федеральной целевой программе (ФЦП)¹ «Повышение безопасности дорожного движения» в 2013–2020 гг. на пересечениях РФ погибли около 10 497 чел. В Санкт-Петербурге только на РП с учетом результатов Госконтракта № НИР-29 от 10.09.2014 г. число погибших граждан составляет около 22%, т.е. приходится 98 чел.

Существенное снижение показателей смертности и травматизма в ДТП различных стран началось с внедрения шведской концепции «нулевой смертности» (1986 г.). Концепция признана наилучшей стратегией в технологиях минимизации ДТП со смертельным исходом, поскольку в ней признаются меры, исключаящие либо максимально снижающие влияние ошибок человека (человеческого фактора) на БДД. Внедрение концепции «нулевой смертности» в ряде стран Европы за последние 10 лет позволило дать рекордное снижение числа ДТП со смертельным исходом. Например, социальный риск погибнуть от ДТП на дорогах (на 100 тыс. населения) составляет от 3 (Швеция) до 40 чел (Китай, Венесуэла, Таиланд), в России – 18,6 чел.

¹ Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.». Паспорт / Утверждена постановлением Правительства РФ от 03.10.2013 г. № 864.

В передовых странах мира острота смертности в ДТП на РП снижается с помощью эффективной организации систем обеспечения безопасности дорожного движения – структура, функции, обязанности, ответственность – и затратных «эстакадно-строительных» мероприятий с пространственным разделением конфликтующих транспортно-пешеходных потоков (ТПП) по разным уровням движения. В РФ эстакадное строительство находится в начальной стадии, преимущественно используется временное разделение ТПП в организации движения на РП с традиционными методами пофазного управления движением (двухфазного) и управления движением по отдельным направлениям с помощью средств светофорного регулирования. При этом в схемах организации движения (СОД) на РП устанавливаются соответствующие типы транспортных светофоров Т.1 без дополнительных и Т.1.л, Т.1.п, Т.1.пл – с дополнительными секциями. Этими светофорами обеспечивается пропускная способность на РП в диапазоне «высокая – низкая», но без оценки уровня безопасности движения (БД). Уровень БД существенно зависит от поведения непосредственных участников дорожного движения – влияния человеческого фактора при безопасности развязок в конфликтных точках (КТ) «транспорт-транспорт» и «транспорт-пешеход».

Для оценки уровня обеспечиваемой БД при развязках ТПП в СОД на РП известны два метода оценки уровня опасности конфликтных точек¹ и конфликтной загрузки (КЗ) УДС². В первом методе *степень опасности пересечения оценивают показателем безопасности движения (K_a)*, характеризующим количество происшествий на 10 млн автомобилей, прошедших через пересечение. Во втором методе оценка безопасности движения осуществляется определением суммарной *конфликтной загрузки ($R_{\text{пеш.}}$)* магистральных дорог УДС. Он предложен и существует только в формате гипотезы с 1995 г. для разработки комплексных СОД при оценке их существующего состояния на УДС и прогнозирования состояния после внедрения мероприятий для повышения уровня обеспечиваемой БДД. Научный потенциал второго метода оценки БД, реализующего идею простого аппарата расчета оценки конфликтной загрузки, весьма перспективен, поскольку позволяет исследовать многообразие вариантов конфликтных точек при развязках ТПП в СОД на РП, регламентированных Правилами дорожного движения (ПДД) РФ.

На РП повороты транспортных средств (ТС) направо, налево и движение пешеходов при наличии конфликтов предусмотрены и разрешены ПДД РФ в регламенте основного двухфазного светофорного регулирования с прошлого века. ПДД допускают обеспечение низкого уровня интенсивности движения ТС в направлениях с лево- и правоповоротным движением до 120 авт./ч и пешеходов до 900 чел./ч. Считается, что такая интенсивность движения обеспечивает «достаточный» уровень БД на РП для одного или двух ТС, осуществляющих поворот с «просачиванием» через встречный транспортный поток (ТП) с использованием светофоров Т.1, а также через пешеходные потоки в течение промежуточного такта цикла светофорного регулирования.

В XXI веке на РП городов и особенно мегаполисов РФ возникла проблема с обеспечением БД, вызванная резким ростом маятниковых колебаний интенсивности движения транспортных потоков (ТП) в разных полосах до 10 раз. В пиковых режимах интенсивность прямого движения ТП повышается до 1800 авт./ч, а в полосе(ах) с лево- и правоповоротными движениями – до 600 авт./ч. Следовательно, в промежуточном такте (~3 с) светофорного регулирования, оставшемся неизменным, число ТС, желающих совершить левый, правый поворот или разворот изменяется от 1 до 5 ТС.

Сегодняшние реалии постоянных и часто резких колебаний интенсивности движения ТПП на РП с использованием одного из традиционных методов пофазного управления движением или управления движением по отдельным направлениям не способны разре-

¹ Лобанов Е.М. Транспортная планировка городов. – М.: Транзит, 1990. – 194 с.

² Организация дорожного движения в городах: Методическое пособие/ Под общ. ред. Ю.Д. Шелкова. Научно-исследовательский центр ГАИ МВД России. – М., 1995. – 143 с.

шить проблему противоречий между требуемой безопасностью движения и пропускной способностью, решение которой должно находиться в полном факторном пространстве существующих ограничений.

Разрешение проблемы противоречий в целях планового снижения ДТП с летальным исходом на РП (по ФЦП – 28,82%) требует специальных исследований для разработки нового методологического аппарата, способного обеспечить БД и обосновать для ее различных действующих уровней значений границ¹ целесообразную пропускную способность на всем множестве СОД, различающихся вариантами разрешенных конфликтов в ТПП при допустимых ПДД видах маневрирования и существующих ограничениях.

Методологический аппарат решения проблемы должен охватывать: разнообразие пересечений, используемых методов управления движением – традиционных и новых, видов и численностей конфликтных точек, различий дорожных знаков, разметки и детекторов транспорта. Помимо этого он должен включать используемые в реальной практике критерии оценки БД, пороговые интенсивности в пешеходных лево- и правоповоротных ТП, неуравновешенность в прямых встречных транспортных потоках и различие циклов светофорной сигнализации, изменяющиеся уровни пропускной способности, интервалы «терпеливых ожиданий» для водителей и пешеходов и т.д. Разработку более совершенной методологии обеспечения безопасности движения на регулируемых пересечениях целесообразно осуществлять в приложении к СОД на УДС мегаполисов, преемственности к использованию традиционных методов управления движением. Такая методология должна быть способна осуществлять онлайн-оценку уровня обеспечиваемой БД и адаптивное его повышение, вплоть до уровня, соответствующего в пределе концепции «нулевой смертности на дорогах».

Все сказанное и совпадающая с ней норма ФЗ 1995 г. «О БДД» № 196 о первичности обнаружения причин возникновения тяжких ДТП в совокупности и определили практическую значимость исследования, направленного на разработку методологии обеспечения безопасности движения на регулируемых пересечениях улично-дорожных сетей мегаполисов, его актуальность и научную новизну.

Практическая ценность и реализация результатов проведенной работы определяется созданием эффективного методологического аппарата обеспечения БД на регулируемых пересечениях УДС мегаполисов. Управление уровнем БД и поддержание его заданного уровня обеспечивается функциональными подсистемами контроля и оценки (ПКО) интенсивности движения транспортных средств на регулируемых пересечениях с алгоритмами для формирования методологии обеспечения безопасности движения, чувствительной к виду, числу конфликтных точек (КТ) и изменяющейся интенсивности движения транспортно-пешеходных потоков в различных КТ. Методология использует новый комбинированный метод управления движением и обременена преемственностью к использованию традиционных методов управления движением (пофазного и управления по отдельным направлениям) в СОД с КЗ на РП. Комбинированный метод управления осуществляет адаптацию инфраструктурных изменений СОД с КЗ на РП встраиванием в онлайн-режиме традиционных методов управления в разные фазы одного цикла светофорного регулирования в зависимости от интенсивности движения ТПП.

Для регулируемых и нерегулируемых пересечений (РП и НП) в поселениях, городах и мегаполисах РФ рекомендованы новые методы оценки уровня БД:

- диагностический – для инвентаризационного аудита БД ($R_{пл\ max}$) по выявлению РП и НП с высокой аварийностью, использующий исходную информацию в СОД с КЗ по изображениям на них видов и численности КТ;

¹ Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах [Электронный ресурс]: ОДМ 218.4.005-2010: утв. распоряжением Минтранса РФ от 24.06.2002 г. № ОС-557-р: взамен ВСН 25-86.

– уточненный – для паспортизации оценок БД ($R_{\text{ПД}}$) на РП, использующий дополнительную исходную информацию интенсивности движения ТПП в КТ.

Для выявления источников аварийности по ДТП на РП и НП в масштабах РФ обоснована рекомендация проведения с периодичностью 3–5 лет малозатратного диагностического аудита БД ($R_{\text{ПД max}}$) с соответствующей паспортизацией результатов уточненных расчетов уровня обеспечиваемой БД ($R_{\text{ПД}}$) для модернизированных аварийных РП. Особенностью метода аудиторской оценки БД являются его малозатратность и нацеленность на достижение требуемого уровня БД, вплоть до концепции «нулевой смертности» на РП и НП в РФ.

Теоретический и практический базис разработанной методологии обеспечения БД на регулируемых пересечениях УДС мегаполисов основан на исследованиях, результаты которых запатентованы в Роспатенте, обобщены в монографии, учебных пособиях, научных статьях и в докладах на национальных и международных конференциях. По результатам Всероссийского конкурса (сентябрь 2012 г.) лучших городских практик тематика научных исследований стала победителем в Северо-Западном федеральном округе (СЗФО) и награждена дипломом победителя I Всероссийского конкурса лучших городских практик в номинации «Безопасность городской среды» по СЗФО.

Теоретические и практические результаты научно-исследовательской работы использованы при анализе эффективности действующих схем организации движения на одноуровневых регулируемых перекрестках, оценке уровня безопасности дорожного движения на каждом из них и формировании предложений по его повышению для нужд Санкт-Петербурга (Госконтракт КРТИ № НИР-29 от 10.09.2014), а также внедрены в исследованиях по оценке влияния режимов движения транспортных потоков на безопасность дорожного движения, проводимых ОАО «Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта» (ОАО «НИИАТ»), Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) Санкт-Петербурга, Санкт-Петербургским государственным казенным учреждением «Дирекция по организации дорожного движения Санкт-Петербурга» (СПб ГКУ «ДОДД»), ЗАО «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры» (ЗАО «НИПИ ТРТИ»), Обществом с ограниченной ответственностью «ТЭС-ГеоИнжПроект» (ООО «ТЭС-ГИП» и др.).

Результаты работы используются в учебном процессе: лекции, лабораторные работы, курсовое и дипломное проектирование студентов, исследования магистрантов и аспирантов, а также в дополнительных образовательных программах повышения квалификации специалистов по эксплуатации и надзору в сфере обеспечения БДД и профилактики (предупреждения) дорожно-транспортного травматизма, проводимых на кафедрах «Транспортных систем», «Наземных транспортно-технологических машин» и институте безопасности дорожного движения Санкт-Петербургского архитектурно-строительного университета (СПбГАСУ).

Достоверность научного исследования обеспечивается:

– достаточностью экспериментальных комплексных исследований зависимостей числа погибших и раненых в статистической аварийности ДТП на массиве более трехсот реальных РП в Санкт-Петербурге за период 2008–2013 гг.;

– достоверным отражением статистической информации о дорожно-транспортном травматизме в РФ и трендах оценок БД со смертельным исходом за период с 2007 по 2012 гг. на действующих РП (эксперимент по 77 РП в Санкт-Петербурге) по действующим СОД с КЗ и статистики по ДТП;

– использованием стандартных методов обработки результатов;

– обстоятельностью и глубиной изучения организации движения на исследуемой группе РП.

На основе личного производственного опыта и анализа статистических данных по ДТП в Санкт-Петербурге за период 2007–2013 гг. обозначен круг исследований:

– в современных условиях резкого роста интенсивности движения транспортно-пешеходных потоков (ТПП) на РП мегаполиса и в населенных пунктах РФ ранее неиспользуемые конфликтные точки (КТ) могут совместно с традиционными методами организации БДД принять на себя роль ведущих маркеров оценки и влияния на безопасность движения (БД);

– КТ с их видами и интенсивностями движения ТПП в этих точках могут стать основой в разработке инновационных алгоритмов эффективного функционирования схем организации движения с оценкой уровня конфликтной загрузки (СОД с КЗ) на РП для обеспечения компромисса между требуемыми уровнями БД и пропускной способности (ПС) в широком диапазоне условий;

– компьютерная визуализация КТ по их видам и численности в разнообразных моделях СОД с КЗ на РП способна сформировать информационный базовый массив для исследования факторов влияния на показатели качества обеспечения заданных уровней БД и ПС по критерию минимизации числа КТ в достижении цели концепции «нулевой смертности» на перекрестках РФ.

На основании проведенного анализа основных отечественных и зарубежных работ, посвященных исследованиям транспортной эффективности управления светофорами на регулируемых пересечениях без оценки БД и с оценкой БД установлено, что таким исследованиям посвящены работы Ю.А. Кременца, М.П. Печерского, М.Б. Афанасьева, В.В. Сильянова, А.Ю. Михайлова, А.Г. Левашова, Д.С. Самойлова, В.А. Юдина, Л.В. Булавиной, М.С. Фишельсона, Б.И. Грановского, Н.О. Брайловского, Ф. Вебстера, Т.М. Мэтсона, У.С. Смита, Ф.В. Харта, Л. Форда, Д. Фалкерсона, Д. Дрю и многих др. Обобщенные исследования отображены в отечественных отраслевых дорожных методических документах ОДМ 218.6.003–2011, ОДМ 218.2.020–2012, а также в зарубежных: американском руководстве HCM 2000 и немецких руководстве HBS 2001 и директивах RiLSA 2010, где дан анализ пропускной способности и уровня обслуживания пересечений автодорог со светофорным регулированием. Однако все они изложены без расчетных оценок безопасности движения.

Исследования транспортной эффективности методов управления светофорами на РП по их опасности в зависимости от видов и численности конфликтных точек в литературных источниках представлены незначительно. Таким исследованиям, использующим методы оценки безопасности движения на РП по опасности конфликтных точек и конфликтной загрузки, посвящены работы Г.И. Клинковштейна, М.Б. Афанасьева, В.И. Коноплянко, М.Б. Лобанова, Ю.Д. Шелкова и др. На основе исследований М.Б. Лобанова разработан нормативный документ ВСН 25-86 (Приложение 2. Оценка безопасности движения на пересечениях в одном уровне), который неоднократно переиздавался, но не изменился и действует сегодня в виде ОДМ 218.4.005–2010 (Раздел 6. Оценка безопасности движения на отдельных участках дорог). В методическом пособии «Организация дорожного движения в городах» под редакцией Ю.Д. Шелкова (1995 г.) были сформированы теоретическая идея и постановка задачи математической зависимости для определения показателя конфликтной загрузки, т.е. оценки существующего состояния организации дорожного движения (ОДД) и прогнозирования ее после внедрения мероприятий по совершенствованию ОДД на магистральных улично-дорожной сети, которая не получила должного развития и экспериментальной проверки на практике в новой России.

Исследования безопасности движения на РП за рубежом решаются мероприятиями архитектурно-планировочного и организационного характера с разнесением пересекающихся ТПП на разные уровни, а в РФ до настоящего времени одноуровневое светофорное регулирование является одним из основных средств обеспечения БД на пересечениях. Разработка методологии обеспечения БД на РП через их СОД с КЗ, а также исследования эффективности организационно-технических мероприятий в решении намеченной проблемы проведены в условиях маятниковой изменчивости интенсивности движения ТПП и ключевой роли конфликтных точек, наделенных функциями маркеров ДТП.

Разработаны обобщенные структурные алгоритмы движения ТПП на РП с использованием формализованных СОД с КЗ, в которых любой вариант из их возможного множества является частной разновидностью (видом) обобщенного алгоритма движения. Обобщенные алгоритмы как средство сжатия и обобщения многочисленных факторов разработаны и реализованы в подсистемах контроля и оценки (ПКО) интенсивности движения транспортных средств (ТС) на регулируемых пересечениях с алгоритмами для формирования методологии обеспечения безопасности движения, чувствительной к виду, числу конфликтных точек (КТ) и интенсивности движения транспортно-пешеходных потоков в различных КТ. ПКО предназначены для встраивания в системы автоматического управления безопасностью дорожного движения (САУ БДД), действующие на УДС много-, малополосных Х- и Т-образных РП. При этом САУ БДД, которые массово и автономно используются в России, в диссертационной работе исследуются с допущением, как независимые без влияний друг на друга.

Разработанные функциональные блок-схемы ПКО интенсивности движения ТС представлены и исследованы в обобщенном виде с формализацией привязки к географическим сторонам света: север – вход Б, юг – вход А, восток – вход В, запад – вход Г; нумерация полос движения ТПП также имеет детерминированную формализованную привязку к буквенным обозначениям входов перекрестка для пешеходных потоков $9a \div 9г$, – левых поворотов $10a \div 10г$, – движения прямо $11a \div 11г$, – правых поворотов $12a \div 12г$, – левых разворотов $10a' \div 10г'$, – отклонений в транспортных потоках, например, в левых поворотах $10a'' \div 10г''$. Транспортный разъезд в функциональных блок-схемах ПКО интенсивности движения ТС с многополосным движением, например, по трем полосам движения прямо по входу Г нумеруется в виде: $11г1$, $11г2$, $11г3$ и т. п. Такой вид формализации применен и для СОД с КЗ на РП. Он упрощает визуализацию процесса исследований по графике схем разнообразных конфликтных загрузок в СОД с КЗ на РП в полном факторном массиве (библиотек) вариантов комбинаторных ситуаций при наличии разных конфликтных точек (пересечений, слияний, отклонений) как для традиционных методов управления, так и для инновационного комбинированного метода управления движением ТПП.

Формализованный массив СОД с КЗ позволяет провести для разных топологий РП необходимые и достаточные научные исследования с разработкой функциональных зависимостей оценок обеспечиваемой безопасности движения и цикла светофорного управления для ТПП от числа КТ при различных методах управления в широком диапазоне факторных условий.

В процессе научного исследования проведен анализ эффективности управления пропускной способностью на РП без оценки и с оценкой БДД.

Анализ известных отечественных методов управления на РП с оценкой безопасности дорожного движения по их СОД с КЗ (МАДИ / проф. Е.М. Лобанова и НИЦ ГАИ МВД России / канд. техн. наук Ю.Д. Шелкова) получил развитие для идеи метода Ю.Д. Шелкова. На ее основе синтезированы два авторских метода оценки безопасности движения (БД) $R_{Пл}$ и $R_{Пл\max}$ для СОД с КЗ на регулируемых и нерегулируемых пересечениях (РП и НП).

Первый метод расчета уточненной оценки БД $R_{Пл}$ использует данные вида, численности конфликтных точек и интенсивности движения транспортно-пешеходных потоков (ТПП) в КТ. Второй метод расчета диагностической оценки БД $R_{Пл\max}$ не нуждается в данных ТПП на РП и НП, снимаемых при полевых обследованиях, поэтому является малозатратным и рекомендован для инвентаризации любых РП и НП с целью выявления «генераторов» ДТП и модернизации. Уточненная оценка БД рекомендуется для ее паспортизации.

Предложена терминологическая модернизация для оценок (размерность – ед.) действующей нормативной базы с заменой «неопасное», «малоопасное», «опасное» и «очень

опасное» пересечение на соответствующие: «повышенный» ($3 \geq \text{ПУТБД} > 0$), «промежуточный» ($8 \geq \text{ПрУТБД} > 3$), «допустимый» ($12 \geq \text{ДУТБД} > 8$) и «недопустимый» ($\text{НУТБД} > 12$) уровень требований к безопасности движения (УТБД) с сохранением цифровых интервалов БД при устранении в них имеющихся ошибочных для разрывов интервалов. На основе модернизированной нормативной базы, авторских методов оценки БД и традиционных расчетов пропускной способности синтезирован обобщенный алгоритм методики исследования БД в вариантах СОД с КЗ для РП.

В работе с помощью комбинаторной математики синтезированы две классификации из полных групп множеств вариантов задач на 36 шт. и 21 шт. с соответствующими вариантами СОД с представлением уровней конфликтной загрузки для X- и Т-образных РП по методам управления: – I-й метод пофазного управления движением, II-й – управление движением по отдельным направлениям, III-й – комбинированного управления движением с разными видами маневрирования ТС и нормативным УТБД в регламенте интервалов их оценок «повышенный», «промежуточный», «допустимый» и «недопустимый».

Все классификационные методы управления – I-й, II-й и III-й – обеспечивают нормативные УТБД в массиве ограничений на:

- пороговые значения интенсивности движения ТПП в конфликтных точках (в т. ч. с просачиванием),
- терпеливые ожидания водителей и пешеходов,
- преимущество использования в комбинированном методе традиционных методов управления движением,
- разновидность КТ в моделях СОД с КЗ,
- набор разрешенных ПДД РФ маневров в транспортных потоках между собой и с пешеходными потоками, и пр.

Для практики тендерных конкурсов рекомендована упрощенная классификация моделей СОД с КЗ для X- и Т-образных РП с множеством задач 1–21.

Также исследована транспортная эффективность разработанных методов управления (традиционных I-го, II-го и комбинированного III-го) в СОД с КЗ на РП по пропускной способности (ПС) при заданном уровне безопасности движения (БД) от вариантов просачивания транспортных средств. Расчет ПС осуществлен с использованием разработанного графоаналитического метода определения длительности цикла и основных элементов светофорной сигнализации в СОД с КЗ на РП с просачиванием и без просачивания транспортных потоков в КТ «транспорт – транспорт» и «транспорт – пешеход».

В процессе исследования на полунатурном тренажерном комплексе, представляющем трехполосный X-образный РП, проведено моделирование и сравнительный анализ эффективности алгоритмов функционирования по критерию пропускной способности соответствующих вариантов СОД с КЗ типа *a* и *b* классификационных задач 12 и 15, обеспечивающих равную оценку БД $R_{\text{ПД}} = 5,7$ ед., но разные длительности циклов светофорной сигнализации ($T_{\text{Ц}} = 95$ с и $T_{\text{Ц}} = 88$ с) в комбинированном III-м методе управления движением, исследованном в разделе 4.

Контроль пропускной способности в СОД с КЗ типа *a* и *b* на тренажере РП проведен путем визуального наблюдения режимов работы светофорной сигнализации по соблюдению последовательности чередования в их алгоритмах основных и промежуточных тактов, а также измерением длительности указанных параметров для тактов сигнализации во всех фазах разных циклов светофорного регулирования на тренажере РП с использованием секундомера и инженерного пульта из комплекта отечественного дорожного контроллера УК-4.1М.

Комплексные теоретические исследования, проведенные в приложениях П.1–П.6, посвящены построению функциональных зависимостей оценок дорожной безопасности K_a , $R_{\text{Шел}^*}$, $R_{\text{ПД}^*}$, $R_{\text{ПД} \text{ max}^*}$ и цикла $T_{\text{Ц}}$ светофорного управления транспортно-пешеходными потоками в разнополосных СОД с КЗ на X- и Т-образных РП от числа конфликтных точек

дали функциональные зависимости правдоподобного тренда оценок БД по авторским методам оценок ($R_{Пл}$, $R_{Пл\ max}$).

В результате исследований решена важная научно-техническая проблема – разработана методология обеспечения безопасности движения на регулируемых пересечениях улично-дорожных сетей мегаполисов, с новыми научно обоснованными техническими и технологическими решениями, внедрение которых вносит значительный вклад в развитие страны (далее Методология).

Основные результаты работы заключаются в следующем:

1. Разработаны функциональные блок-схемы подсистем контроля и оценки (ПКО) интенсивности движения транспортных средств на регулируемых пересечениях, предназначенных для оснащения действующих систем автоматического управления дорожным движением на пересечениях и алгоритмы решения задач Методологии, чувствительные к виду и числу конфликтных точек, а также к колебаниям интенсивности движения транспортно-пешеходных потоков в конфликтных точках.

2. Обоснованы целесообразные критерии количественной оценки уровней требований к безопасности движения (УТБД) на регулируемых и нерегулируемых пересечениях, замещающих действующие нормативные диапазоны оценки опасностей пересечений (коэффициент K_a), ликвидирующие в них разрывы и расширяющие совокупный диапазон оценок, а именно: «недопустимый» – $НУТБД > 12$, «допустимый» – $12 \geq ДУТБД > 8$, «промежуточный» – $8 \geq ПрУТБД > 3$ и «повышенный» – $3 \geq ПУТБД > 0$. «Повышенный уровень» оценки соответствует уровню требований, устанавливаемому повсеместно внедряемой в развитых странах концепцией «нулевой смертности» и нормой Федерального закона «О БДД» (№196, декабрь 1995 г.), до сих пор не реализованных в российской практике.

3. Разработаны новые малозатратные и быстрореализуемые методы количественной оценки уровней требований к безопасности движения на регулируемых пересечениях (РП), обеспечивающие использование минимального объема исходной информации ($R_{Пл\ max}$) о числе, виде конфликтных точек (КТ) и им соответствующей конфликтной загрузки (КЗ) – в различных схемах организации движения (СОД), диагностирование КЗ (т. е. оценки УТБД) для выявления аварийных регулируемых и нерегулируемых пересечений (РП и НП) в РФ, инвентаризацию их уровней и уточненной оценки ($R_{Пл}$) значений УТБД. Метод использует информацию о текущей интенсивности движения транспортно-пешеходных потоков в КТ и целесообразен для создания подсистемы паспортизации уровней обеспечиваемой безопасности движения (БД) на всех видах пересечений.

4. Разработана методика исследования безопасности движения различных СОД с конфликтными нагрузками на наиболее распространенных в УДС мегаполисов X- и Т-образных регулируемых пересечениях – в задачах поиска резервов повышения БДД на базе обоснованных в работе критериев текущей оценки ее уровней.

5. Разработано полное множество вариантов постановки и решения частных задач БДД для СОД с КЗ на X- и Т-образных регулируемых пересечениях и их функциональная классификация – по признакам метода управления движением – пофазного, по отдельным направлениям или комбинированного, границ нормативных УТБД, вида маневров, совершаемых транспортными средствами разрешенных ПДД РФ. Возможность выполнения классификационного анализа удваивает варианты постановки в технических заданиях решений с различными УТБД, требующими проведения альтернативного проектирования и модернизации РП и НП на региональных или иных конкурсах при выборе подрядчика.

6. Разработаны методики сравнительной оценки уровней обеспечиваемой безопасности движения для разных методов (известных – по K_{a2} , $R_{исл}$ и новых – по $R_{Пл}$, $R_{Пл\ max}$), с учетом заданной (целесообразной) пропускной способности (z) разнополосных X- и Т-образных регулируемых пересечений, обеспечивающие возможность целесообразного выбора (более эффективного) решения для СОД с КЗ по заданному критерию УТБД.

7. Разработаны функциональные зависимости критериев оценок уровня обеспечиваемой безопасности движения – известных – K_a , $R_{шел}$ и новых, $R_{Пл}$, $R_{Пл max}$ – и рационального цикла светофорной сигнализации $T_{ц}$ для транспортно-пешеходных потоков (в разнополосных Х- и Т-образных ПП) от числа конфликтных точек и различных методов управления в СОД с КЗ. Указанные зависимости имеют совмещенный формат и обеспечивают важную для практики наглядность иллюстрации преимуществ новых методов оценки дорожной безопасности движения на пересечениях относительно известных.

8. Разработаны новые методики, развивающие потенциал метода диагностической оценки безопасности движения $T_{ц}$ и их обобщенной функциональной зависимости от числа конфликтных точек для неуправляемых светофорами Х- и Т-образных разнополосных пересечений (перекрестков) по СОД с КЗ.

9. Разработаны новые методики оценки транспортной эффективности оцениваемой по критерию задаваемой пропускной способности z , впервые использующие графоаналитическое представление расчета светофорного цикла $T_{ц}$ для разных методов управления движением на регулируемых пересечениях – пофазного, по отдельным направлениям или комбинированного движения при заданном варианте просачивания транспортных средств и уровня требований к безопасности движения.

10. Разработаны методики экспериментальной оценки текущего уровня обеспечиваемой безопасности движения на Х- и Т-образных регулируемых пересечениях в улично-дорожных сетях мегаполисов для различных схем организации движения с конфликтной загрузкой на специальном комбинированном тренажерном комплексе, а также «полевых» (реальных) условий мегаполиса.

УДК 351.81

А.В. Амеличкин,
старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД ФГКОУ ВО
«Орловский юридический институт МВД России
имени В.В. Лукьянова»,
кандидат юридических наук

Статус участников дорожного движения в административном праве

Аннотация

Проведен общий анализ административно-правового статуса участников дорожного движения, а также каждого вида участников дорожного движения по отдельности (водителя, пассажира и пешехода). Даны рекомендации по повышению эффективности правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения, а также защиты прав и законных интересов участников дорожного движения.

Ключевые слова: участники дорожного движения, защита прав и законных интересов, безопасность дорожного движения, Правила дорожного движения.

Административно-правовой статус является важнейшим институтом административного права, данное понятие привлекало пристальное внимание отечественных ученых. Участники дорожного движения в зависимости от роли, которую они играют в дорожном движении, имеют разные права и законные интересы, а также обязанности. Согласно определению юридического словаря, «статус» (от лат. Status – состояние, положение кого-либо, чего-либо) в праве означает совокупность прав, свобод и обязанностей человека и гражданина [1, С. 335]. Проблемным вопросом в научной литературе является соот-

ношение понятий «правовой статус» и «правовое положение», по данному вопросу высказываются различные точки зрения.

Так, точки зрения, согласно которой правовое положение лица в обществе и статус гражданина – различные понятия по содержанию, придерживается А.Б. Венгеров. По его мнению, государственный служащий, судья, военнослужащий, студент – все это правовые статусы, определяющие правовое положение конкретных лиц. Они характеризуются определенным набором прав и свобод. Но может возникнуть разрыв между правовым статусом и реальным положением лица [2, С. 503]. Поэтому содержание правового статуса и правового положения лица различны.

Однако существуют и другие взгляды: так, Л.Д. Воеводин пишет, что указанные термины, «... в сущности, обозначают одно и то же явление и место человека в обществе и государстве, а предпринятые попытки обособить эти понятия, влить в их различное содержание, мало что дают для понимания обсуждаемой проблемы» [3, С. 50]. Таким образом, на наш взгляд, предпочтительнее мнение тех ученых, которые понятия «правовое положение» и «правовой статус» употребляют как синонимы и не проводят между ними четкого правового различия. В нормативных правовых актах Российской Федерации также нет четкого разделения между этими понятиями, что является еще одним доводом в пользу использования их в качестве синонимов.

Наибольший интерес в научной среде представляет проблема содержания правового статуса. Традиционно в содержание административно-правового статуса включают права и обязанности лица. Однако существуют и иные точки зрения, согласно которым правовой статус или положение лица дополняют и другие правовые элементы.

Например, Л.Д. Воеводин включает в содержание правового статуса лица такие элементы как правоспособность, принципы и гарантии реализации прав и обязанностей [4, С. 139]. М.С. Строгович помимо прав и обязанностей также включает правовые гарантии и правовую ответственность [5, С. 33]. Другие в качестве одного из элементов административно-правового статуса рассматривают гражданство [6, С. 156].

Иные элементы содержания административно-правового статуса предлагает Д.Н. Бахрах. Составными частями административно-правового статуса индивидуально-го субъекта являются административная правосубъектность и его реальные права и обязанности, приобретенные в соответствии с нормами административного права [7, С. 72].

На наш взгляд, наиболее приемлемой в рамках данного исследования точкой зрения является позиция Е.А. Лукашовой, которая утверждает, что существующие элементы следует считать лишь предпосылками правового статуса (например, гражданство, правоспособность) либо элементами вторичными по отношению к основным (юридическая ответственность вторична по отношению к обязанностям, без обязанности нет ответственности) [8, С. 30].

Таким образом, основными элементами административно-правового статуса лица, которые наиболее полно раскрывают его содержание, являются конкретные права и обязанности этого лица, закрепленные в нормативных правовых актах. И здесь необходимо согласиться с Г.В. Мальцевым, который отмечает, что система прав и обязанностей – сердцевина, центр правовой сферы, и здесь лежит ключ к решению основных юридических проблем [9, С. 50].

Административно-правовой статус участника дорожного движения в научной литературе рассматривался в работах П.И. Сатлейкина, который отмечал, что административно-правовой статус участника дорожного движения «...вытекает из общегражданского статуса и, сохраняя все его основные черты, является отраслевым, требующим соответствующей правовой адаптации к той социальной среде, в которой он реализуется» [10, С. 13]. Однако данная точка зрения не учитывает участников дорожного движения без российского гражданства. И здесь можно согласиться с мнением Н.В. Витрука, который считает, что административно-правовой статус личности является нестабильным, меня-

ющимся во времени, а его особенностью является то, что он отражает, какие именно права и обязанности граждан фактически реализуются на данный конкретный момент [11, С. 190].

Понятие участника дорожного движения, его права и обязанности, определяются в Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». В данном нормативном правовом акте определяются основные понятия, принципы, права и обязанности участников дорожного движения. Под участниками дорожного движения законодатель подразумевает лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства. Однако права и обязанности у различных участников дорожного движения неодинаковы. Так, водители транспортных средств имеют одни права и обязанности (например, обязанность по соблюдению правил перевозки пассажиров и грузов), пассажиры – другие (например, обязанность соблюдения установленного порядка поездки на транспортном средстве, посадки и высадки из него), пешеходы – третьи (например, при пересечении проезжей части вне пешеходного перехода пешеходы не должны создавать помех для движения транспортных средств), но есть у них и общие права и обязанности в области обеспечения безопасности дорожного движения, что говорит об общей природе административно-правового статуса всех видов участников дорожного движения.

Исходным правовым институтом, определяющим права и обязанности граждан, в том числе и в области дорожного движения, является правоспособность, под которой понимается способность лица иметь права и обязанности [12], закрепленные нормами административного права. Именно правоспособность является тем основанием, в соответствии с которым лицо может выступать в различном качестве – водитель, пешеход, пассажир – и в зависимости от ситуации приобретать и пользоваться различными правами и обязанностями. Поэтому и административно-правовой статус отдельных видов участников дорожного движения имеет свои различия.

Из вышеизложенного можно сделать вывод, что административно-правовой статус участника дорожного движения, объем его прав и обязанностей зависит от того, в каком качестве он выступает в дорожном движении. Однако в настоящий момент, согласно Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» участники дорожного движения имеют общие права. Более детально права и обязанности граждан в области обеспечения безопасности дорожного движения отражены в Правилах дорожного движения, которые были утверждены постановлением Совета Министров-Правительства РФ 23 октября 1993 г. № 1090. Данный подзаконный нормативный правовой акт подробно регламентирует административно-правовой статус отдельных участников дорожного движения, устанавливает их права и обязанности, все это делается для того, чтобы повысить защищенность всех участников дорожного движения.

Стоит отметить то обстоятельство, что в Правилах дорожного движения отсутствует специальный раздел, который был бы посвящен правам отдельных участников дорожного движения. В ПДД основной упор делается на правила, которые должны соблюдать участники дорожного движения. Тем не менее, если проанализировать законодательство в области дорожного движения, можно выделить следующие права водителей транспортных средств, а именно: управлять транспортным средством и перевозить пассажиров или грузы по дорогам, где движение транспорта не запрещено, согласно установленным требованиям в области дорожного движения; на безопасные и удобные условия для движения по дорогам; на оказание медицинской помощи в случае дорожно-транспортного происшествия; в установленном порядке требовать возмещения ущерба, причиненного ему вследствие несоответствия дорог и другой дорожной инфраструктуры требованиям в области безопасности дорожного движения; знать достоверную информацию о до-

рожных условиях, которые могут повлиять на безопасность дорожного движения; знать причину остановки, проверки и осмотра транспортного средства должностным лицом органа, осуществляющего контрольно-надзорную деятельность в области дорожного движения, а также фамилию и должность данного должностного лица; в случаях привлечения к ответственности за нарушения Правил дорожного движения знать суть совершенного им нарушения, предусмотренную ответственность, а также иную информацию, необходимую для защиты своих прав; получать необходимую помощь от должностных лиц и организаций, которые принимают участие в обеспечении безопасности дорожного движения; передавать право на управление транспортным средством иному лицу, имеющему право на управление транспортом данной категории на основании установленных требований в области дорожного движения.

Также можно выделить следующие права лиц, участвующих в дорожном движении в качестве пешехода, а именно: передвигаться по дорогам в соответствии с действующим законодательством; на оказание медицинской помощи в случае дорожно-транспортного происшествия на пешеходном переходе и в иных случаях, установленных законодательством, право преимущественного перехода через проезжую часть дороги; в установленном порядке требовать возмещения ущерба, причиненного ему вследствие дорожно-транспортного происшествия по вине водителя транспортного средства; на обустройство дорог и придорожной инфраструктуры, необходимой для движения пешеходов.

Пассажиры транспортных средств имеют право: на безопасную перевозку себя и своего багажа, а также оказание медицинской помощи в случаях дорожно-транспортных происшествий; на возмещение причиненных убытков, в случаях оказания услуг по перевозке, не отвечающим предъявляемым требованиям; на получение своевременной и точной информации об условиях и порядке движения; в случаях опасности жизни, здоровью или имуществу требовать остановки транспортного средства, которое его перевозит.

Таким образом, различия в правах водителей, пешеходов и пассажиров предполагают применение административно-правовых мер, направленных на защиту их прав, а также законных интересов. Правила дорожного движения не только не проясняют специфические особенности различного правового положения участников дорожного движения, но и входят в противоречие с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения». Так, при анализе определения участника дорожного движения, данного в Федеральном законе и в Правилах дорожного движения, можно заметить различия в использовании терминологии. Вместо термина «дорожное движение» в Правилах дорожного движения используется термин «движение», определения которого в законе и в Правилах нет. Под дорожным движением в Правилах аналогично Федеральному закону «О безопасности дорожного движения» понимается совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. И здесь можно согласиться с мнением М.В. Барышникова, который считает, что «...указанные термины отражают различные по своему содержанию понятия» [13, С. 29]. Также имеются несоответствия и в определении отдельных видов участников дорожного движения. В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» водитель транспортного средства, пешеход и пассажир определяются как лица, непосредственно участвующие в дорожном движении, а в Правилах дорожного движения более детально дается определение каждому из участников дорожного движения. При этом к водителю в рамках Правил дорожного движения отнесены погонщик вьючных или верховых животных, ведущий их по дороге, и обучающий вождению.

Таким образом, Правила дорожного движения, являясь подзаконным нормативным правовым актом, более детально регламентируют понятия отдельных видов участников дорожного движения в отличие от Федерального закона. К тому же, в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» прямо указано, что данное законодательство

устанавливает правовую основу обеспечения безопасности дорожного движения, а следовательно, именно в данном нормативном правовом акте должно быть четкое разделение участников дорожного движения в зависимости от социальной роли, выполняемой ими в процессе дорожного движения.

В ходе анализа нормативно-правовой базы, а также научной литературы в области обеспечения безопасности дорожного движения, можно сделать вывод, что одним из основных общих прав и, соответственно, одним из общих объектов защиты участников дорожного движения, является право, закрепленное в ч. 1 ст. 24 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», а именно, право на безопасные условия движения по дорогам Российской Федерации, которое гарантируется органами государственной власти. При условии обеспечения данного положения участники дорожного движения могут свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных Правил, именно в этом случае они не подвергают свою жизнь, здоровье или имущество какой-либо опасности.

Поэтому для реализации обеспечения безопасности дорожного движения имеется необходимость законодательного закрепления понятия «безопасные условия движения по дорогам», так как в настоящий момент данное понятие юридически не закреплено, что на практике приводит к тому, что органы администрирования по-разному понимают, какими должны быть условия для безопасного движения по дорогам.

Литература

1. Юридический энциклопедический словарь. – М.: 1984. С. 335.
2. Венгеров А.Б. Теория государства и права: учебник. – М.: Юриспруденция, 1999. С. 503.
3. Воеводин Л.Д. Юридический статус личности в России. Учебное пособие. – М.: изд. МГУ, 1997. С. 50.
4. Воеводин Л.Д. Понятие правового положения личности и особенности статуса различных категорий лиц в СССР // Советское государственное право. Под ред. С.С. Кравчука. – М., 1985. С. 139.
5. Строгович М.Б. Вопросы теории прав личности // Философия и современность. – М., 1976. С. 33.
6. Ямпольская Ц.А. О субъективных правах советских граждан и их гарантиях // Вопросы советского государственного права. М., 1959. С. 156.
7. Бахрах Д.Н. Административное право России: учебник. – 6-е изд., перераб. и доп. – М.: Эксмо, 2011. С. 72.
8. Лукашева Е.А. Общая теория прав человека. – М., 1996. С. 30.
9. Мальцев Г.В. Права личности: юридическая норма и социальная действительность // Конституция СССР и правовое положение личности. – М., 1978. С. 50.
10. Сатлейкин П.И. Административно-правовой статус участников дорожного движения и проблемы его реализации: автореф. дисс. канд. юрид. наук. – М., 1989. С. 13.
11. Витрук Н.В. Основы теории правового положения личности в социалистическом обществе. – М., 1979. С. 190.
12. Удовиченко Т.Ю. Правоспособность физических лиц по российскому гражданскому праву: дис. ... канд. юрид. наук. – Ставрополь, 2003.

13. Скоробогатова В.В. Правосубъектность граждан в российском гражданском праве: дис. ... канд. юрид. наук. – Екатеринбург, 2010.
14. Барышников М.В. Административно-правовой статус участника дорожного движения: автореф. дисс. канд. юрид. наук. – М.: 2007. С. 29.

УДК 351.81

В.В. Афонин,
преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД
ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт МВД России
имени В.В. Лукьянова»,
кандидат юридических наук

Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения

Аннотация

Проведен общий анализ применения административного наказания за превышение скоростного режима. Российская Федерация – одна из немногих стран, где до сих пор превышение скоростного режима на 20 км/ч не является административным правонарушением и соответственно не влечет административного наказания, что ставит под угрозу жизнь и здоровье участников дорожного движения. В этой связи в России необходимо на законодательном уровне поднять вопрос об установлении ответственности за превышение скорости менее чем на 20 км/ч.

Ключевые слова: обеспечение безопасности, дорожное движение, зарубежный опыт, ответственность

Проблема снижения смертности на дорогах является одной из самых актуальных во всем мире. 10 июня 2013 г. на совещании с руководством министерств обороны, юстиции, внутренних дел, иностранных дел, МЧС России и Совета Безопасности Президент России В.В. Путин назвал обеспечение общественной безопасности ключевой задачей правоохранительных органов и особо подчеркнул необходимость повышения безопасности дорожного движения: «Большие ожидания граждане связывают с улучшением работы ГИБДД. И особое внимание прошу уделить порядку на дорогах, снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий» [1]. Для того чтобы добиться положительных результатов в решении данной проблемы, необходимо учитывать не только отечественный, но и зарубежный опыт.

Так, в последнее время в Европе и мире законодатели идут по пути ужесточения ответственности за нарушения правил дорожного движения. В некоторых странах такие методы приносят положительные результаты, и смертность на дорогах значительно уменьшается. Важно отметить мнение С.А.-О. Гусейнова, который считает, что «наряду с правовой пропагандой и правовым принуждением важной является и задача изменения всей инфраструктуры дорожного движения (строительство дорог и автомобилей, современное дорожное движение, повышение технической и иной культуры в этой области). Что же касается правовых средств, то вся правовая работа должна вестись не столько по пути запретительства и повышения ответственности, сколько в области создания условий, максимально стимулирующих правомерное поведение участников дорожного движения. При этом необходимо создать такие условия, при которых безаварийная работа экономически выгодна и всячески поощряема» [2].

Например, в Молдове действует Кодекс республики Молдовы о правонарушениях, где представляет интерес особый вид административного наказания – начисление баллов

за совершенное административное правонарушение. Их количество зависит от степени тяжести и общественной опасности деяния (от 2 до 6 баллов). Если физическое лицо набрало более 15 штрафных баллов, то в случае следующего деликта дело направляется в суд, который «назначает в качестве дополнительного наказания лишение права управления транспортным средством на срок от 6 месяцев до 1 года». [3] Начисление и суммирование штрафных баллов позволяет вести статистику нарушителей правил дорожного движения и вовремя изолировать их от участия в дорожном движении и тем самым повысить уровень безопасности для других участников дорожного движения.

Надо сказать, что балльная система учета административных правонарушений используется во многих других зарубежных странах, таких как Канада, США, Китай, Австралия, Чехия. В 2004 г. система начисления баллов за административные нарушения введена в Латвии и Норвегии, в 2005 г. на Мальте, в 2006 г. в Испании и Румынии. [4] Как показывает статистика, в этих странах стабильно снижается число ДТП с пострадавшими и погибшими.

Необходимо отметить, что еще одной причиной высокой смертности и травмированности на дорогах является такой фактор, как превышение скоростного режима. Отметим, что в Австралии и Новой Зеландии максимально допустимая скорость движения в населенных пунктах составляет 50 км/ч, при этом даже минимальное превышение данной скорости (например, на 5 км/ч) является административным правонарушением и влечет за собой привлечение к административной ответственности. Подобные правила действуют на территории ряда других зарубежных стран, например Турции и странах Европейского союза. Примечательно то, что во многих странах за превышение максимальной разрешенной скорости даже хотя бы на 10 км/ч предусмотрена санкция в виде штрафа. А в Норвегии правонарушением является даже превышение скорости на 5 км/ч, в Нидерландах – на 4 км/ч. Кроме того, в Германии, Франции, Чехии, Швеции штрафы за нарушение скоростного режима в населенном пункте гораздо выше, чем вне населенного пункта. Это в большинстве своем способствует снижению как количества ДТП в населенных пунктах и, соответственно, сведению к минимуму общественной опасности, которой подвергаются участники дорожного движения, так и фактов причинения смерти и травмированности людей в результате ДТП.

При этом необходимо отметить, что ответственность за превышение скоростного режима на 10 км/ч так же предусмотрена в кодексах таких республик, как Азербайджан, Беларусь [5], Казахстан [6], Молдова [7], Таджикистан [8].

Тем не менее, несмотря на практику применения административного наказания за превышение скоростного режима, Российская Федерация – одна из немногих стран, где до сих пор превышение скоростного режима на 20 км/ч не является административным правонарушением и соответственно не влечет административного наказания. Это ставит под угрозу жизнь и здоровье участников дорожного движения. В этой связи в России необходимо на законодательном уровне поднять вопрос об установлении ответственности за превышение скорости менее чем на 20 км/ч.

Наряду с превышением скоростного режима на ситуацию с увеличением смертности в результате ДТП влияет такой фактор, как управление транспортным средством лицом, находящимся под воздействием лекарственных препаратов. Важно отметить, что в настоящее время ответственность за управление транспортным средством в подобном состоянии Кодексом Российской Федерации не предусмотрена. При этом Правилами дорожного движения в Российской Федерации управление транспортным средством под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения, либо передача управления транспортным средством лицу, находящемуся под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, запрещено.

Необходимо отметить, что положительным примером для Российской Федерации может служить опыт Швеции, где в 1997 г. парламент одобрил новую программу дорожной безопасности «Цель – ноль», в которой в качестве партнеров сотрудничают все организации и лица, тем или иным образом связанные с системой дорожного движения, и совместно определяют задачи и устанавливают другие стандарты эффективности. Конечная задача этой программы заключается в том, чтобы обеспечить полное отсутствие летальных исходов и тяжелых травм в результате дорожных аварий. В ее основе лежит концепция охраны здоровья населения [9]. Программа «Цель – ноль» располагает долговременной стратегией, предусматривающей постепенное повышение дорожной безопасности до тех пор, пока не будет достигнута поставленная задача. Эта программа пропагандирует совместную ответственность и гибкость с тем, чтобы можно было перераспределять ответственность по мере того, как наука и опыт разъясняют оптимальную роль автомобильной промышленности, планировщиков дорожного движения, инженеров по технике безопасности, лиц, контролируемых соблюдение закона, работников здравоохранения, педагогов и участников дорожного движения. Например, если невозможно значительно повысить собственно безопасность автомобилей и дорог, следует делать акцент на сокращении скорости. И наоборот, если дальнейшее сокращение скорости больше не приемлемо, можно сделать упор на повышение безопасности транспортных средств и дорог.

Представляет особый интерес опыт Дании, Швеции, Швейцарии и Соединенного Королевства в использовании защитных ограждений, которые бы сдерживали автомобильный транспорт, тем самым предотвращая столкновения с другими машинами или пешеходами, идущими по пешеходной дорожке. При этом ограждения должны быть не из жесткого бетона или камня, а из упругого и гибкого материала. Согласно наблюдениям, благодаря такого рода ограждениям в использующих их странах сократились случаи серьезных случаев дорожно-транспортного травматизма.

Таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения как в Российской Федерации, так и в зарубежных странах, ориентировано на предотвращение наиболее опасных факторов, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий: превышение скоростного режима, управление транспортным средством лицом, находящимся под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии. Изложенное позволяет сделать вывод, что каждая страна должна разрабатывать собственную политику обеспечения безопасности дорожного движения и следовать ей.

Литература

1. Общественная палата Российской Федерации: [сайт] / Общественный доклад «О состоянии дел в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России». URL: www.oprf.ru/.../doklad_bezopasnost_dorozhnogo_dvizheniya03122013 (дата обращения: 15.02.2016 г.).
2. Гусейнов С.А. О. Компетенция ГАИ МВД РФ: Дис. ... канд. юрид. наук. – М.: Академия МВД РФ, 1996. С. 17.
3. Кодекс республики Молдова о правонарушениях [Электронный ресурс] // СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ. URL: <http://base.spinform.ru> (дата обращения: 15.02.2016 г.).
4. Предупреждение систематических нарушений правил дорожного движения: обзорная информация. Выпуск 19. – М.: НИЦ БДД МВД России, 2007. С. 5.
5. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях. – Минск: Амалфея, 2012.

6. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях. – Алматы: ЮРИСТ, 2013.
 7. Кодекс республики Молдова о правонарушениях [Электронный ресурс] // СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ. URL:<http://base.spinform.ru> (дата обращения: 15.02.2016 г.)
 8. Кодекс республики Таджикистан об административных правонарушениях [Электронный ресурс] // СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ. URL:<http://base.spinform.ru> (дата обращения: 15.02.2016 г.)
 9. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма: резюме. – Женева. 2004.
-

УДК 351.81+37.01

Е.В. Павлова,
заместитель начальника кафедры АП и АД ОВД
ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт МВД России
имени В.В. Лукьянова»,
кандидат юридических наук

Отдельные этапы исторического развития ГАИ как стимул формирования современного облика ГИБДД

Аннотация

Статья содержит характеристику основных исторических этапов формирования и развития подразделений ГИБДД. При этом основной акцент сделан на исследовании положительных моментов, которые необходимо использовать и в современной действительности. Сформулированы отдельные направления деятельности органов государственной власти в области безопасности дорожного движения, при этом автором предпринята попытка анализа современного состояния безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, ГАИ, ГИБДД, правила дорожного движения, исторические этапы.

Анализируя историческое развитие становления Госавтоинспекции, следует учитывать, что отдельные временные отрезки представляют наибольший научный интерес, так как содержат такие новаторские положения преобразования подразделений ГАИ, которые не утрачивают актуальности и в современной действительности. Кроме того, как известно, невозможно изучить ретроспективные положения конкретной сферы не обращая внимание на вклад конкретных исторических персонажей, являвшихся новаторами в рассматриваемой проблеме и как следствие оказывающих значительное влияние на принятие управленческих решений.

Хотелось бы отметить, что в XVIII веке в Санкт-Петербурге, задуманном Петром I в качестве образцового европейского города, функции, связанные с регулятивно-охранительной деятельностью в сфере дорожно-транспортных отношений, выполняла Полицейстерская канцелярия (в последствие Генерал-полицейстерское управление) [1]. В 1719 г. надзор за дорогами был поручен земским комиссарам. Русская Правда явилась первым правовым

памятником, который установил ответственность за причинение вреда вследствие управления лошадью или повозкой. Вместе с тем первые специализированные правовые акты, посвященные безопасности дорожного движения, появились гораздо позднее.

На первом этапе развития дорожного строительства и обеспечения безопасности дорожного движения был накоплен определенный опыт функционирования транспортной системы страны, и четкое организационное построение службы безопасности дорожного движения отсутствовало. Функции по обеспечению безопасности дорожного движения выполняли различные отряды и части, соответствующие историческому развитию того времени.

Большой интерес представляет период Первой мировой войны и первые годы советской власти. 10 ноября 1917 г. Постановлением Народного комиссариата по внутренним делам была создана милиция, взамен российской полиции, которая занималась охраной общественного порядка. Инструкцией «Об организации Рабоче-Крестьянской милиции» было предписано «наблюдение за исправным состоянием дорог, мостов, гатей, улиц, площадей, а также надзор за порядком движения на них». Эти функции в последующем выполнялись отделами регулирования уличного движения (ОРУД) и дорожно-патрульной службой (ДПС) [2].

Важным этапом в организации деятельности советской милиции и упорядочении правового положения постового милиционера стало принятие «Инструкции постовому милиционеру» в 1923 г. В ней определялись как общие положения постовой службы милиции, так и конкретные обязанности, включая наблюдение за порядком и обеспечением безопасности уличного движения [3].

В Москве и Ленинграде из-за насыщенности автомобилями вопрос об обеспечении безопасности дорожного движения стоял достаточно остро. В конце 1926 г. в Москве и Ленинграде в качестве первого опыта начали устанавливаться будки регулировщика уличного движения. В условиях дальнейшего расширения автомобильного парка, открытия автобусного движения и начала работы такси назрела необходимость создания единого органа для регулирования уличного движения в составе милиции. Уделялось внимание и пропаганде безопасности дорожного движения. В этом деле значительную роль играли органы печати, стараясь привлечь к этой проблеме широкий круг специалистов и воспитать граждан в духе соблюдения правил дорожного движения [4].



Рис. 1 Пример печатной продукции по пропаганде безопасности дорожного движения

Важным шагом в совершенствовании деятельности подразделений ГАИ явилась Инструкция о работе пикетов автодорожного надзора ГАИ УРКМ, утвержденная Приказом НКВД СССР № 463 «Об организации пикетов автодорожного надзора на важнейших автомобильных магистралях» от 2 августа 1938 г. Пикеты автодорожного над-

зора организовывались для работы на важнейших пригородных и междугородных автомагистралях, на курортных и туристских дорогах [5].

Таким образом, в предвоенный период в основном завершилось организационно-правовое становление подразделений Госавтоинспекции.

С 1945 до середины 60-х гг. XX века развитие органов Госавтоинспекции нашей страны и механизма обеспечения безопасности движения происходило параллельно становлению автомобильно-дорожной отрасли СССР. Основными направлениями деятельности сотрудников ГАИ были:

- контроль за соблюдением автохозяевами и водителями правил эксплуатации автомашин, надзор за техническим состоянием автопарка;
- пресечение попыток использования автопарка в корыстных целях;
- организация учебы водительского состава;
- участие в восстановлении дорог;
- учет автотранспорта, организация его «прописки»;
- выявление и исследование причин дорожных происшествий, определение мер по их предотвращению;

– пропаганда правил дорожного движения транспорта и пешеходов, которая рассматривалась в качестве основного направления борьбы за безопасность движения. Там, где организационные, правовые и технические меры борьбы с аварийностью сочетались с широкой разъяснительной работой среди населения, удалось повысить безопасность движения.

В 1955 и 1957 гг. были разработаны и введены в действие новые правила уличного движения, которые явились фундаментом в формировании современных ПДД.

По предложению ГАИ в начале 70-х гг. в большинстве образовательных учреждений начинается изучение правил дорожного движения.

И в 80-е гг. одной из задач ГАИ была профилактическая работа в сфере безопасности дорожного движения. Период с середины 80-х гг. XX века по настоящее время характеризуется значительными экономическими и социальными изменениями в государстве и достаточно активной интеграцией России в международное сообщество.

Следует оговориться, что на становление и развитие ГИБДД оказывали влияние конкретные исторические личности. Значительный вклад в формирование современного облика подразделений ГИБДД внес Валерий Витальевич Лукьянов. Именно он первым обратил внимание, что безопасность на дороге – проблема комплексная и определяется «триадой»: человек – автомобиль – дорога [6]. По его инициативе были созданы первые строевые подразделения дорожно-патрульной службы, которые сразу же доказали свою полезность, практически с нуля была организована служба дорожного надзора, началась работа по внедрению автоматизированных систем регулирования уличного движения.

Анализ отдельных этапов исторического развития и становления Госавтоинспекции позволяет сделать вывод, что проблеме безопасности дорожного движения государством всегда уделялось достаточное внимание. Заложены мощные основы современного облика ГИБДД, которые и сегодня являются актуальными и современными (пропаганда безопасности дорожного движения, подготовка водительских кадров, формирование дорожной инфраструктуры и т.д.). Однако не стоит останавливаться на достигнутом и успокаиваться в надежде, что решены основные проблемы.

Вместе с тем, нельзя утверждать, что проблема с обеспечением безопасности дорожного движения уже решена, она требует постоянного, пристального внимания большинства государственных и негосударственных органов. Именно поэтому важно анализировать положительные аспекты и достижения в различные исторические промежутки, это, во-первых, позволит развивать элемент патриотического воспитания не только участников дорожного движения, но и должностных лиц ГИБДД, во-вторых, сформирует ту

систему безопасности дорожного движения, которая учитывает менталитет населения Российской Федерации.

Представляется вполне обоснованным, что в современный период развития государственности внимание государства при решении проблем безопасности дорожного движения следует сконцентрировать на следующих направлениях:

– организация не только четкого взаимодействия между всеми звеньями государственной власти в области дорожного движения, но и принятие конкретных мер юридической ответственности при нарушении указанных норм субъектами, ответственными за исполнение обозначенного взаимодействия;

– развитие системы предупреждения административных правонарушений в области дорожного движения, в том числе активизации пропагандистской работы;

– смещение приоритетов деятельности от карательных до превентивных, развитие партнерского отношения у участников дорожного движения;

– повышение роли общественных объединений и организаций в проведении профилактических работ;

– совершенствование форм и методов международного сотрудничества по проблемам безопасности дорожного движения.

Литература

1. Чмырев С.Н. Задачи и функции государственной инспекции безопасности дорожного движения в системе мер по обеспечению безопасности дорожного движения. – Ставрополь: СевКавГТУ, 2008. – С. 60–70.
2. Декрет НКВД от 28 октября 1917 г. «О рабочей милиции».
3. Квитчун А.С. Деятельность центральных и местных органов Советского государства по обеспечению безопасности дорожного движения (1918–1921) // История государства и права, 2006, № 2. С. 35–37.
4. Чмырев С.Н. Государственная инспекция безопасности дорожного движения как орган управления в сфере безопасности дорожного движения (Организационно-правовой аспект). – М., 2009. С. 181.
5. Рифицкий Г.П. Безопасность дорожного движения в России: история и современность. – М., 2005. С. 112.
6. Кирьянов В.Н. Жизнь на переднем крае. Памяти В.В. Лукьянова. – М., 2008. С. 8.

УДК 351.811.12

А.И. Смоляков,
старший преподаватель кафедры специальной подготовки
ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт МВД России
имени В.В. Лукьянова»,
кандидат юридических наук

Поощрение правомерного поведения участников дорожного движения в России и зарубежных странах

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы положительного стимулирования соблюдения Правил дорожного движения с целью снижения количества дорожно-транспортных

происшествий. Проводится анализ существующих на сегодняшний день в зарубежных странах мер административно-правового поощрения, направленных на стимулирование правомерного поведения участников дорожного движения. Поднимается проблема незначительного использования указанных мер в российском законодательстве, а также предлагаются возможные направления применения метода административно-правового поощрения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, поощрение, взаимодействие полиции и участников дорожного движения.

Обеспечение безопасности на дорогах уже длительное время остается одной из приоритетных задач, стоящих перед нашим государством. Это обусловлено чрезвычайно высоким (по сравнению с развитыми странами) уровнем социального и транспортного риска в Российской Федерации. Так, только за 2015 г. в дорожно-транспортных происшествиях в нашей стране погибли 20 987 и были ранены 209 316 человек. При этом для обеспечения безопасности дорожного движения государственными органами уже длительное время применяется практически исключительно метод административно-правового принуждения, тогда как метод административно-правового поощрения незаслуженно, на наш взгляд, забыт.

В то же время более высокая эффективность использования метода поощрения по сравнению с методом принуждения отмечается многими отечественными и зарубежными учеными. Так, Н.С. Семенов считает, что «закрепление положительных способностей и навыков в качестве общественных, общезначимых ценностей наиболее эффективно в отсутствие принуждения со стороны государства» [6, С. 258]. Аналогичного мнения придерживается и Д.Н. Бахрах, указывающий, что «стимулирование предполагает использование «кнута» и «пряника», применение различных поощрительных и принудительных мер, материальных и моральных факторов» [1, С. 320], подчеркивая при этом, что «его важнейший, наиболее эффективный вид – поощрение», а «развитая система правовых норм о поощрении и их активное использование (правоприменение) – один из показателей социальной зрелости общества и существующих в нем организаций» [1, С. 320]. Неслучайно в целях повышения безопасности дорожного движения Общественной палатой Российской Федерации при обращении к Президенту Российской Федерации среди прочего было рекомендовано «организовать систему поощрений водителей за культурную и безаварийную езду» [4].

Проблема незначительного использования метода административно-правового поощрения в целях обеспечения безопасности дорожного движения становится еще более актуальной, если вспомнить, что правомерное поведение участников дорожного движения – это не только выполнение прямых запретов и указаний, но и совершение таких действий, которые носят рекомендательный или желательный характер. Между тем рядом зарубежных стран накоплен значительный положительный опыт использования поощрительных норм в целях стимулирования правомерного поведения участников дорожного движения.

Так, например, в странах, использующих балльную систему учета правонарушений, в качестве меры поощрения выступают повышение максимально возможного лимита штрафных баллов, снижение (аннулирование) начисленных штрафных баллов, а также уменьшение срока лишения права управления транспортным средством, уже установленного судом. Основанием использования данных мер поощрения могут служить: прохождение специальных учебных курсов, повторная сдача теоретического экзамена на знание ПДД, достаточно длительное (более одного года) отсутствие правонарушений при управлении транспортным средством. Одновременно с этим необходимо указать, что, например, Республика Корея путем повышения лимита штрафных баллов поощряет также сотрудничество участников дорожного движения с сотрудниками полиции. Так, в

случае сообщения в полицию сведений об автомобиле, покинувшем место ДТП, либо задержания водителя, являющегося виновником дорожно-транспортного происшествия с пострадавшими, лицу, оказавшему содействие полиции, начисляется 40 «бонусных» баллов, которые можно использовать для списания как уже имеющихся штрафных баллов, так и тех, которые могут быть начислены в будущем [5, С. 35]. Отметим, что в обычных обстоятельствах получение в Республике Корея в течение года 40 и более штрафных баллов приведет к тому, что водитель будет отстранен от управления автомобилем на срок, равный количеству штрафных баллов, и направлен для обучения на курсы по безопасности дорожного движения. При увеличении объема штрафных баллов за год до 120 или более, водительское удостоверение аннулируется.

Еще одним примером применения мер поощрения в целях стимулирования сотрудничества с полицией может служить специальная программа SpotSquad [7], предназначенная для смартфонов, которая в настоящее время используется в Канаде. При этом она работает анонимно и не требует от владельца смартфона каких-либо активных действий. Ему необходимо только сфотографировать автомобиль, припаркованный с нарушением требований ПДД. Далее указанная выше программа автоматически направляет полученную фотографию со спутниковыми координатами места правонарушения (определяются с помощью GPS автоматически) в муниципальную службу контроля за парковками либо в полицию. Получив это сообщение, представители указанных служб прибывают на место совершения правонарушения для привлечения собственника транспортного средства к административной ответственности в виде штрафа, а в случае возникновения необходимости – осуществления эвакуации автомобиля. После трех подтвердившихся сообщений владельцу смартфона, направляющему информацию о нарушении парковки, будут перечислять на счет телефона денежное вознаграждение в размере 10% от суммы штрафа, наложенного на нарушителя. Сумма вознаграждения увеличивается по мере роста числа подтвердившихся сообщений, пока не достигнет 40% от суммы наложенного штрафа.

Путем применения мер административно-правового поощрения в ряде зарубежных стран в области безопасности дорожного движения стимулируется также отказ от обжалования решений о привлечении к административной ответственности в данной сфере с одновременной оплатой штрафа в сокращенные сроки, что позволяет существенно снизить нагрузку на суды, службу судебных приставов и полицию. Примером здесь могут служить Франция и Испания. В первой нарушения ПДД разделяются на 5 классов в зависимости от степени их общественной опасности, с фиксированным размером штрафа за каждый из них, а общий срок обжалования постановления составляет 45 дней. Полное признание вины и согласие оплатить штраф в течение 15 дней позволяет правонарушителю снизить его сумму в 1,5 раза. Исключение из этого правила составляют только правонарушения, относящиеся к 5 классу, то есть имеющие наибольшую степень общественной опасности.

В Испании действует аналогичный принцип стимулирования лиц, оплачивающих штрафы до вступления в законную силу постановления об их наложении. Только здесь срок для оплаты штрафа в сокращенном виде составляет 20 дней, а сумма штрафа при этом уменьшается в два раза. При этом нарушитель, оплатив штраф указанным способом, лишается права на обжалование постановления.

Из стран постсоветского пространства использование данного вида административно-правового поощрения можно увидеть в Республике Молдова. В соответствии с ч. 3 ст. 34 Кодекса Республики Молдова о правонарушениях [2], лицо, привлеченное к административной ответственности в виде штрафа, имеет право оплатить половину установленной суммы, если оплата будет произведена в течение 72 часов с момента вынесения постановления.

Соединенные Штаты Америки также используют поощрительные меры в виде снижения суммы штрафа или уменьшения срока лишения права управления транспортным средством. Данный вид поощрения применяется к лицам, впервые совершившим

правонарушения, не связанные с насилием или распространением наркотиков, а также полностью признавшим свою вину. По усмотрению суда часть наказания в этом случае может быть признана условной или заменена какими-либо исправительными работами на благо общества или потерпевшего. При этом вид исправительных работ, которыми заменяется основное наказание, законодательно не установлен и определяется судьей по собственному усмотрению, что в результате порождает подчас курьезные судебные решения. Так, судья Муниципального суда города Кливленда, приняв решение о замене части наказания за нарушение правил дорожного движения, возложил на правонарушителя обязанность один час в течение двух дней демонстрировать проезжающим водителям плакат, содержащий социальную рекламу по профилактике нарушений в области дорожного движения. Данное решение, являющееся, по сути, для США вполне стандартным, привлекло к себе значительное внимание тем, что поводом для назначения наказания послужил объезд школьного автобуса справа по тротуару, а социальная реклама на плакате указывала – «Only an Idiot would drive on the sidewalk to avoid a school bus» (только идиот заезжает на тротуар, чтобы объехать школьный автобус) [5].

Несмотря на столь обширный зарубежный опыт, административно-правовая система Российской Федерации крайне неохотно внедряет поощрительные меры. Единственным действующим примером административно-правового поощрения в области обеспечения безопасности дорожного движения в настоящее время можно считать ст. 32.2 КоАП РФ в редакции Федерального закона от 22.12.2014 г. № 437-ФЗ. В соответствии с ней правонарушитель вправе оплатить административный штраф в размере половины от указанной в постановлении суммы, если совершит оплату в течение 20 дней с момента вынесения данного постановления. Фактически данный закон следовало бы рассматривать как своего рода конкретизацию положений п. 1 ч. 1 ст. 4.2. КоАП РФ в части того, что раскаяние лица, совершившего административное правонарушение, является смягчающим обстоятельством и должно учитываться при назначении административного наказания. Однако особенности применения данного вида поощрения в нашей стране не позволяют этого сделать. Так, зарубежный опыт применения указанной меры стимулирования показывает, что в других странах размер штрафа снижается только при его уплате до вступления в законную силу постановления о наложении данного штрафа. Кроме того, добровольная уплата штрафа в уменьшенном размере автоматически лишает правонарушителя права на административное обжалование постановления. То есть «скидка» направлена не столько на стимулирование добровольной уплаты правонарушителем штрафа (как само собой разумеющийся факт), сколько применяется с целью снижения нагрузки на суды и службы исполнения административного наказания. Аналогичный принцип был заложен и в ряд законопроектов, предшествовавших Федеральному закону от 22.12.2014 г. №437-ФЗ. Однако последний увеличил срок, в течение которого может быть уплачен штраф в уменьшенном размере, до 20 суток с момента вынесения постановления. Это позволяет правонарушителю снизить размер уплачиваемого штрафа и при этом одновременно обжаловать постановление о его наложении. То есть мы видим, что поощрительная норма в практику внедрена, но в предложенном виде не всегда будет выполнять возложенные на нее задачи.

Еще одним примером возможности реализации поощрительных норм в отношении лиц, соблюдающих правила дорожного движения, является Федеральный закон № 40-ФЗ от 25.04.2002 г. «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Данный закон в качестве одного из основных принципов обязательного страхования отмечает экономическую заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения, а п. «д» ч. 2 ст. 9 указанного Федерального закона предусматривает установление понижающих/повышающих коэффициентов в зависимости от существенно влияющих на величину страхового риска обстоятельств. Дорожно-транспортное происшествие, а соответственно и наступление страхового случая, в большинстве случаев происходит по причине нарушения

правил дорожного движения. Следовательно, совершение правонарушений в области дорожного движения (особенно если это происходит неоднократно) является обстоятельством, существенно влияющим на величину страхового риска. Однако каких-либо коэффициентов, зависящих от наличия/отсутствия фактов привлечения лица, допущенного к управлению транспортным средством, к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения на сегодняшний день нет. В то же время введение понижающего коэффициента для лиц, которые в течение года ни разу не привлекались к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения (так же как и повышающего – для лиц, которые неоднократно их совершали), позволило бы дополнительно стимулировать соблюдение водителями правил дорожного движения.

Таким образом, можно отметить, что Российское право, обладая широкими возможностями для применения мер административно-правового поощрения, в том числе и в области обеспечения безопасности дорожного движения, на сегодняшний день практически не реализует их, что отрицательно влияет на безопасность дорожного движения.

Литература

1. Бахрах Д.Н. Административное право России: учебник. – М.: Эксмо, 2010. 607 с.
2. Кодекс Республики Молдова о правонарушениях [Электронный ресурс] // СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ. URL: http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=25958 (дата обращения: 20.05.2016 г.).
3. Нарушительница ПДД из США признала свой идиотизм [Электронный ресурс] // Newsland.com [сайт]. URL: <http://newsland.com/news/detail/id/1074256/> (дата обращения: 20.05.2016 г.).
4. Обращение Комиссии по общественному контролю за деятельностью правоохранительных органов и реформированию судебной системы Общественной палаты Российской Федерации к Президенту РФ Д.А. Медведеву № 20ПК-1/368 от 06.08.2009 г. [Электронный ресурс] // Общественная палата РФ [сайт]. URL: http://orf.ru/files/current_34.doc (дата обращения: 20.05.2016 г.).
5. Предупреждение систематических нарушений правил дорожного движения: обзорная информация. Выпуск 19 М.: НИЦ БДД МВД России, 2007.
6. Семенов Н.С. О некоторых проблемах применения административного принуждения в целях обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. 2010. № 1. С. 257–261.
7. Spot Squad [Электронный ресурс] URL: <http://www.spotsquad.ca> (дата обращения: 20.05.2016 г.).

М.А. Сушков,
слушатель 31 группы 2 факультета
Академии управления МВД России

К вопросу о содержании и понятии административно-юрисдикционной деятельности дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции

В юридической литературе до настоящего времени отсутствует единство взглядов на содержание и понятие термина «административная юрисдикция». Так, например, 114

Сорокин В.Д. определяет этот правовой институт как «деятельность компетентных органов по разрешению индивидуальных дел, представляющих собой споры в сфере государственного управления, и применению мер административного принуждения»¹. Юсупов В.А., в свою очередь, считает, что эта деятельность дополнительно включает и восстановление нарушенного права².

Большой вклад в понимание сущности административной юрисдикции внес А.П. Шергин, который детально проанализировал ее правовую природу, содержание, определил понятие, формы реализации, рассмотрел систему и виды органов административной юрисдикции и др. Это позволило ему позиционировать институт административной юрисдикции, прежде всего, как «деятельность уполномоченных органов по рассмотрению дел об административном споре и принятию по ним справедливого решения»³. Другой известный ученый-административист Н.Г. Салищева административно-юрисдикционную деятельность трактует шире⁴, чем А.П. Шергин. Тем не менее, общей в подходе ученых является мысль о том, что центральным звеном административной юрисдикции является спор о праве, а разрешение этих конфликтов составляет ее основное содержание.

Необходимо отметить, что по аналогии с рассмотрением вопроса об объеме административного процесса ученые трактуют сущность административной юрисдикции в «узком» и «широком» понимании этого слова. При этом принципиальные разногласия возникают по вопросу отнесения к административной юрисдикции применения в правоохранительных целях наряду с административными взысканиями иных мер административного принуждения (административно-предупредительные и административно-пресекательные меры). Так, например, А.П. Шергин полагает, что применяемые в процессе надзора меры административного принуждения нельзя называть правовыми санкциями и их реализация (например, отстранение от управления транспортным средством, задержание транспортного средства и т.п.) не может быть отнесена к юрисдикции. Ученый придерживается точки зрения, что мерой административной ответственности могут быть только административные взыскания⁵.

Основываясь на анализе компетенции ДПС Госавтоинспекции, а также изложенных выше взглядах ученых на понятие и содержание административно-юрисдикционной деятельности, считаем возможным высказать следующие соображения.

Как известно, производство по делам об административных правонарушениях состоит из четырех основных стадий: возбуждение дела; его рассмотрение и разрешение; обжалование и отпротестование постановления по делу; исполнение постановления по делу⁶. В этой связи, рассмотрим компетенцию ДПС Госавтоинспекции через призму выделенных стадий производства. Соответствующие полномочия ДПС (неотъемлемая и составная часть компетенции, ее обязательный элемент) определены в законодательных актах и прежде всего, в Федеральном законе от 7 февраля 2011 г. №3-ФЗ (далее – ФЗ «О полиции») и Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ). В концентрированном и систематизированном виде они изложены в Административном регламенте Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участни-

¹ Сорокин В.Д. Административно-процессуальное право. – М., 1972. С. 130.

² Юсупов В.А. Правоприменительная деятельность органов внутренних дел. – М., 1979. С. 16.

³ Шергин А.П. Административная юрисдикция. – М., 1979. С. 11.

⁴ Салищева Н.Г. Административный процесс в СССР. – М., 1964. С. 19.

⁵ Попов Л.Л., Шергин А.П. Классификация мер административного принуждения // Правоведение. – 1970. № 5.

⁶ См., например, Административное право: Учебник / Под ред. Ю.М. Козлова, Л.Л. Попова. – М.: Юристъ, 2002. С. 423.

ками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения¹ (далее – Административный регламент по контролю и надзору за дорожным движением). Исследуем соответствующие полномочия подробнее.

К задачам производства по делам об административных правонарушениях относятся всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение его в соответствии с законом, обеспечение исполнения вынесенного постановления, а также выявление причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений².

Первая стадия – возбуждение дела об административном правонарушении – является крайне важной, определяющей дальнейший ход самого производства, поскольку именно здесь закладываются основы для вынесения правомерного и объективного решения по делу об административном правонарушении. Это обстоятельство неоднократно подчеркивали исследователи данной проблематики³.

В соответствии с КоАП РФ дело считается возбужденным с момента составления первого процессуального документа (протокол осмотра места совершения административного правонарушения, протокол о применении мер обеспечения производства по делу, протокол об административном правонарушении и др.)⁴.

Полномочия сотрудников ДПС на этой стадии весьма широки и разнообразны, среди них особое место занимают полномочия по применению мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении. Целью применения этих мер являются пресечение административного правонарушения, установление личности нарушителя, составление протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения, обеспечение своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнение принятого по делу постановления⁵. К такого рода полномочиям, реализуемым сотрудниками ДПС в процессе надзора за дорожным движением, относятся: доставление; отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида; освидетельствование на состояние алкогольного опьянения; направление на медицинское освидетельствование; осмотр транспортного средства; задержание транспортного средства и др.⁶

Таким образом, на данной стадии производства по делу об административном правонарушении сотрудники ДПС наделены широкими государственно-властными полномочиями, которые по сути дела реализуются в целях «...обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении.», т.е. «рассмотрению дел об административном споре и принятию по ним справедливого решения»⁷. Исследуемая стадия производства по делу заканчивается принятием решения о направлении дела на рассмотрение по существу уполномоченному должностному лицу либо в суд. Таким образом, вторая стадия производства – рассмотрение и принятие решения субъектом правоприменения по представленным материалам будет являться «административно-юрисдикционной деятельностью» в узком понимании этого термина. Надо отметить, что такого рода передача дела по подведомственности происходит не всегда. Значительная часть правонарушений в области дорожного движения рассматривается

¹ Утвержден приказом МВД РФ от 2 марта 2009 г. № 185.

² Статья 24.1 КоАП РФ.

³ См., например, Шевченко О.Р. Возбуждение и административное расследование дел об административных правонарушениях в области дорожного движения. Автореферат на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – М., 2015. С. 5.

⁴ Подробнее см., ч. 4 ст. 28.1 КоАП РФ.

⁵ Ч. 1 ст. 27.1 КоАП РФ.

⁶ См. пп. 126–180 Административного регламента по контролю и надзору за дорожным движением.

⁷ Шергин А.П. названная работа, С. 11.

сотрудниками ДПС в упрощенном порядке (т.е. стадия выявления нарушения и его рассмотрение осуществляется одним и тем же субъектом – сотрудником ДПС). Компетенция должностных лиц ДПС Госавтоинспекции в области дорожного движения четко определена в пп. 5 и 6 ч. 2 ст. 23.3 КоАП РФ.

По результатам рассмотрения дела об административном правонарушении в области дорожного движения выносится постановление, его виды определены в ст. 29.9. КоАП РФ.

Следует подчеркнуть, что на стадии обжалования постановлений по делу об административном правонарушении в области дорожного движения сотрудники ДПС, как и другие сотрудники Госавтоинспекции, не наделены полномочиями по обжалованию принятых решений, что, по нашему мнению, представляется не вполне обоснованным.

На заключительной стадии производства по делу об административном правонарушении (исполнительное производство) сотрудники ДПС наделены отдельными полномочиями и в частности по исполнению постановлений о наложении административных наказаний в виде предупреждения (ст. 32.1 КоАП РФ), наложения административного штрафа (ст. 32.2 КоАП РФ), лишения права на управление транспортным средством (ст. 32.5 КоАП РФ). Однако, к сожалению, эти полномочия не продублированы в Административном регламенте по контролю и надзору за дорожным движением.

Таким образом, правомерно сделать вывод, что действующие административно-процессуальные нормы и существующая практика работы ДПС дают определенные основания для того, чтобы административно-юрисдикционная деятельность ДПС позиционировалась в широком значении этого слова, а не сводилась только к рассмотрению и разрешению спорных административно-правовых ситуаций, результатом которых является применение соответствующих мер административной ответственности. Следовательно, для наиболее полного и всестороннего рассмотрения специфики административно-юрисдикционной деятельности ДПС Госавтоинспекции целесообразно исходить из ее понимания как в широком, так и в узком значении. В широком понимании эта деятельность представляет собой реализацию полномочий ДПС Госавтоинспекции на стадиях возбуждения дела об административном правонарушении в области дорожного движения, его рассмотрении и разрешении, а также исполнении постановления по делу. Что касается узкого понимания, то здесь следует говорить о реализации полномочий службы лишь на стадии рассмотрения и разрешении дела об административном правонарушении в области дорожного движения по существу.

Литература

1. Административное право: Учебник / Под ред. Ю.М. Козлова, Л.Л. Попова. – М.: Юристъ, 2002. 728 с.
2. Шевченко О.Р. Возбуждение и административное расследование дел об административных правонарушениях в области дорожного движения. Автореферат на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – М., 2015. 24 с.
3. Салищева Н.Г. Административный процесс в СССР. – М., 1964. С. 19.
4. Сорокин В.Д. Административно-процессуальное право. – М., 1972. С. 130.
5. Шергин А.П. Административная юрисдикция. – М., 1979. С. 11.
6. Попов Л.Л., Шергин А.П. Классификация мер административного принуждения // Правоведение. – 1970. № 5.
7. Юсупов В.А. Правоприменительная деятельность органов внутренних дел. – М., 1979. С. 16.

Содержание

Джурук Д.С., Зедгенизов А.В. Анализ состояния безопасности дорожного движения в России и в мире	3
Степанова С.В. Участие ФКУ НИЦ БДД МВД России в научном обеспечении деятельности Госавтоинспекции и работе по выявлению, применению и распространению положительного опыта	8
Князев А.С., Молчанов П.В. Анализ мест совершения дорожно-транспортных происшествий со скрывшимися транспортными средствами (выводы и предложения)	16
Бородина С.Г., Дедюлин Е.В. О некоторых особенностях дорожно-транспортной аварийности с участием пожилых водителей в Российской Федерации	19
Якимов А.Ю. Правовое регулирование статусов отдельных разновидностей транспортных средств, участвующих в дорожном движении, и основные направления его оптимизации	22
Гордеева А.Д. Некоторые аспекты административно-правового регулирования административной ответственности иностранцев за нарушения в области дорожного движения	34
Порватов М.Н., Савинский Р.К., Якимов А.Ю. Участие Российского Союза Автостраховщиков в деятельности по профилактике дорожно-транспортных происшествий и пропаганде безопасности дорожного движения	38
Тарасов А.Ю., Новгородов Д.А. Участие образовательных организаций МВД России в пропаганде безопасности дорожного движения (на примере Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя)	42
Бондарев А.А. Особенности формирования нравственного и правового сознания сотрудников ГИБДД	46
Кузнецова Н.М. Проблема профилактики детского дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних	48
Агре Н.В. Комплексный подход к изучению проблематики участия детей в дорожном движении на территории Российской Федерации	51
Затолокин А.А. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения	59
Варлыгин Л.Д. Некоторые аспекты деликтной ответственности сотрудников органов внутренних дел при дорожно-транспортных происшествиях	62
Доцкевич М.В. О некоторых особенностях действий инспекторов ДПС ГИБДД по пресечению и документированию (фиксированию) правонарушений, совершаемых должностными лицами, выполняющими определенные государственные функции.	66
Черкасова Е.К. Личный досмотр как один из способов обнаружения предметов и документов, имеющих доказательственное значение по делам, об административных правонарушениях в деятельности ДПС ГИБДД	71

Мальцева О.А. Особенности обучения сотрудников подразделений ГИБДД способам оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.	76
Зайцев Р.Я. Становление и развитие института дорожно-патрульной службы в Российской империи и СССР	79
Тарасенков Д.А. Международный опыт организации отдельных видов пешеходных переходов	85
Плотников А.М. Методология обеспечения безопасности движения на регулируемых пересечениях улично-дорожных сетей мегаполисов	91
Амеличкин А.В. Статус участников дорожного движения в административном праве	99
Афонин В.В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения	104
Павлова Е.В. Отдельные этапы исторического развития ГАИ как стимул формирования современного облика ГИБДД.	107
Смоляков А.И. Поощрение правомерного поведения участников дорожного движения в России и зарубежных странах	110
Сушков М.А. К вопросу о содержании и понятии административно-юрисдикционной деятельности дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции	114

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Сборник научных трудов,
посвященный 80 летию ГИБДД МВД России

Выпуск 15

Под общей редакцией О.М. Порташников

Компьютерная верстка Беспрозванная Е.В.

ФКУ НИЦ БДД МВД России
121170, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.
Тел.: (499) 148-84-96. Сайт: <https://ницбдд.мвд.рф>

Подписано в печать: 16.12.2016. Формат 60x90 1/16.
Объем: 7,5 усл. печ. л. Тираж: 200. Заказ № 2282.

Отпечатано в типографии: ООО «ТР-принт».
127055, Москва, а/я 69, ул. Правды 24, стр. 5.
Тел.: (499) 519-01-24. Сайт: www.tirazhy.ru