

С. Н. Дмитриев

Дорожно-патрульная служба

Пособие для сотрудников ГИБДД

Издание второе, переработанное и дополненное

Под общей редакцией начальника Главного управления

Государственной инспекции безопасности

дорожного движения МВД России,

Заслуженного сотрудника МВД генерал-лейтенанта милиции В. А. Федорова

Спарк Москва 2000

ББК 67.401.213

Д53

Дмитриев С. Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. - М.: Спарк, 2000. - 656 с.

В пособии раскрываются вопросы правового регулирования, организационно-штатного обеспечения и тактики действий дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России. Пособие предназначается для сотрудников ГИБДД и других служб милиции общественной безопасности, курсантов и слушателей образовательных учреждений МВД России. Оно может быть "полезно широкому кругу специалистов и членов общественных организаций, занятых в сферах автомобильного транспорта, эксплуатации автомобильных дорог, безопасности дорожного движения, охраны окружающей среды и правового обеспечения транспортного процесса.

Корректор *К. В. Чегулова* Компьютерная верстка *Г. С. Гордиенко*

Подписано в печать 25.12.99 г. Формат 60х84'/16- Офсетная печать. Бумага газетная. Гарнитура тип Таймс. Уч. изд. л. 31,77

Тираж 8000 экз. Заказ № 817 <к>.

Издательство «Спарк». Лицензия на издательскую деятельность ЛР № 063882 от 2 февраля 1995 г. 117393, Москва, Старокалужское ш., 62.

Адрес для корреспонденции: 117415, Москва, а/я 47.

Отпечатано с готового оригинал-макета на Государственном унитарном предприятии Смоленский полиграфический комбинат Министерства Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. 214020, Смоленск, ул. Смольянинова, 1.

15ВЫ 5-88914-119-8

© Дмитриев С. Н., 2000

© Иллюстрации. Дмитриев С. Н., 2000

© Оформление. Издательство «Спарк», 2000

ПРЕДИСЛОВИЕ

Пособие посвящено вопросам организации и тактики дорожно-патрульной службы (ДПС) - крупнейшей и наиболее многофункциональной в составе Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России.

Поскольку подразделения данной службы входят в систему органов милиции общественной безопасности, правовые, организационные и тактические ос-

новы деятельности которой во многом едины, основное содержание пособия составляет описание особенностей реализации функций ДПС. Пропорции и объем излагаемого материала определены степенью его теоретической работанности и практической значимостью. Наибольшее внимание уделено специфическим организационным формам и методам ДПС, вопросам обеспечения безопасности движения в сложных дорожных условиях, выполнению неотложных действий на местах дорожно-транспортных происшествий, тактике выявления и пресечения наиболее опасных нарушений Правил дорожного движения и задержания преступников, ведению розыска транспортных средств, методике анализа административно-правовой деятельности подразделений ДПС и другим, не нашедшим должного отражения в литературе.

Основанием для детального рассмотрения некоторых вопросов служит их значительная доля в балансе трудовых затрат подразделений ГИБДД. Например, несмотря на то, что производство по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения нельзя отнести к самостоятельному правовому институту, оно рассматривается подробно, так как ему присуща определенная специфика, а общая трудоемкость связанных с ним операций составляет свыше 50 % трудоемкости действий ДПС. Кроме того, данное направление деятельности ГИБДД в значительной степени подвержено влиянию немалого числа ложных стереотипов, сложившихся на основе несовершенства нормативно-правовой базы и недостаточной юридической подготовки рядового и начальствующего состава ДПС.

Вопросы, относящиеся к деятельности милиции в целом, - порядок отбора и обучения сотрудников, формы и методы их участия в охране общественного порядка, тактика действий в период проведения массовых мероприятий и в чрезвычайных ситуациях, организация работы дежурных частей подразделения ДПС, уголовно-правовая квалификация преступлений, связанных с использованием автотранспортных средств, методика выполнения следственных действий (за исключением неотложных), а также материально-техническое обеспечение работы подразделений - рассматриваются фрагментарно, исходя из потребности в раскрытии основных функций ДПС. Для подробного ознакомления с ними необходимо обратиться к Уставу патрульно-постовой службы милиции Российской Федерации, Инструкции о порядке отбора граждан на службу в органы внутренних дел, Наставлению по организации работы дежурных частей органов внутренних дел и другим нормативным актам, учебникам и учебным пособиям.

Поскольку дорожно-патрульная служба - это специфическое направление обеспечения безопасности дорожного движения путем реализации комплекса правовых, технических и естественнонаучных знаний в определенной сфере, в пособии не рассматриваются вопросы, изучаемые в рамках специальных дисциплин, таких как устройство и эксплуатация автотранспортных средств, автомобильные дороги, правила дорожного движения, медицинская подготовка, специальная техника органов внутренних дел, административное, уголовное и гражданское право, уголовный процесс,

криминалистика, административно-служебная деятельность органов внутренних дел, боевая подготовка.

В целях сокращения объема пособия в нем без дополнительных определений и комментариев используются термины, понятия, положения и аббревиатуры, общепринятые в соответствующих дисциплинах, отраслях права, техники и законодательных актах. Необходимую информацию о них вы можете получить, обратившись к приведенным спискам основной и дополнительной литературы по каждому разделу пособия. Ссылки на указанные издания в тексте обозначаются одной или двумя группами цифр, разделенных точкой и ограниченных квадратными скобками. Когда скобки ограничивают одну группу цифр, то данный источник имеет отношение ко всем разделам пособия, его можно найти в начале списка литературы. Если же таким образом ограничены две группы цифр, разделенных точкой, то первая из них соответствует номеру раздела пособия, а вторая - порядковому номеру издания в списке литературы к данному разделу. Например, символ [7] соответствует Положению о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Сочетание [7.2] обозначает ГОСТ Р-50577-93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования», который прилагается в качестве основной литературы к разделу 7. Ссылки на зарубежные источники обозначаются индексом «И». Например, сочетание [И.К.3] соответствует книге Аппиа!

ЯероЛ. РйсЪигё, МаззасЪшейз, РоНсе Верайтеп!, 1996, указанной в прилагаемом списке иностранных книг под номером 3; сочетание [И.С.17] соответствует статье От§из Т. А. Нитап Райогз Р1еЫ Еуа1иа1юп оГ АийжюИуе Неай^ау Мат(:епапсе (СоШзюп \Уагпт§ Веу}се), указанной в списке иностранных статей под номером 17.

При работе с пособием необходимо учитывать, что сфера дорожного движения отличается повышенной динамичностью соответствующего ей нормотворческого процесса. Поэтому важно регулярно следить за изменениями текущего законодательства, стандартов, правил и инструкций, имеющих отношение к данной сфере, и вносить коррективы в списки литературы для подготовки к занятиям.

Автор выражает благодарность за помощь в подготовке пособия сотрудникам органов внутренних дел, дорожной полиции и научно-исследовательских учреждений России, Латвии, Литвы, Польши, Белоруссии, Австрии, Франции, США, ФРГ, а также лично Л. Н. Игнатову, Б. В. Россинскому, А. Н. Солдатову, В. Я. Буйленко, (Москва), Г. П. Андрееву, Н. В. Беликову, Н. А. Щербакову (Орел), Р. Ш. Гарипову (Казань), П. Н. Гриценко (Краснодар), А. Д. Волкову, Е. В. Мордвинову (Вологда), Р. Н. Рябову (Оренбург), А. П. Сажаеву (Каменск-Уральский), Д. С. Малыгину (Лабинск), В. Н. Хапкову (Красноярск), Ф. Коху, Д. Салентину, М. Семрау, Э. Мюллеру (ФРГ), Д. Рою, Г. Кисенжеру, А. Чилдерсу, Т. Даусу (США), К. Линцу (Польша), А. Наулю, А. Сеньеру, Б. Монтвилову (Франция).

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АБС - Антиблокировочная система
АЗС - Автозаправочная станция
АИПС - Автоматизированная информационно-поисковая система
АСК — Автоматизированная система контроля дорожного движения
АТП - Автотранспортное предприятие (фирма, кооператив)
БДД - Безопасность дорожного движения
БСЭ - Большая Советская энциклопедия
ВАИ - Военная автомобильная инспекция
ВВ - взрывчатые вещества
ГИЦ - Главный информационный центр МВД РФ
ГК - Гражданский кодекс РФ
ГСМ - Горюче-смазочные материалы
ГУГИБДД - Главное управление ГИБДД МВД РФ
ДИ - Дорожная инфраструктура
ДПС — Дорожно-патрульная служба
ДТА - Дорожно-транспортная аварийность
ДТП - Дорожно-транспортное происшествие
ДЧ - Дежурная часть строевого подразделения ДПС
ЖДП - Железнодорожный переезд
ИЦ - Информационный центр МВД (УВД)
КоАП - Кодекс РФ об административных правонарушениях
КПМ — Контрольный пост милиции
КПП - Контрольно-пропускной пункт
МБД - Межрегиональный банк данных
МО - Министерство обороны РФ
МРОТ - Минимальный размер оплаты труда
МЧС - Министерство РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий
,НЦБ - Национальное центральное бюро Интерпола
ОБДД - Обеспечение безопасности дорожного движения
ОБЭП - Отдел борьбы с экономическими преступлениями ОВО - Отдел вневедомственной охраны ОДД - Организация дорожного движения
ОДС - Объекты дорожного сервиса
Орд _ Оперативно-розыскная деятельность
ОРМ - Оперативно-розыскные мероприятия
Оур _ Отдел (отделение) уголовного розыска
одд _ Правила дорожного движения
ПДК - Предельно-допустимая концентрация
ППС - Патрульно-постовая служба
ПМ - Поисковые мероприятия
ПЭВМ - Персональная электронно-вычислительная машина
РТИ - Российская транспортная инспекция Минтранса РФ
РЭП - Регистрационно-экзаменационное подразделение (пункт)
СГУ - Сигнально-громкоговорящая установка

СИО - Система информации об опасности
СМИ - Средства массовой информации
СМЭП - Специализированное монтажно-эксплуатационное подразделение
СОГ - Следственно-оперативная группа
СП - Стационарный пост
СТО - Станция технического обслуживания автомобилей
ТС - Транспортное средство
УК - Уголовный кодекс РФ
УПК - Уголовно-процессуальный кодекс РФ
ФДС - Федеральная дорожная служба РФ
ФСБ - Федеральная служба безопасности
ФСО - Федеральная служба охраны
ЦАБ — Центральное адресное бюро
ЭКО - Экспертно-криминалистический отдел (отделение)

Три вещи делают наций) великой и процветающей: плодородная земля, предприимчивая промышленность и свободное передвижение людей и товаров.
Ф. Бэкон

1. СТРОЕВЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

1.1. Социально-экономические и экологические последствия автомобилизации

Перемещение людей и грузов является важнейшей социальной функцией жизнеобеспечения. В современных условиях она реализуется преимущественно путем применения автотранспортных средств и тракторов, обладающих высочайшей автономностью передвижения в сравнении с другими видами транспорта. Использование ТС существенно *сокращает затраты* общественно-полезного времени и способствует оптимизации социальной инфраструктуры. Например, развитие автомобильного транспорта и соответствующей ему дорожной сети значительно *упрощает ресурсное обеспечение* малых населенных пунктов, уменьшает приток сельского населения в города, позволяет гибко и рационально использовать трудовые и материальные резервы того или иного региона. В настоящее время именно низкий уровень автомобилизации и несовершенство структуры автомобильного парка России являются важнейшими препятствиями развития мелкотоварного производства, торговли, сельского хозяйства и других отраслей экономики.

Нельзя не считаться и с социально-психологическим влиянием автомобильного транспорта. По оценкам автора, до 40 % жителей крупных городов *не испытывают острой потребности* в собственных автомобилях,

^{как} безальтернативном и практичном средстве передвижения, и вполне могли бы обойтись общественным транспортом. Однако для современного человека автомобиль - это не просто утилитарный механизм, но и средство самовыражения, самоутверждения, расширения кругозора, реализации эстетических взглядов и творческих склонностей. В обладании автомобилем и в его использовании во многих случаях наблюдается элемент игры. Вполне естественно, что автомобиль не только облегчает существование человека, но и одновременно повышает для него порог определенных материальных и морально-физиологических издержек, может оказать отрицательное влияние на характер и свойства личности. Владельцы дорогих автомобилей нередко испытывают чувство превосходства над другими не только из-за обладания престижными средствами передвижения, но и от возможности реализовать их скоростные и динамические качества непосредственно в процессе дорожного движения. С другой стороны, в общественном сознании происходит процесс ассоциативного соединения индивида с принадлежащим ему автомобилем, мощь и технические достоинства которого связываются с возможностями владельца.

В настоящее время в России идет интенсивное увеличение парка автотранспортных средств. Однако рост численности ТС, с скорости и массы сопровождается практически неизбежным следствием - дорожно-транспортными происшествиями, каждое из которых индивидуально по характеру и последствиям, но в совокупности обнаруживает общие черты, позволяющие рассматривать их как явление - **дорожно-транспортную аварийность (ДТА)**.

Статистические данные о ДТА и тенденциях ее изменения являются общепризнанными показателями экономического потенциала и уровня благосостояния граждан. Чем выше относительные показатели ДТА, тем ниже уровни социальной защищенности и транспортной дисциплины населения. Естественно, что ни одна страна не избегает потерь (человеческих и материальных) из-за ДТА. Но их масштабы, соотнесенные с уровнем развития автомобилизации, различны. В России качество решения проблемы ДТА существенно ниже мирового уровня. В расчете на 10 тыс. единиц транспорта у нас происходит в несколько раз больше ДТП, чем в развитых странах Европы и Америки. Каждые сутки на дорогах Российской Федерации погибают более 80 и получают ранения около 470 человек. Ежегодно в результате ДТП получают повреждения свыше 700 тыс. автомобилей и -других транспортных средств. Потери рабочего времени, обусловленные только лишь непосредственным ущербом от ДТП и затратами на компенсацию их последствий, составляют более 200 млн. человеко-дней в год. Из общего числа смертельно травмированных 70 % составляют лица трудоспособного возраста, около 18% пострадавших становятся инвалидами. При этом до 20 % водителей ТС скрываются с мест происшествий,

Вторым после ДТА, но не менее существенным фактором отрицательного воздействия автомобильного транспорта является **химическое, тепловое, шумовое, вибрационное и электромагнитное загрязнение окружающей среды**. Его удельный вес как источника вредного антропогенного воздействия постепенно увеличивается и в городах достигает до 80 %. За последние два десятилетия средняя величина суточного объема выбросов вредных веществ в атмосферу от автомобилей в расчете на одного жителя страны увеличилась в три раза. Причем в крупных промышленных центрах загрязнение воздушного бассейна на порядок выше, чем в сельской местности и на два порядка выше, чем над океаном. На центральных магистралях городов допустимая норма содержания вредных веществ в воздухе (3 мг/м^3) превышает в десятки и сотни раз. Причем это не только компоненты отработавших газов автомобильных двигателей, но и твердые частицы, в том числе токсичные резиновая и металлическая пыль. Вряд ли требуются доказательства глобального влияния на тепловой баланс планеты сотен миллионов ТС, энергия двигателей которых в конечном итоге превращается в тепло.

В настоящее время во многих странах мира интенсивно ведется работа по совершенствованию конструкций электромобилей, призванных снизить химическое, тепловое и шумовое загрязнение окружающей среды. Однако массовое применение электромобилей повлечет усиление электромагнитного воздействия на биологические объекты и, главное, потребует для зарядки аккумуляторов сооружения мощных электростанций, относящихся, как известно, к одному из основных стационарных источников загрязнения.

Автомобилизация порождает и другие неблагоприятные условия, в том числе и чисто социальные. Например, рост преступности, обусловленный автомо

билизацией. **Кражи автотранспортных средств** и из них по количеству занимают второе место после квартирных краж. В значительной мере этот процесс обусловлен высокой стоимостью ТС, их деталей и обслуживания. На этой почве получили развитие нелегальный автомобильный бизнес и связанные с ним мошенничество, вымогательство, бандитизм. За последнее пятилетие ежегодно официально регистрируется не-сколько тысяч **разбойных нападений** на водителей и пассажиров ТС, в том числе около 1,5 тыс. с применением огнестрельного оружия. Однако латентность такого рода преступлений, по нашим оценкам, составляла на различных автомобильных дорогах от 80 до 95 %. Существенно возросло число случаев активного противодействия преступников сотрудникам ДПС и других служб милиции. Характерной особенностью преступных посягательств на автотранспортные средства является их чрезвычайно низкая раскрываемость, что порождает у населения устойчивые представления о неспособности правоохранительных органов противостоять преступности.

Это далеко не полный перечень неблагоприятных последствий автомобилизации. Многие из них, конечно же, носят универсальный характер и не являются специфичными для сферы дорожного движения. К тому же очередность решения указанных проблем, к сожалению, зависит от того, *удается ли прогнозировать тот или иной процесс*. Например, в настоящее время наиболее весомым из них признается ДТА. Однако многие эксперты из западноевропейских стран и США полагают, что совокупные потери от вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду в 2-2,5 раза превышают ущерб от ДТА.

1.2. Роль и основные задачи дорожно-патрульной службы в системе ОБДД

Очевидно, что без детального правового регулирования сферы, в которой функционируют ТС — **источники повышенной опасности**, без четкой системы дозволений и запретов, а также контроля их выполнения невозможно осуществлять эффективные перевозки грузов и пассажиров. Поэтому одним из важнейших направлений деятельности федеральных и местных органов исполнительной власти признается **«осуществление государственного контроля выполнения законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных актов в области обеспечения безопасности дорожного движения»** (см. ст. 5 [1]). Выполнение этой задачи возлагается в основном на специализированные органы, наделенные соответствующими надведомственными полномочиями, такие как Российская транспортная инспекция Министерства транспорта РФ, Ростехнадзор Министерства сельского хозяйства и продовольствия РФ, Госкомитет по стандартизации, метрологии и сертификации РФ, а также **ГИБДД МВД РФ**.

Многообразие и большая трудоемкость задач ГИБДД, установленных Положением о Государственной инспекции БДД МВД РФ [7] (далее - Положение), приводят к необходимости создания в ее составе функционально

самостоятельных подразделений: автотехнической инспекции, регистрационно-экзаменационной работы, организации дорожного движения, дорожной инспекции, пропаганды, информационного обеспечения, дорожно-патрульной службы и др. Важнейшие службы ГИБДД имеют следующие основные задачи:

1- Автотехническая инспекция:

- контролирует соблюдение нормативов, устанавливающих требования к конструкции, техническому состоянию и переоборудованию механических ТС и прицепов к ним;

- организует и проводит государственный технический осмотр ТС;
- проверяет работу предприятий, фирм, учреждений, ведомств в части обеспечения БДД;
- участвует в осмотре и проверке технического состояния ТС, занятых в перевозках опасных, тяжеловесных, крупногабаритных грузов, а также ТС, причастных к ДТП.

2. Подразделения организации дорожного движения и дорожной инспекции:

- контролируют соблюдение правил, нормативов и стандартов при проектировании, строительстве, реконструкции, содержании и ремонте автомобильных дорог, дорожных сооружений, ЖДП, технических средств регулирования дорожного движения, линий городского электротранспорта в части обеспечения БДД;
- изучают условия дорожного движения и принимают меры по совершенствованию организации движения ТС и пешеходов;
- согласуют проекты по организации дорожного движения на улицах и автомобильных дорогах;
- осуществляют методическое руководство деятельностью специализированных монтажно-эксплуатационных подразделений (СМЭП) [1.6], [1.8].

3. Регистрационно-экзаменационные подразделения:

- контролируют исполнение нормативных актов, устанавливающих требования по подготовке водителей ТС;
- принимают экзамены по ПДД и навыкам вождения ТС, а также выдают водительские удостоверения;
- регистрируют автотранспортные средства, выдают их владельцам регистрационные знаки и документы;
- ведут учет автотранспортных средств;

- осуществляют розыск ТС в процессе регистрационно-экзаменационной работы [6.5], [6.10], [12.5].

4. Подразделения пропаганды:

- осуществляют разъяснение и пропаганду ПДД и других нормативных актов по вопросам БДД с использованием СМИ;
- организуют и проводят работу по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;

- разрабатывают методические рекомендации, листовки, информацион-ные бюллетени, брошюры и другие печатные материалы по вопросам БДД;
- организуют смотры, конкурсы, рейды и другие мероприятия по про-филактике ДТА;
- проводят систематическое изучение общественного мнения о работе ГИБДД[1.9].

Улично-дорожная сеть

Транспортные средства

Проектирование

Проектирование

ОКРУЖАЮЩАЯ

ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Обслуживание и

обслуживание и

текущий ремонт

текущий ремонт

плутации, об-

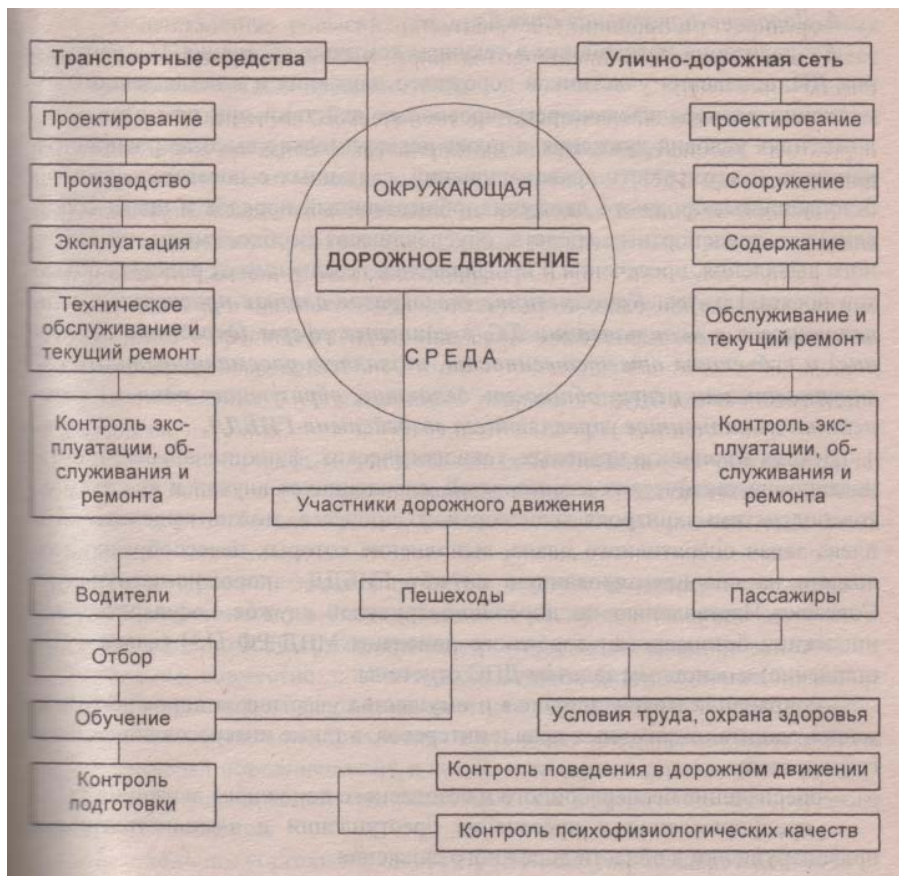
Участники дорожного движения

Условия труда, охрана здоровья

Контроль поведения в дорожном движении

Контроль психофизиологических качеств

**Рис. 1. Важнейшие факторы, определяющие безопасность до-
рожного движения**



5. Подразделения информационного обеспечения:

- участвуют в разработке территориальных и межрегиональных планов оперативно-поисковых мероприятий и координируют действия подразделений ГИБДД;
- обеспечивают круглосуточное функционирование федеральной базы данных о ТС, находящихся в розыске;
- осуществляют сбор, обработку и оценку текущей информации о совершенных и готовящихся преступлениях, связанных с использованием ТС, и доводят ее по назначению [3.2].

б. Дорожно-патрульная служба

Актуализация потребности в текущем контроле состояния ТС, параметров ДИ, поведения участников дорожного движения и в немедленном выполнении распорядительно-регулирующих действий при возможных осложнениях условий движения, а также исключительно высокая распространенность и латентность правонарушений, связанных с посягательством на безопасность дорожного движения, общественный порядок и права собственников транспортных средств, обуславливают необходимость их активного выявления, пресечения и профилактики независимо от родовых объектов посягательства. **Качественное своеобразие данных проступков, про-**

являющееся в использовании ТС, в единстве сферы (дорожное движение) и субъектов ответственности, позволяет рассматривать их совокупность как некую общность деликтов, образующих один из важнейших компонентов управляющего воздействия ГИБДД.

Исходя из анализа правовых, технологических, функциональных и организационно-тактических взаимосвязей, сложившихся внутри и вне элементов подсистемы контроля транспортного процесса, можно выделить комплекс задач оперативного плана, выполнение которых целесообразно возложить на специализированную службу ГИБДД- дорожно-патрульную. Согласно Наставлению по дорожно-патрульной службе Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ [13] (далее- Наставление) к основным задачам ДПС отнесены:

- сохранение жизни, здоровья и имущества участников дорожного движения, защита их законных прав и интересов, а также интересов общества и государства;
- обеспечение бесперебойного и безопасного дорожного движения ТС;
- предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения.

В связи с этим на ДПС возлагаются следующие функции:

- оказание в пределах своей компетенции содействия и помощи участникам дорожного движения в осуществлении их законных прав и интересов;
- осуществление контроля за соблюдением Правил дорожного движения Российской Федерации, а также нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- регулирование дорожного движения, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий;
- охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на улицах, дорогах и иных общественных местах;
- осуществление розыска угнанных и похищенных транспортных средств, а также транспортных средств, водители которых скрылись с мест дорожно-транспортных происшествий;
- осуществление в соответствии с действующим законодательством производства по делам об административных правонарушениях;
- осуществление неотложных действий на месте ДТП, а также принятие мер по эвакуации людей и оказанию им первой медицинской помощи, содействие в транспортировке поврежденных транспортных средств и охране имущества, оставшегося без присмотра;
- проведение в соответствии с действующим законодательством дознания по делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- осуществление в установленном порядке сопровождения транспортных средств;

- выявление причин и условий, способствующих совершению ДТП, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устранению;
 - информирование населения, в том числе с использованием средств массовой информации, о складывающейся обстановке 'в сфере дорожного движения, причинах ДТП и принимаемых мерах по их предупреждению;
 - участие совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, организациями, учреждениями, предприятиями независимо от форм собственности, общественными объединениями, а также гражданами в реализации профилактических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения;
 - контроль за состоянием и обустройством улично-дорожной сети и средств регулирования, соблюдением установленных условий производства ремонтно-строительных работ на автомобильных дорогах, улицах и площа-Дях, принятие неотложных мер к устранению причин, создающих угрозу безопасности дорожного движения;
 - участие совместно с таможенными органами в осуществлении контроля за соблюдением иностранными гражданами и лицами без гражданства Установленных для них правил въезда, выезда, пребывания и транзитного проезда на транспортных средствах через территорию Российской Федерации.
- Правовую основу деятельности ДПС составляют Конституция РФ, Закон РСФСР «О милиции» (далее- Закон) [2], Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» [1], конституции, законы и иные правовые

акты субъектов РФ, нормативные акты МВД РФ, Устав патрульно-постовой службы милиции общественной безопасности РФ [15], Наставление, а также акты органов местного самоуправления, принятые в пределах их полномочий.

Из сравнения направлений работы, указанных в Положении [7], можно легко прийти к выводу, что лишь пять из обширного перечня задач ГИБДД (проведение государственного технического осмотра ТС; выдача водительских удостоверений, регистрация и учет ТС, а также согласование проектов строительства, реконструкции, ремонта элементов ДИ; выдача заключений на открытие маршрутов регулярного движения общественного транспорта и разрешений на осуществление деятельности по изготовлению специальной продукции)¹ выполняются без прямого участия ДПС². Эта служба является *крупнейшей*, объединяя свыше 70 % общей численности сотрудников и материально-технических средств ГИБДД.

Несмотря на относительное многообразие задач, в отличие от других служб ГИБДД ДПС имеет такое их сочетание и формы реализации, которые в наибольшей степени соответствуют набору функций и порядку действий дорожной полиции большинства стран мира.

1.3. Виды и структура подразделений

В составе ГИБДД дорожно-патрульная служба формируется преимущественно в виде строевых подразделений. Термин «строевые» означает, что их структура, внутренняя организация и система подчиненности близки к воинским формированиям. В зависимости от количества зарегистрированных ТС, протяженности автомобильных дорог, уровня ДТА, а также наличия необходимых ресурсов в пределах административно-территориальных единиц могут комплектоваться следующие подразделения ДПС:

- 1) группа;
- 2) отдельный взвод;
- 3) моторизованный взвод (группа);
- 4) отдельная рота;
- 5) отдельный батальон;
- 6) полк.

¹ Подробнее см.: Положение [7].

² Например, если работники автотехнической и дорожной инспекций занимаются контролем технических параметров ТС и ДИ, как правило, в рамках заранее запланированных целевых мероприятий (технических осмотров, сезонных обследований и т. п.), то сотрудники ДПС делают это путем повседневного оперативного контроля на постах и маршрутах патрулирования.

Наименование «отдельный» указывает на то, что подразделение не входит в состав более крупного формирования.

В соответствии с типовыми штатами строевых подразделений ДПС ГИБДД [14] группы, отдельные и моторизованные взводы численностью до 50 человек обычно создаются при районных и городских ОВД. Более крупные подразделения - отдельные роты, батальоны и полки ДПС - формируются в республиках, краях, областях и крупных городах. Как правило, они подчиняются по вертикали - вышестоящим органам ГИБДД (отделам или управлениям ГИБДД УВД, МВД субъектов Российской Федерации) и по горизонтали - территориальным органам внутренних дел (УВД, ГОРОВД) (см. рис. 2).



Рис. 2. Схема подчиненности строевых подразделений ДПС

Разнообразие выполняемых задач предопределяет относительную сложность организационной структуры подразделений ДПС. Для них характерно наличие специализированных структурных групп. Специализация способствует четкому распределению обязанностей между сотрудниками, повышению качества исполнения служебных заданий, внедрению прогрессивной организации службы и исключению параллелизма в работе.

Рассмотрим организационную структуру строевого подразделения ДПС на примере отдельного батальона с общей численностью личного состава от 200 до 300 чел. По функциональному признаку в его структуре можно выделить следующие специализированные группы:

- а) руководство;
- б) штаб;
- в) дежурная часть;
- г) группа кадров;
- д) группа административной практики;
- е) группа дознания и розыска;
- ж) группа пропаганды;
- з) финансовая часть;
- и) техническая часть;
- к) служба обеспечения и обслуживания;
- л) группа службы;
- м) роты (взводы).

1. В *руководство* подразделений ДПС входят их командиры, заместители и помощники командиров. Командиры и заместители устанавливают обязанности подчиненных, разрабатывают планы расстановки личного состава, инструктируют наряды ДПС, контролируют выполнение служебных обязанностей и соблюдение законности подчиненными, оказывают им методическую и практическую помощь, организуют учет и анализ повседневной работы личного состава, обеспечивают взаимодействие вверенных им подразде-

лений с другими службами ОВД и общественностью, осуществляют подбор личного состава и его боевую, служебную и физическую подготовку.

2. В состав *штаба* входят старший инспектор по анализу и планированию, юрисконсульт, госавтоинспектор дорожного надзора, делопроизводитель и машинист'ки. Их работой руководит *начальник штаба*, в обязанности которого входит:

- составление планов работы подразделения и контроль выполнения запланированных мероприятий;
- расчет сил и средств, необходимых для проведения специальных операций по обеспечению БДД и борьбе с преступностью;
- организация работы дежурной части подразделения;
- анализ дорожно-транспортной аварийности и правоприменительной деятельности личного состава ДПС;
- проведение мероприятий по профилактике ДТП с привлечением средств массовой информации и заинтересованных ведомств. *Б.Дежурная часть* предназначается:
- для непрерывного управления силами и средствами, занятыми обеспечением контроля дорожного движения, розыском транспорта и выполнением других задач ДПС;
- сбора, обработки и регистрации информации об оперативной обстановке и результатах несения службы личным составом;
- организации выезда на места ДТП;
- обеспечения личного состава необходимой информацией, оружием, оперативной техникой и служебной документацией;
- установления личности граждан, доставленных в подразделение, и принадлежности задержанных ТС.

Наряд дежурной части формируется из *старшего инспектора-дежурного* (далее — *дежурный*), *инспекторов-дежурных*, *помощника дежурного* и *инспекторов ДПС*. В состав дежурной части входят *тжёнёр-электроник* и *фотолаборант*.

4. *Группа дознания* проводит дознание по делам о ДТП с целью выявления обстоятельств, причин и условий их совершения. В состав группы входят *старший инспектор* и *инспектора по дознанию*. Они осуществляют входящие в их компетенцию оперативно-розыскные и следственные действия по фактам ДТП, устанавливают причастных к ним лиц, а также проводят работу по профилактике ДТА на основе материалов дознания.

5. *Группа розыска* состоит из одного или нескольких инспекторов, которые занимаются розыском ТС и водителей, скрывшихся с мест ДТП, а также взаимодействуют с подразделениями УР для проведения розыска угнанных и похищенных ТС и ведут соответствующую розыскную документацию.

6. *Группа административной практики* производит прием, проверку и обработку материалов, составленных по фактам нарушений ПДД, следит за своевременным и правильным исполнением постановлений по делам об административных нарушениях в сфере БДД, учитывает и анализирует правоприменительную деятельность сотрудников ДПС, представляет сведения о резуль-

татах работы по предупреждению дорожно-транспортной аварийности и готовит предложения по повышению эффективности надзора за дорожным движением. В состав группы входят *старший инспектор* и *инспектора по административной практике*.

1. В группу кадров *входят старший инспектор, инспектора по кадрам и психолог*, которые занимаются комплектованием, обучением и воспитанием личного состава подразделения, оформляют личные дела сотрудников, готовят материалы на присвоение им первичных и очередных специальных званий, аттестование и представления к наградам, принимают участие в проверках и служебных расследованиях по фактам нарушений служебной дисциплины.

8. *Техническая часть* предназначена для обеспечения личного состава средствами транспорта, связи и оперативной техники. В ее состав входят начальник технической части (он же помощник командира по МТО), инженер по связи и оперативной технике, техник по ремонту и обслуживанию ТС.

9. *Роты (езеды) ДПС* занимаются контролем дорожного движения на улицах и дорогах, осуществляют его регулирование, выявляют и пресекают случаи нарушения ПДД и общественного порядка, следят за состоянием Дорог и дорожных сооружений, оказывают помощь участникам дорожного

движения и производят неотложные действия на местах ДТП. Взводы комплектуются *инспекторами ДПС*. В состав взвода входят несколько отделений (групп), во главе которых стоят старшие инспектора ДПС. Согласно типовым штатам строевых подразделений соотношение численности старших инспекторов и инспекторов ДПС устанавливается в пропорции 1:8. Минимальная численность личного состава взвода, входящего в роту или батальон, составляет 25 человек.

Организация работы роты (взвода) возлагается на **командира**, который обязан готовить подчиненных к несению службы, обучать их приемам и методам контроля за дорожным движением, осуществлять постоянный контроль и учет работы инспекторов, проводить инструктажи и разводы нарядов, проверять качество составляемой ими служебной документации, оказывать им практическую помощь, составлять графики несения службы, разрабатывать и проводить мероприятия по совершенствованию надзора за дорожным движением на обслуживаемой территории.

Старшие инспектора ДПС принимают участие в несении дорожно-патрульной службы на правах инспекторов ДПС и, кроме того, по отношению к подчиненному им личному составу выполняют обязанности, аналогичные обязанностям командира взвода. При отсутствии командира взвода его функции выполняет один из старших инспекторов ДПС.

Инспектора ДПС:

- 1) контролируют соблюдение установленных правил, нормативов и стандартов участниками дорожного движения и должностными лицами;
- 2) предотвращают и пресекают административные правонарушения в зоне патрулирования;
- 3) оказывают помощь гражданам, пострадавшим от преступлений, правонарушений и несчастных случаев;
- 4) ведут производство по делам об административных правонарушениях в пределах своей компетенции;
- 5) регулируют дорожное движение;
- 6) производят неотложные действия на местах ДТП, принимают меры по оказанию доврачебной медицинской помощи пострадавшим при ДТП; охраняют имущество, оставшееся без присмотра;
- 7) оказывают содействие в беспрепятственном проезде автомобилей специального назначения, а также ТС аварийно-спасательных служб в районы аварий, катастроф, пожаров, стихийных бедствий и других чрезвычайных событий, принимают участие в охране общественного порядка в этих местах;
- 8) выявляют и задерживают ТС, объявленные в розыск;
- 9) контролируют наличие у водителей документов, предусмотренных ПДД, и проверяют техническое состояние ТС, имеющих признаки неисправности;
- 10) контролируют содержание в исправном и безопасном для движения состоянии улиц, дорог, других элементов ДИ и их освещенность; изучают условия движения транспорта и пешеходов; принимают меры по улучшению организации движения и повышению его безопасности³.

Во взводах, не входящих в более крупные подразделения, функции, свойственные структурным группам штаба, возлагаются на отдельных сотрудников (см.: рис. 3).

Для выполнения особых функций в составе подразделений ГИБДД могут создаваться **мобильные и специализированные подразделения ДПС**. Они выполняют следующие задачи:

обеспечивают БДД и охраняют общественный порядок в районах введения чрезвычайного положения, крупных общественно-политических и массовых мероприятий, межрегиональных специальных операций, оказывают практическую помощь подразделениям ДПС со сложной оперативной обстановкой; сопровождают автомобили специального назначения и объекты государственной охраны;

обеспечивают безопасность перевозок опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Указанные подразделения имеют цели и правовое положение, сходные с обычными подразделениями ДПС. В периоды, когда их личный состав свободен от выполнения специальных функций, он привлекается к контролю за дорожным движением **наряду с другими силами ДПС**. Вместе с тем в связи со специфичностью выполняемых задач организационно-штатная структура, техническое оснащение и экипировка этих подразделений могут несколько видоизменяться⁴.

К надзору за дорожным движением могут привлекаться работники других служб ГИБДД, участковые инспектора милиции в сельской местности, которым предоставлены соответствующие административно-юрисдикционные полномочия (см. ст. 203 КоАП), а в особых случаях штатные и вне-штатные работники милиции, представители ВАИ и общественных объединений. Со своей стороны, ДПС, как наиболее мобильная и многочисленная служба ОВД, повсеместно участвует в охране общественного порядка и борьбе с преступностью. **Указанные обстоятельства дают основания**

Подробнее о структуре других подразделений ДПС см.: примечания № 4-8 к приказу МВД РФ № 860 от 1998г.

Например, данные подразделения могут комплектоваться преимущественно начальствующим составом, а их материально-техническое обеспечение производится за счет средств Федерального бюджета [14.6], [14.9], [14.10].

говорить о дорожно-патрульной службе не только как об организационно оформленном структурном подразделении ГИБДД, но и как об обобщенном выражении одной из важнейших функций правоохранительных органов в сфере дорожного движения.

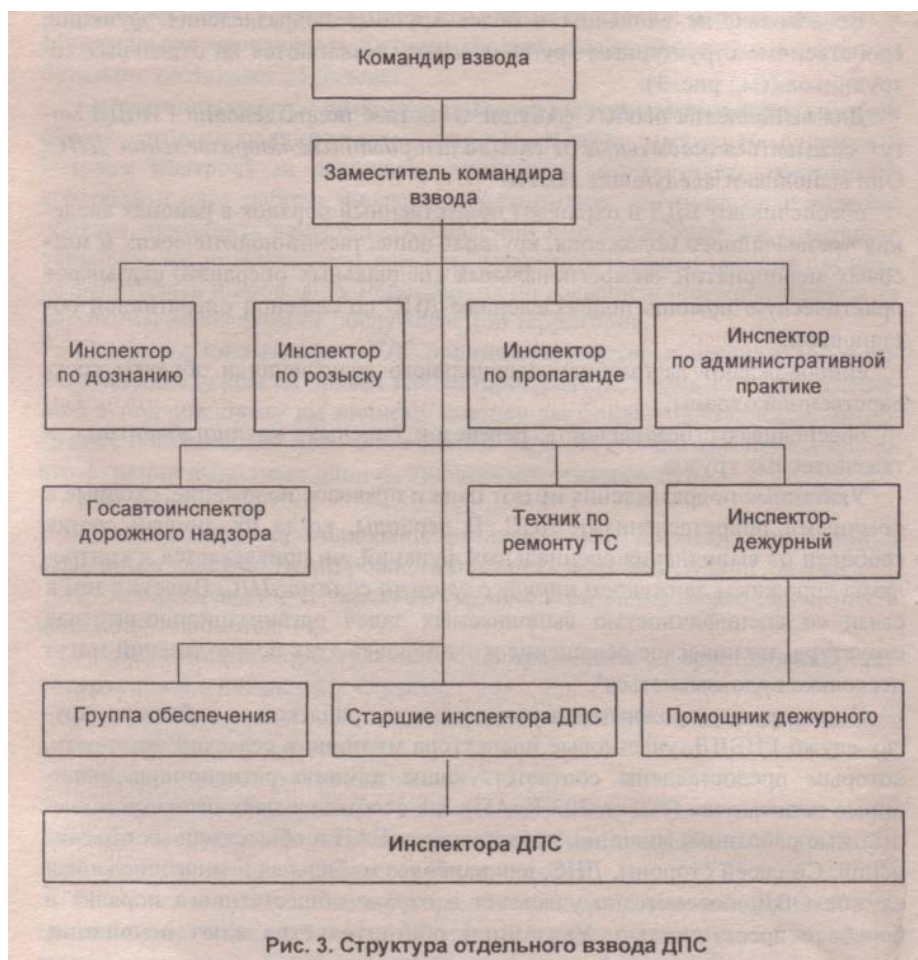


Рис. 3. Структура отдельного взвода ДПС

Рис. 3. Структура отдельного взвода ДПС

2. МЕРЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ДОЛЖНОСТНЫМИ ЛИЦАМИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

Учитывая сложность системы правового регулирования воздействия ДПС на процесс дорожного движения, рассмотрим административно-правовой инструментарий, предоставляемый для данной службы действующим законодательством. В зависимости от целей, оснований, характера правовых ограничений, порядка применения и последствий совокупность разрешенных воздействий ДПС можно подразделить на **меры организации дорожного движения, убеждения и принуждения.**

2.1. Меры организации дорожного движения

Для выполнения ПДД участниками дорожного движения необходимо предварительно создать определенные условия. При этом важно не только *обеспечить соответствующую подготовку водителей, пешеходов и должностных лиц, обустроить дороги и добиться допуска к эксплуатации только технически исправных ТС*, но и определенным образом **организовать безопасное взаимодействие элементов системы дорожного движения.** Подразделения ДПС как совместно со специализированными службами ГИБДД, так и самостоятельно выполняют функцию оперативной организации дорожного движения путем его регулирования, координации работы светофорных объектов и многопозиционных дорожных знаков, введения реверсивного движения, ограничения проезда определенных видов ТС, установления временных дорожных знаков, указателей, а также другими методами и способами (см. подробнее: [1.8], [4.4], [4.8], [4.9], [4.10], [4.12], [4.14]).

2-2. Меры убеждения

К мерам убеждения относится комплекс приемов и способов побуждения граждан к соблюдению установленного порядка поведения на улицах и Дорогах. Это могут быть: беседы, лекции, статьи в печати, радио- и телепередачи, посвященные разъяснению ПДД и других нормативов, действующих

в сфере БДД, конкурсы профессионального мастерства водителей, викторины, мероприятия по распространению передового опыта, пропагандистская работа в учебных заведениях и детских дошкольных учреждениях, встречи с различными категориями населения, поощрение участия граждан в работе по предупреждению ДТП, а также непосредственные контакты сотрудников ДПС с участниками дорожного движения. (Подробнее о принципах, организации, направлениях, методах и приемах пропагандистской работы подразделений ГИБДД см.: [1], [7], [1.9], [1.14], [20], [21], [16.6]).

2.3. Меры принуждения

Следуя принятой в административном праве классификации, все воздействия принудительного характера, применяемые сотрудниками ДПС, мож-но

подразделить на меры *предупреждения, пресечения, обеспечения административного производства и административные взыскания.*

1 2.3.1. Меры предупреждения

В целях предупреждения возможных правонарушений, преступлений и их вредных последствий сотрудникам ДПС предоставлено право применять следующие меры:

- 1) остановка ТС;
- 2) проверка технического состояния ТС;
- 3) проверка документов, предусмотренных ПДД;
- 4) освидетельствование лиц, имеющих признаки опьянения, болезненного или утомленного состояния;
- 5) временное запрещение или ограничение движения транспорта и пешеходов;
- 6) использование транспорта и средств связи, принадлежащих предприятиям, организациям, общественным объединениям, фирмам и гражданам;
- 7) приглашение граждан для оказания содействия в выяснении обстоятельств ДТП и правонарушений.

Особенностью указанных мер является то, что *они могут применяться ко всем участникам дорожного движения не только при нарушении установленных правил, но и при наступлении определенных последствий, предусмотренных соответствующими нормативными актами.* В определенных обстоятельствах (при осложнении дорожных условий, стихийных бедствиях, проведении массовых мероприятий, возникновении ДТП, введении запрета на въезд в лесные массивы из-за повышенной пожарной опасности, блокировании преступников на местности и т. д.) это может быть необходимым для обеспечения общественной безопасности.

1. Конкретные условия, при которых применяются **остановка ТС и проверка документов** у их водителей, установлены ведомственными нормативными актами МВД РФ [13]. В частности, **остановка ТС** допускается только в следующих случаях:

- нарушение водителем и пассажирами ПДД;
- наличие данных, свидетельствующих о причастности водителя, пассажиров к совершению ДТП, административного правонарушения, преступления;
- нахождение ТС в розыске, а также наличие данных об использовании транспортного средства в противоправных целях;
- необходимость опроса водителей и пассажиров об обстоятельствах совершения ДТП, административного правонарушения, преступления, очевидцами которого они являются;
- выполнение решений уполномоченных на то государственных органов или должностных лиц об ограничении или запрещении дорожного движения;
- необходимость привлечения водителя или ТС для оказания помощи другим участникам дорожного движения или сотрудникам милиции.

При этом превентивная **проверка документов** на право пользования и управления транспортными средствами, а также документов на ТС и пере-

возимый груз должна производиться **на стационарных постах ДПС**. Указанные меры не допускаются только в отношении ТС **специального назначения и оперативных служб**, когда на них включены особые световые и звуковые сигналы, установлены государственные регистрационные знаки особого типа, а также отсутствует какая-либо информация об использовании их в преступных целях (см. подробнее: разделы 6, 8 и 14 пособия).

Практика показывает, что первостепенными объектами применения данных мер становятся ТС, характер движения которых вызывает **сомнение** в способности их водителей **к безопасному управлению** транспортом, когда **ТС имеют признаки причастности к ДТП или технической неисправности**, а также когда на них **неправильно размещены пассажиры и перевозимые грузы**. Применение остановки ТС возможно и тогда, когда необходимо проинформировать об осложнении или изменении условий дорожного движения. При проверке документов, предусмотренных ПДД, сотрудникам ДПС следует руководствоваться принципом целесообразности. Например, остановку маршрутного городского автобуса и разбирательство с его водителем желательно проводить на конечных остановочных пунктах, исключая задержки пассажиров и нарушения графика движения.

2. Перед получением водительского удостоверения водители ТС обязаны пройти **медицинское освидетельствование**, а в дальнейшем, по истечении установленных сроков, периодическое переосвидетельствование.

Так, лица в возрасте до 55 лет проходят освидетельствование один раз в три года, старше 55 лет - один раз в два года (женщины старше 50 лет - один раз в два года). Направление на освидетельствование и контроль сроков его прохождения осуществляются не только администрацией предприятий, организаций, фирм и автотехнической инспекцией ГИБДД при проведении государственных технических осмотров, но и сотрудниками ДПС, которые следят за состоянием водителей непосредственно в процессе дорожного движения. При обнаружении у водителей психофизиологических недостатков и медицинских противопоказаний, препятствующих их допуску к управлению транспортом (в том числе признаков опьянения), они подлежат **направлению на освидетельствование** в соответствующие медицинские учреждения.

3. **Временное запрещение или ограничение движения ТС и пешеходов** применяется только тогда, когда создается угроза безопасности движения на участках улиц и дорог во время стихийных бедствий, при повреждении дорожных сооружений, возникновении ДТП или других помех движению, при следовании по участку автомобилей, подающих специальные звуковые и световые сигналы, а также в период проведения всевозможных массовых мероприятий и спортивных соревнований, связанных с использованием проезжей части дорог. В данных случаях основанием для применения административно-предупредительных мер являются не правонарушения, а **наступление особых, предусмотренных правовыми нормами условий, не связанных с действиями участников дорожного движения**. При этом сотрудники ДПС

обязаны принять все меры к тому, чтобы в кратчайший срок восстановить движение.

4. Для выполнения служебных задач, связанных с выездом на места происшествий и стихийных бедствий, доставкой пострадавших в лечебные учреждения, сбором личного состава ОВД по тревоге, преследованием и доставкой лиц, совершивших преступления, а также транспортировкой ТС, поврежденных при ДТП, сотрудники ДПС могут **использовать транс-портные средства и средства связи**, принадлежащие любым юридическим и физическим лицам, *за исключением ТС диплома/нических, консуль-ских и иных представительств иностранных го.сударств, международных организаций и автомобилей специального назначения.* В случаях, н^а терпя-щих отлагательства, Закон предоставляет право работникам милиции лично управлять указанными ТС. Разумеется, при этом они должны **иметь води-тельские удостове-рения соответствующей категории и опыт управ-ления данным еидом транспорта**, а также привлекать только те типы транспорта, которые в наибольшей степени **соответствуют выполняе-мой задаче**. Воспользовавшись транспортными средствами, работник мили-; ции обязан произвести соответствующие записи в путевом листе или выдать!

справку водителю ТС с указанием продолжительности поездки, пройденного расстояния, своей фамилии, должности, номера служебного удостоверения и точного наименования подразделения, в котором он проходит службу.

2.3.2. Меры пресечения

В целях пресечения противоправных действий участников дорожного движения сотрудникам ДПС предоставлено право применять следующие меры:

- 1) прекращение неправомерных действий граждан и должностных лиц;
- 2) принудительная остановка ТС путем применения специальных средств и огнестрельного оружия;
- 3) доставление нарушителя в ОВД или общественные объединения;
- 4) запрещение производства ремонтно-строительных работ на улицах и автомобильных дорогах.

1. Требование прекратить неправомерное действие предъявляется к лицам, допустившим нарушения ПДД в форме как действия, так и бездей-ствия. Например, инспектор ДПС может потребовать от водителя автомо-биля устранить неисправность рулевого управления, прекратить движение со скоро-стью, превышающей установленную, запретить пешеходу переход улицы и т. д. Отметим, что пресечение правонарушения не всегда сопрово-ждается последующим наложением административного взыскания.

2. В случае, когда водитель не выполняет требование об остановке, ра-ботникам ДПС предоставляется право **применять специальные средства** (типа «Еж-Диана», «Гарпун» и др.) для принудительной остановки ТС. Если же действия водителя создают реальную опасность для жизни и здоровья людей и при этом он отказывается остановиться, несмотря на неоднократ-ные требования об этом, то для остановки ТС может применяться огне-стрельное оружие. (Подробнее см.: раздел 8 пособия).

3. Доставка граждан в дежурную часть подразделения ДПС, ОВД или в представительства общественных формирований по охране общественного порядка проводится, если эти граждане:

- а) не имеют при себе документов, подтверждающих право управления, распоряжения данным ТС и перевозки находящихся на нем грузов;
- б) управляют ТС, на которых имеются признаки причастности к ДТП или иным преступлениям;
- в) управляют ТС с поддельными: регистрационными знаками, номерами узлов и агрегатов, водительскими и регистрационными документами;
- г) совершают правонарушения, связанные со злостным неподчинением законному распоряжению или требованию работника милиции либо представителя общественного объединения;

д) не предоставляют документов, удостоверяющих личность, и сведений, необходимых для составления протокола по факту совершенного ими правонарушения.

По факту доставления правонарушителей в дежурную часть составляется рапорт в двух экземплярах, один из которых после регистрации у дежурного, возвращается сотруднику ДПС [23].

4. Производство ремонтно-строительных и других работ на улицах и автомобильных дорогах допускается только *по письменному согласованию с органами ГИБДД*. При этом устанавливаются способы ограждения места работ, расстановка дорожных знаков и другие условия обеспечения БДД [1.8], [4.16].

Ликвидацию аварий в инженерных сетях аварийно-технические и коммунальные службы могут вести без такого согласования, однако о характере, времени и месте проводимых работ они обязаны *предварительно сообщать* в территориальный орган ГИБДД. Если должностные лица, ответственные за производство работ, не выполняют установленных для них требований, то сотрудники ДПС, обнаружившие какие-либо недостатки, имеют право *запретить или приостановить ведение работ*, доложив об этом дежурному по подразделению ДПС или начальнику ГИБДД.

2.3.3. Мер/з/ обеспечения административного производства Для установления личности правонарушителя, составления протокола об административном правонарушении, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела, а также исполнения постановления по делам об административных правонарушениях сотрудникам ДПС предоставляется право применять следующие меры:

- 1) изъятие документов;
- 2) отстранение от управления транспортным средством;
- 3) задержание ТС;
- 4) административное задержание правонарушителя;
- 5) досмотр ТС и перевозимого в нем груза.

Согласно ст. 239 КоАП их принято относить к *мерам обеспечения административного производства*.

1. Изъятие водительского удостоверения производится в случаях, когда водитель совершает административные нарушения, за которые в соответствии с КоАП может быть наложено административное взыскание в виде штрафа или лишения права управления ТС (кроме военнослужащих и лиц, на которых штраф налагается на месте [3]).

При сомнении в подлинности номеров узлов и агрегатов ТС, регистрационных документов ТС (свидетельств, технических паспортов, талонов-технического паспорта, договоров залога ТС и водительских удостоверений) эти документы также могут подлежать изъятию, о чем делается соответствующая запись в протоколе об административном правонарушении и во временном разрешении на право управления ТС, которое имеется у водителей или выдается им в установленном порядке (подробнее см.: разделы 6.2 и 15.6 пособия).

2. Отстранение от управления транспортным средством применяется к лицам, которые имеют признаки опьянения, болезни или утомления; не обладают правом управления данным видом ТС либо лишены такого права; не имеют при себе документов, предусмотренных ПДД; управляют транспортом, имеющим неисправности тормозной системы, рулевого управления и тягово-сцепного устройства (для автопоездов), управляют зарегистрированными ТС, но не имеющими государственных регистрационных знаков на прицепах грузовых автомобилей либо с подложными знаками (ст. 114, ст. 245 [3]).

Под отстранением от управления ТС понимается не формально вынесенное запрещение лицу управлять им, а *реальные действия работников ДПС, не позволяющие этому лицу привести ТС в движение*. Предполагается изъятие ключей от замка зажигания и предложение водителю покинуть транспортное средство, вплоть до применения к нему физической силы или специальных средств. Что касается неисправностей ТС, при которых допустимо отстранение водителя от управления транспортом, то они могут быть определены как по внешним признакам, так и при помощи контрольно-диагностических приборов.

3. Задержание ТС (запрещение эксплуатации) производится в случаях, когда его водитель:

- не имеет при себе документов, предусмотренных ПДД;
- управляет транспортом, не зарегистрированным в установленном порядке (включая отсутствие или подложность регистрационных знаков на ТС);
- своевременно не представил ТС на государственный технический осмотр либо использует ТС, имеющее неисправности, при наличии которых его эксплуатация запрещена Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации ([9], ст. 245 [3]).

Запрещение эксплуатации троллейбусов и трамваев осуществляется при наличии неисправностей, предусмотренных соответствующими правилами их технической эксплуатации (п. 12 [7]).

Задержание ТС может сопровождаться помещением его на специальную охраняемую стоянку, определенную местными органами исполнительной власти, о чем составляется особой формы протокол в двух экземплярах, один из которых выдается водителю, а второй приобщается к протоколу о ^{на}РУШении ПДД. При отсутствии охраняемой стоянки транспортное сред-

ство может быть доставлено и сдано по акту в дежурную часть соответствующего ОВД, подразделения ДПС, на стационарный пост и в другие места, определенные для этой цели.

По устранении причин задержания ТС (вытрезвление водителя, предоставление документов, наличие лица, имеющего право на управление данным ТС, устранение неисправностей и т. д.) оно немедленно возвращается водителю или владельцу.

Задержанное ТС может *передаваться по акту в таможенный орган*, если установлены следующие данные:

- а) оно незаконно оставлено на территории РФ после выезда за границу его владельца;
- б) у водителя отсутствует документ о регистрации ТС в стране выезда и документ, оформленный таможенными органами РФ;
- в) истек срок действия документа, оформленного таможенным органом;
- г) у водителя отсутствует регистрационный документ ТС, ввезенного на территорию РФ;
- д) истек срок действия документов, выданных в подразделении ГИБДД[13].

4. Административное задержание правонарушителя на срок до 3 ч применяется только для выяснения личности нарушителя, обстоятельств допущенного *и* нарушения и в целях пресечения неправомерных действий, когда другие меры не оказывают должного эффекта. Срок административного задержания исчисляется *с момента доставления нарушителя в подразделение ДПС, ОВД или иное учреждение, где возможно установление его личности и составление протокола*. При этом в срок административного задержания включается только время фактического нахождения в данном органе с момента доставления до момента освобождения. Если задержанный находится в нетрезвом состоянии, то срок задержания исчисляется со времени вытрезвления, но не должен превышать 24 ч. Лица, оказавшие злостное неповиновение сотрудникам ДПС, могут быть задержаны до рассмотрения дела судьей.

Как правило, административное задержание используется при наличии обстоятельств, препятствующих составлению протокола на месте нарушения, например, при отказе нарушителя предъявить документы, удостоверяющие его личность, уплатить штраф на месте, необходимости оформления материалов по факту совершенного нарушения или ДТП, а также по подозрению в причастности задержанного к совершению какого-либо правонарушения.

Административное задержание необходимо отличать от задержа[^] подозреваемого в совершении преступления. Задержания граждан в административном и уголовно-процессуальном порядке представляют собой *самостоятельные правовые институты*, разграничение которых является обязательным условием строгого соблюдения законности и гарантий обеспечения неприкосновенности личности в соответствии с Конституцией РФ. Уголовно-процессуальное задержание применяется исключительно к лицам, подозреваемым в совершении преступления, которое наказывается лишением свободы, и только при наличии оснований, указанных в ст. 122 УПК.

Существенно различаются и сроки рассматриваемых видов задержания. Например, при уголовно-процессуальном задержании 24 ч отводится для сообщения прокурору, 48 ч для принятия решения прокурором о заключении задержанного под стражу. Таким образом, общий срок уголовно-процессуального задержания не должен превышать 72 ч.

Об административном задержании в обязательном порядке составляется *отдельный протокол*, а задержанным разъясняется, за совершение какого правонарушения они задержаны, какие в связи с этим они имеют права и обязанности (в том числе право требовать проверки прокурором правомерности задержания). Об этом требовании немедленно сообщается прокурору.

5. Досмотр ТС производится в следующих случаях:

- 1) при подозрении, что водитель или пассажиры используют его в противоправных целях;
- 2) при наличии основания полагать, что на нем находится незаконно перевозимый груз;
- 3) когда водитель или пассажиры застигнуты в момент совершения административного правонарушения или непосредственно после его совершения;
- 4) при наличии признаков правонарушения в виде следов на их одежде или вещах;
- 5) когда очевидцы прямо укажут на водителя и пассажиров как на совершивших правонарушение;
- 6) когда имеются показания соответствующих технических средств контроля;
- 7) когда досмотр прямо предусмотрен законодательством (например, ст. 23 Закона РФ «О чрезвычайном положении» и п. 23 ст. 11 Закона РФ «О милиции» предписывают производить личный досмотр граждан, дос^{мо}тр их вещей, жилищ и ТС, если имеются данные о наличии у них оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, взрывных устройств, наркотических средств или психотропных веществ, для ношения и хранения которых нет законных оснований).

О проведении досмотра ТС и досмотра груза в обязательном порядке *составляется протокол* либо делается отметка об этом в протоколе об административном правонарушении. При обнаружении правонарушений, преду-

смотренных ст. 173 и 174 КоАП, сотрудники ДПС вправе изъять огнестрельное оружие, а также боевые припасы до рассмотрения дела. Об этом производится запись в протоколе с указанием марки, модели, калибра, серии и номера изымаемого оружия, количества и вида боевых припасов (ст. 244 [3], пп. 2, 5, 23 ст. 11 [2]).

Досмотр транспорта, перевозящего опломбированный груз, и вскрытие пломбы осуществляются, как правило, на стационарных постах ДПС в присутствии водителя или лица, сопровождающего груз, и двух свидетелей и, при необходимости, представителей таможенных органов. По окончании досмотра проводится повторное опломбирование груза. Обнаруженные в процессе досмотра вещи или предметы, свидетельствующие о совершении противоправных действий, доставляются в дежурную часть соответствующего территориального ОВД. А]

2.3.4. Соотношение мер пресечения и обеспечения " Я административного производства

Сравнивая меры пресечения и обеспечения административного производства, можно легко прийти к выводу о единстве их целей. Например, такая мера, как доставление граждан в ОВД, в этом смысле, близка к административному задержанию, досмотру или изъятию документов. С ее помощью возможно установление личности задержанного и составление протокола, поскольку не все лица, совершившие правонарушения и доставленные в ОВД, подлежат административному задержанию.

Обе рассматриваемые группы мер объединяет и то, что *они применяются в отношении лиц, совершивших правонарушения, направлены на предотвращение возможных вредных последствий этих правонарушений*, но при этом *не носят характера административно-правовой репрессии*. С учетом вышеизложенного для обобщенного именованя перечисленных мер воздействия в дальнейшем будет использоваться термин «**меры пресечения**».

Меры административного предупреждения и пресечения могут применяться как независимо, так и в сочетании друг с другом. Например, инспектор ДПС, остановивший автомобиль за превышение установленной скорости движения, устанавливает, что тормозная система не обеспечивает равномерного торможения колес и вызывает занос автомобиля. В ходе беседы с водителем выясняется, что он имеет признаки алкогольного опьянения и отказывается предъявить регистрационный документ на ТС. В этом случае инспектор вправе применять несколько мер пресечения: изъять водительское удостоверение, запретить эксплуатацию транспорта, отстранить водителя от управления ТС и произвести его административное задержание для установления принадлежности автомобиля.

2.3.5. Административные взыскания /

В соответствии с КоАП на лиц, совершивших нарушения ПДД и других нормативов, действующих в сфере БДД, могут налагаться следующие административные взыскания:

- 1 а) предупреждение;

- е б) штраф;
- « в) лишение права управления ТС;
- 1 г) административный арест.

В отличие от мер предупреждения и пресечения меры взыскания носят репрессивный характер и их основные функции заключаются в наказании виновных, предупреждении последующих правонарушений и правовой защите общественных отношений, складывающихся в сфере БДД.

1. Предупреждение в качестве меры взыскания может налагаться за правонарушения, предусмотренные чч. 2 и 3 ст. 114; чч. 1 и 8 ст. 115; ч. 1 ст. 122 КоАП. Оно всегда *выполняется в письменном виде*, и его не следует путать с устным замечанием участнику дорожного движения или должностному лицу. Замечание не влечет для правонарушителя никаких правовых последствий, хотя имеет важное профилактическое значение.

2. Штраф в размере от 0,1 до 20 минимальных размеров оплаты труда может налагаться при совершении правонарушений, предусмотренных ст. 114-124, 126¹, 131, 134, 134¹ КоАП.

3. Лишение права управления ТС на срок от 3 месяцев до 3-х лет применяется к водителям, управлявшим транспортом в состоянии опьянения, передавшим управление ТС лицу, находящемуся в состоянии опьянения (ст. 117), причинившим в результате нарушений ПДД легкие телесные повреждения (ст. 118), а также злостно не повиновавшимся законному требованию или распоряжению работника милиции, самовольно оставившим место ДТП или уклонявшимся от прохождения освидетельствования (ст. 165 КоАП).

Указанные взыскания могут налагаться командирами и заместителями командиров подразделений ДПС (ст. 114-124, 126¹, 131, 134, 134¹), госавтоинспекторами дорожного надзора (ст. 131, 134, ч. 1 ст. 134¹), другими сотрудниками ДПС, имеющими специальное звание (чч. 2, 3, 4 и 6 ст. 114; чч. 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 8 ст. 115; ст. 122), а также судьями (ст. 165 КоАП). Порядок ведения административного производства по делам о нарушениях

2- С. Н. Дмитриев «ДПС»

нормативов, действующих в сфере БДД, подробно рассматривается в разделе 15 пособия.

4. Исправительные работы или административный арест могут применяться за злостное неповиновение законному распоряжению или требованию работника милиции или народного дружинника, а также военнослужащего при исполнении обязанностей по охране общественного порядка, невыполнение законного требования работника милиции об остановке ТС, оставление водителями в нарушение Правил дорожного движения места ДТП или уклонение от прохождения освидетельствования на состояние опьянения (ст. 165 [3]).

3 СПОСОБЫ И ФОРМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

Эффективность контроля за соблюдением установленных правил в сфере БДД, выявление и своевременное пресечение правонарушений на улицах и дорогах во многом определяются правильностью выбора приемов (способов) несения дорожно-патрульной службы, форм ее организации, а также соответствующих вариантов расстановки имеющихся сил и средств. Исходя из принципиального единства содержания данной службы как таковой, вне зависимости от внешних обстоятельств (за исключением чрезвычайных ситуаций и особых условий), рассмотрим ее основные методы и формы организации.

3.1. Способы ДПС

К важнейшим способам дорожно-патрульной службы принято относить следующие:

1. Наблюдение за дорожным движением.
2. Предостережение участников дорожного движения от нарушений установленных правил.
3. Контроль дорожных условий, элементов ДИ, действий участников дорожного движения, технического состояния ТС, водительских, регистрационных и путевых документов.
4. Выполнение регулировочно-распорядительных действий при осложнении условий движения.
5. Пресечение неправомерных действий участников дорожного движения и должностных лиц.

1. Наблюдение за дорожным движением служит основой применения всех следующих способов ДПС. В процессе наблюдения сотрудник оценивает состояние дорожного покрытия, средств регулирования и других элементов ДИ на обслуживаемом участке, оценивает характер и параметры транспортного потока (интенсивность, скорость, состав, распределение по Участку патрулирования и т. д.) и выбирает наиболее рациональные для УСЛОВИЙ места и формы несения службы.

Наблюдение ведется как визуально, так и посредством технических средств (оптических приборов, телемониторов, датчиков и т. д.). Информация, полученная в ходе наблюдения, используется для выработки управленческих решений как общего (оптимизация условий и режима движения), так и частного порядка (применение мер административного воздействия к отдельным участникам дорожного движения).

2. Предостережение участников дорожного движения от нарушений установленных правил достигается, главным образом, за счет долговременного и повсеместного (за счет систематических перемещений) нахождения сотрудников ДПС на виду у водителей и пешеходов. Для усиления «эффекта присутствия» и личной безопасности личный состав обеспечивается специальной форменной одеждой и снаряжением, изготовленным из световозвращающих материалов, а также транспортными средствами, окрашенными в

соответствии с цветографическими схемами, предусмотренными для автомобилей и мотоциклов ДПС.

Предостережение участников дорожного движения может выполняться путем подачи специальных жестов и сигналов либо устными обращениями к ним. Например, при образовании гололеда на дорожном покрытии инспектор может предостеречь участников движения путем включения соответствующих указателей на автомобильной дороге, обратиться посредством СГУ к лицам, намеревающимся перейти улицу в опасном месте, сделать соответствующую предупреждающую запись в путевых документах водителя, перевозящего тяжеловесный или крупногабаритный груз и т. п.

3. Контроль дорожных условий, элементов ДИ, действий участников дорожного движения, технического состояния ТС, водительских, регистрационных и путевых документов состоит в изучении поведения участников дорожного движения, оперативном реагировании на их неправомерные действия, установлении подлинности и соответствия предъявляемых ими документов, а также проверке работоспособности систем ТС, влияющих на безопасность дорожного движения. В ходе контроля основное внимание уделяется выявлению наиболее опасных для данного участка видов нарушений ПДД.

В зависимости от условий и характера дорожного движения контроль может быть *открытым, скрытым и смешанным*.

3.1. Открытый контроль осуществляется сотрудниками ДПС в форменной одежде со специальным снаряжением, а также с использованием транспортных средств, имеющих окраску и оборудование, предусмотренное для патрульных автомобилей и мотоциклов. При ведении открытого контроля сотрудники располагаются в местах, где они хорошо видны участникам дорожного движения и имеют возможность оперативного вмеша-

тельства в их действия с целью предупреждения и пресечения возможных правонарушений. При определенных условиях, например, в зонах вынужденной концентрации транспортных потоков (мосты, переправы, горные перевалы и т. п.) открытый контроль бывает весьма эффективным для выявления и профилактики правонарушений, *не связанных с движением ТС* (например, отсутствие водительских, регистрационных и путевых документов у владельцев и водителей ТС, технические неисправности ТС, с которыми их эксплуатация запрещена, нарушение правил перевозки людей и грузов, обдаружение которых возможно при осмотре остановившегося ТС).

3.2. Скрытый контроль ведется сотрудниками ДПС в гражданской одежде и на автотранспортных средствах обычного исполнения, оборудованных радиостанцией и оперативно-техническими средствами. В большинстве стран мира он признается главным и чрезвычайно эффективным способом пресечения и профилактики так называемой *динамической группы* нарушений в сфере БДД (превышение установленной скорости движения, неправильный обгон, несоблюдение дистанции и т. п.), которые являются *причинами более 80 % ДТП с тяжкими последствиями*. Скрытый контроль не только благоприятно сказывается на состоянии транспортной дисциплины участников до-

рожного движения, но и позволяет *меньшими силами достигать относительно высоких результатов в предупреждении динамических нарушений ПДД*. Как показывает практика, систематическое скрытое патрулирование отдельных участков автомобильных дорог и улиц позволяет за сравнительно короткий период (от 3 до 7 месяцев) добиваться существенного снижения числа и тяжести ДТП. Однако в данном случае следует иметь в виду, что значительная доля участников дорожного движения достаточно быстро начинает распознавать автомобили скрытого контроля. Поэтому для повышения эффективности их работы необходимо принимать меры по маскировке установленных на них излучателей радарных установок, антенн, видео- и фотокамер и т. п., а также производить регулярную смену номерных знаков, легко различимых декоративных деталей и дополнительного оборудования (например, багажника на крыше).

Применение скрытого контроля «в чистом виде» целесообразно ограничивать *светлыми* временем суток, поскольку в ночных условиях участники Дорожного движения не всегда могут правильно оценить намерения сотрудников ДПС. Следует отметить, что приемы скрытого контроля традиционно подвергаются критике со стороны общественности, средств массовой информации и даже в некоторых научных публикациях, посвященных Деятельности ГИБДД. В связи с этим их реализация должна сопровождаться ^{ся} соответствующей *разъяснительной работой* среди водителей ТС и других слоев населения.

Личный состав, привлекаемый к работе в гражданской одежде, обязан иметь *нагрудные знаки работников ДПС, экезлы и световозвращающие диски* для подачи сигнала остановки ТС, а имеющиеся в его распоряжении *автомобили должны обеспечиваться проблесковыми маяками* с магнитными креплениями, позволяющими установить их на крыше ТС в течение 2-3 с.

Устранению возможных недоразумений и инцидентов, связанных с применением скрытого контроля, а также расширению его временных рамок способствует использование *смешанного контроля*, сочетающего в себе достоинства названных выше методов.

3.3. Смешанный контроль ведется инспекторами в форменной и гражданской одежде, соответственно использующими ТС специального и обычного исполнения. Сотрудники, несущие службу в гражданской одежде, занимаются выявлением и фиксацией правонарушений, а также передают информацию о них обычным нарядам ДПС, которые производят остановку ТС и принимают к нарушителям предусмотренные меры воздействия. В необходимых случаях к разбирательству привлекаются инспектора, обнаружившие то или иное правонарушение.

4. Выполнение распорядительно-регулирующих действий при осложнении движения предпринимается в целях оптимизации транспортных потоков применительно к складывающимся условиям за счет их распределения по

направлениям, полосам движения, а также разрешения, запрещения или ограничения отдельных маневров. При этом *применяется ручное регулирование* дорожного движения жестами и жезлом, *изменяются режимы работы светофоров, устанавливаются временные дорожно-сигнальные знаки и ограждения*. К проведению мероприятий по восстановлению движения привлекаются соответствующие должностные лица, а также участники дорожного движения.

Посредством распорядительно-регулирующих действий устраняются задержки движения транспорта, принимаются меры по освобождению проезжей части от технически неисправных ТС, выпавшего груза и других посторонних предметов, организуются объезды мест ДТП и прочих опасных участков улиц и дорог, осуществляется реверсирование движения по определенным направлениям и полосам, обеспечивается беспрепятственный проезд ТС специального назначения и ТС, перевозящих опасные, крупногабаритные, тяжеловесные и ценные грузы, участники движения предупреждаются об осложнении дорожных условий.

5. Пресечение неправомерных действий участников дорожного движения и должностных лиц производится для предотвращения ДТП и других преступлений. В настоящее время данный метод должен быть доминирующим в деятельности ДПС.

К этому обязывают *высокая латентность нарушений ПДД, а также характер и уровень преступности, связанной с использованием ТС*. В свою очередь, интенсификация обоснованного вмешательства в неправомерные действия участников дорожного движения требует высокого уровня организации ДПС на основе непрерывного и качественного ведения анализа ДТА и административно-правовой деятельности подразделений ГИБДД, широкого внедрения динамических форм контроля дорожного движения и тщательной координации взаимодействия сил, привлекаемых к несению службы. Обладая значительной трудоемкостью, данный метод, вместе с тем, в наибольшей степени способствует реализации принципа *неотвратимости наказания* за совершенные правонарушения и обеспечивает максимальный превентивный эффект.

3.2. Формы организации ДПС

Совокупность форм организации контроля дорожного движения можно условно подразделить на две группы: мобильные и статичные. К первой из них относятся:

1. Пеший патруль (пост).
2. Автомобильный патруль (автопатруль).
3. Мотоциклетный патруль (мотопатруль).
4. Патруль с применением вертолетов и других летательных аппаратов (воздушный патруль).

Вторую группу составляют:

1. Стационарный пост ДПС.
2. Контрольный пост милиции (КПМ).
3. Контрольно-пропускной пункт (КПП).

4. Специальный пост ДПС.

5. Автоматические устройства контроля дорожного движения и фиксации правонарушений.

Применение той или иной формы контроля определяется конкретными условиями дорожного движения и соответствующими служебными задачами нарядов ДПС. Каждая из них имеет свои достоинства и не может рассматриваться в качестве универсальной.

3.3. Мобильные формы контроля дорожного движения

•3.3.7. Пеший патруль (пост)

Несмотря на очевидные недостатки (ограниченность зоны действия, зависимость от погодных условий, относительно высокую утомляемость патрульных и др.) простейшая форма ДПС- пешее патрулирование –

находит широкое применение при ведении контроля за дорожным движением. Она экономична, оперативна, не связывает личный состав необходимостью обеспечения технической готовности и сохранности патрульных ТС и сложной специальной техники. Пешее патрулирование дает возможность выбора вида и типа ТС из потока транспорта для экстренного решения ряда служебных задач, таких как скрытое наблюдение за определенной категорией правонарушителей (в том числе при помощи участников дорожного движения), доставка пострадавших в лечебные учреждения, перегон (транспортировка) задержанных ТС и др.

Пеший патрульный может полностью сосредоточиться на наблюдении за дорожным движением и детально изучать *особенности обслуживаемой территории*, легко *вступать в непосредственные контакты* с участниками дорожного движения и населением, при необходимости контролировать действия правонарушителей путем размещения в точках, обеспечивающих наиболее благоприятные условия для выполнения данной функции, а также в транспортных средствах (с согласия их водителей и владельцев). Находясь вне транспортных средств, пешие инспектора ДПС получают максимум информации об окружающей их обстановке как посредством собственных звуковых, тепловых, обонятельных и визуальных ощущений, так и в виде сообщений от окружающих их граждан. Как показывает практика, именно для пеших патрульных характерен **наибольший индекс обращений с информацией о ДТП, правонарушениях, преступлениях, недостатках в ДИ и в организации дорожного движения**. Аналогичное явление наблюдается и в других странах. В связи с этим в некоторых городах ФРГ, США, Франции, Австралии неоднократно принимались меры по увеличению численности пеших нарядов полиции за счет сокращения моторизованных патрулей.

Пешее патрулирование целесообразно использовать для контроля за дорожным движением в городах и других населенных пунктах на улицах с интенсивными транспортными и пешеходными потоками. В городах, имеющих

многоэтажную застройку или сложный рельеф, зачастую затрудняется установление устойчивой радиосвязи с пешими нарядами вследствие маломощности носимых радиостанций. Поэтому при разработке плана дислокации постов и маршрутов патрулирования необходимо *предпринять меры по определению зон стабильного радиообмена на каждом из них с последующим отражением этой информации на схеме связи нарядов с дежурными частями подразделений ДПС и ближайшими ГОРОВД.*

Большое значение для эффективной работы пеших инспекторов ДПС имеет их физическое состояние. Продолжительное нахождение в статическом положении на улицах и дорогах вызывает застой крови в нижних конечностях, обморочное состояние от переохлаждения или перегрева тела, а также воздействия отработавших газов автомобильных двигателей. Поэтому пешие патрульные в первую очередь должны обеспечиваться соответствующим обмундированием, своевременно информироваться об условиях несения службы и о наиболее приемлемой форме одежды. Режим их работы следует корректировать с учетом погодных условий, наличия пунктов обогрева и питания, интенсивности выполняемых распорядительно-регулирующих действий непосредственно на улицах и дорогах. Например, при температуре атмосферного воздуха — 20° и ниже, а также + 35° и выше продолжительность непрерывной работы нарядов не должна превышать 2 ч [15].

В настоящее время пока еще нет возможности обеспечить пеших патрульных надежными портативными многофункциональными контрольно-измерительными приборами и специальной техникой. Как правило, им приходится принимать решения на основе оценки той или иной ситуации посредством собственных органов чувств либо с помощью простейших тестеров и приспособлений. Например, определять техническое состояние ТС по шумам в ходовой части и трансмиссии, а затем при необходимости направлять их на более глубокую диагностику для решения вопроса о допуске к дальнейшей эксплуатации по условиям безопасности. Вместе с тем для фиксации определенной категории статических и динамических правонарушений пешие инспектора ДПС могут эффективно применять легкие фотоаппараты типа «ПолярOID», портативные видеокамеры, карманные источники ультрафиолетового излучения и диктофоны, позволяющие практически мгновенно обеспечить доказательственную базу конкретных административных проступков, а также существенно снизить традиционно высокую психологическую напряженность труда сотрудников данной службы.

3.3.2. Автопатруль

Автопатруль - самая многофункциональная форма ДПС. Наличие у инспекторов автомобилей позволяет им контролировать протяженные участки улиц и дорог, обеспечивать мобильность и высокую скорость передвижения нарядов, использовать мощные средства связи, контрольно-Диагностическую аппаратуру и специальную технику, комплекты дорожно-сигнальных знаков и оборудование для ликвидации последствий ДТП. Автопатруль имеет воз-

возможность пресекать неправомерные действия участников дорожного движения и других лиц, немедленно начинать преследование и поиск правонарушителей, осуществлять их транспортировку в ОВД, быстро оказывать необходимую помощь пешим нарядам, вести сопровождение

автомобильных колонн и выполнять большинство из известных в настоящее время тактических приемов правоохранительной деятельности непосредственно в процессе дорожного движения. На автомобилях могут нести службу экипажи от одного до нескольких человек. Специальная окраска, проблесковые маячки и звукоусилительные установки делают их легко различимыми в транспортных потоках, что оказывает сдерживающее воздействие на участников дорожного движения, склонных к нарушениям ПДД (см. рис. 4).

Рис. 4. Автопатруль ДПС

Рассмотрим основные приемы автопатрулирования.

1. Движение в потоке ТС применяется для предупреждения и пресечения таких распространенных и опасных нарушений ПДД, как неправильные обгон, маневрирование, расположение ТС на проезжей части, выбор безопасных интервалов и дистанции между движущимися ТС. В данном случае патрулирование осуществляется экипажем в составе не менее двух сотрудников ДПС, один из которых ведет постоянное наблюдение за движением и подает нарушителям сигналы остановки при помощи жезла или СГУ, а второй управляет автомобилем, поскольку выполнение необходимых при этом маневров требует повышенного внимания.

2. Движение впереди транспортного потока применяется преимущественно на опасных участках дорог с высокой интенсивностью движения. Патрульный автомобиль в этом случае следует по участку с установленной скоростью, «удерживая» следующий за ним транспортный поток в определенных скоростных пределах. Систематическое применение этого приема способствует стабилизации скоростного режима на дорогах и вырабатывает у водителей навыки «регламентированного» движения. Наибольший эффект «сдерживания» достигается на дорогах с ограниченной пропускной способностью и без пересечений в одном уровне, где происходит быстрый разгон транспортного потока.

Как и все другие тактические приемы, *«сдерживание» должно применяться только там, где это действительно оправдано и существует реальная угроза безопасности дорожного движения.* Не следует замедлять движение больше, чем это предписывается дорожными знаками и определяется существующими дорожными условиями. Сотрудникам, осуществляющим патрулирование на автомобилях и мотоциклах, необходимо следить за своими действиями, поскольку эффект «сдерживания» может возникать помимо их желания, когда они движутся с меньшей, чем у основного потока, скоростью. Водители, как правило, опасаются опережать транспортные средства ДПС, так как у них появляется сомнение в правильности этого

маневра в данной ситуации. Чаще всего они полагают, что не заметили знак ограничения максимальной скорости, сопровождаемую ав-томобильную колонну и т. д.

3. Патрулирование улиц и автомобильных дорог не может быть непрерывным, поскольку это сокращает продолжительность визуальных и вербальных контактов с водителями и пешеходами, а также сопровождается большим расходом топлива. Экипажи патрульных ТС должны совершать **периодические остановки в зонах концентрации ДТП, местах, где они попадают в поле зрения возможно большего числа участников дорожного движения** и способны активно вмешаться в их действия. Работа в стационарном режиме необходима для выявления и пресечения таких распространенных и опасных нарушений ПДД, как превышение установленной скорости движения, невыполнение требований дорожных знаков и сигналов светофора, переход улиц в не установленном месте, а также ликвидации транспортных заторов и других помех движению.

Последовательность применения тех или иных приемов, порядок их чередования, а также скорость движения при патрулировании зависят от характера дорожного движения и поставленных перед экипажем задач. При этом относительно высокая динамичность данной формы ДПС и сложность контроля действий применяющих ее нарядов требуют серьезного отношения к оперативному планированию работы экипажей. В частности, для исключения «непроизводительных» затрат служебного времени ***должны Рюрабатываться детальные графики работы автопатрулей на мар-^тРутах.*** Особого внимания заслуживает регламентация действий экипажей

скрытого патрулирования. Для каждого из них целесообразно определить от 3 до 7 маршрутов и систему поддержки их действий личным составом в форменной одежде и на автомобилях специального исполнения, а также принять меры по включению в состав экипажей скрытого контроля представителей общественных объединений, внештатных инспекторов ГИБДД, сотрудников ВАИ, врачей-наркологов и др., что существенно облегчает последующую реализацию мер административного воздействия в отношении правонарушителей.

Эффективность действий нарядов ДПС во многом определяется *динамическими характеристиками и техническим состоянием* используемых ими автомобилей, которые должны обладать высокой скоростью движения (на 15—20 % выше, чем автомобили массового производства), хорошей устойчивостью и проходимостью применительно к состояншо дорожной сети в зоне обслуживания, вместимостью не менее 5 чел., небольшими габаритами, комплексом систем и устройств активной и пассивной безопасности, включая средства пожаротушения, противоударной и противопулевой защиты¹ (подробнее о приемах автопатрулирования см.: разделы 8, 9, 13, 14).

3.3.3. *Мотопатруль*

В отличие от автопатрулирования в большинстве регионов России мотопатруль используется значительно реже. Мотоцикл не защищает инспектора ДПС от неблагоприятных климатических воздействий, неустойчив, требует применения специальной экипировки (мотошлема, комбинезона или защитного костюма, перчаток или рукавиц, тяжелых ботинок или сапог, стесняющих действия инспектора), не позволяет обеспечить безопасную доставку задержанных в ОВД, а также существенно проигрывает автомобилю в возможностях оснащения специальной техникой и оборудованием. Развитие мотопатрулирования в значительной мере сдерживается отсутствием в отечественном производстве мотоцикла, конструкция которого удовлетворяла бы требованиям ДПС. Широко распространенный патрульный мотоцикл М-67 имеет низкие динамические характеристики, неудовлетворительное распределение веса по осям, малоэффективную систему тормозов, недостаточный клиренс и другие существенные недостатки.

¹ В последнее время одним из важнейших достоинств патрульного автомобиля является его небольшая ширина. В частности, в США применяются полицейские автомобили шириной 120 см с радиусом поворота до 5 м, обладающие существенными преимуществами в плотных транспортных потоках. Методы и приемы патрулирования на мотоциклах во многом аналогичны тем, которые применяются автопатрулями (за исключением приемов блокирования движущихся ТС). Однако, *исходя из относительно высокой опасности мотоциклов, необходимо принимать меры по регулярному обучению инспекторского состава вождению данного вида ТС на специально оборудованных полигонах (мотодромах) с последующим отбором лиц, способных осуществлять мотопатрулирование.*

3.3.4. Особенности эксплуатации патрульных ТС При использовании патрульных ТС необходимо учитывать следующие особенности их эксплуатации:

1. Мотоциклы без бокового прицепа следует применять, если:

- а) на это есть разрешение командира подразделения (начальника отделения ГИБДД);
- б) нет дождя, снегопада, гололеда, сильного ветра и других неблагоприятных погодных и дорожных условий.
- в) водители имеют специальную подготовку по вождению одиночного мотоцикла.

2. При использовании патрульных ТС *запрещается*:

- а) перевозить на патрульном ТС посторонних граждан и грузы, а также оставлять данные ТС без присмотра;
- б) превышать установленную скорость движения, самовольно отклоняться от намеченного маршрута и изменять порядок службы, если это не вызывается служебной необходимостью.
- в) передавать кому бы то ни было управление патрульным ТС;
- г) оставлять без присмотра в патрульном ТС задержанных лиц [13];

д) применять специальные световые и звуковые сигналы в случаях, не связанных с выполнением неотложных служебных заданий. 3. Указанные сигналы *могут использоваться только при:*

а) следовании на места совершения преступлений, административных правонарушений, ДТП, массовых беспорядков, пожаров, стихийных бедствий, катастроф и т. п.;

б) получении приказа, распоряжения или указания о преследовании преступника, скрывающегося на ТС;

в) задержании водителя, не выполнившего законное требование сотрудника милиции об остановке ТС;

г) задержания водителей ТС, участвующих в групповом передвижении, создающих помехи для дорожного движения;

Д) доставлении пострадавших в лечебные учреждения;

е) сопровождении АСН, автомобильных колонн и ТС, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы;

ж) возникновении обстоятельств, когда из-за недостатка времени выполнение неотложного служебного задания не может быть обеспечено другими средствами и способами [14.15].

4. При выполнении неотложного служебного задания специальный **световой** сигнал должен быть включен **на всем пути следования** патрульного ТС. В период с 7 до 23 час в населенных пунктах и в любое время суток вне населенных пунктов одновременно со световым должен быть включен **звуковой** сигнал. Даже при наличии на патрульном ТС включенных специальных сигналов сотрудники ДПС должны проезжать регулируемые участки, только обеспечив безопасность других участников дорожного движения вплоть до снижения скорости и остановки.

3.3.5. *Воздушный патруль*

Для выполнения своих служебных задач подразделениями ДПС применяются такие летательные аппараты: вертолеты, самолеты и мотодельтапланы, которые позволяют контролировать дорожное движение на большой территории вне зависимости от густоты, интенсивности транспортных потоков и состояния улично-дорожной сети. Потребностям ДПС в наибольшей степени отвечают **вертолеты, которые не нуждаются в аэродромах, способны варьировать скорость полета в широком диапазоне, зависать в воздухе, осуществлять посадку на малые площадки либо непосредственно на проезжую часть, а также поддерживать устойчивую радиосвязь с нарядами ОВД на расстоянии до 100 км.** Указанные качества позволяют применять вертолеты для проведения следующих действий:

1) оперативного изучения условий движения;

2) выявления и пресечения нарушений ПДД на участках дорог большой протяженности;

- 3) управления действиями удаленных друг от друга наземных сил ОВД при ведении мероприятий по обеспечению БДД;
- 4) сопровождения автомобилей специального назначения и автомобильных колонн;
- 5) обеспечения в кратчайшие сроки прибытия следственно-оперативных групп на места ДТП;
- 6) оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим и, при необходимости, доставления их в лечебные учреждения;
- 7) розыска и преследования похищенных, скрывшихся с мест ДТП или используемых в преступных целях ТС;
- 8) обеспечения радиообмена между наземными постами и подразделениями ОВД путем ретрансляции.

За последние годы применение вертолетов подразделениями ДПС сократилось, что, прежде всего, объясняется отсутствием средств на их аренду и эксплуатацию. Однако есть основания полагать, что введение обязательного страхования ТС и закупка современных моделей легких вертолетов позволят достаточно быстро решить эту проблему. Что касается других недостатков, свойственных вертолетам, таких как *невозможность повсеместного приземления, необходимость сил наземной поддержки действий воздушного патруля, зависимость от метеоусловий и сложность пилотирования в ночных условиях*, то в значительной мере они могут компенсироваться соответствующими техническими средствами, о чем свидетельствует практика ВВС России и подразделений зарубежной полиции.

Как правило, для этих целей вертолеты арендуются в авиакомпаниях на договорных началах. При этом они окрашиваются согласно утвержденной цветографической схеме транспортных средств ДПС и оснащаются звукоусилительными установками большой мощности, радиостанциями, медикаментами, средствами иммобилизации пострадавших и ликвидации последствий ДТП, оперативной техникой и приспособлениями для осмотра мест происшествий. О начале полетов предварительно информируется население и на соответствующих автомобильных дорогах устанавливаются хорошо различимые указатели с текстом *«Внимание! Движение контролируется патрульными вертолетами»*. Эти меры необходимы для того, чтобы участники дорожного движения были готовы к появлению низколетящих вертолетов и не отвлекались от управления транспортными средствами.

Пилотирование и техническое обслуживание вертолетов производится авиакомпаниями. По мере расширения целевого финансирования сферы БДД возможно создание вертолетных подразделений непосредственно в составе МВД (УВД), как это практикуется за рубежом.

Маршруты и время патрулирования вертолетов определяются руководителями подразделений ДПС по согласованию с авиапредприятиями, МВД (УВД), органами здравоохранения и другими заинтересованными службами. Полеты производятся по предварительно утвержденному графику с учетом погодных условий и оперативной обстановки в зоне патрулирования. В состав наряда вертолетного патруля обычно входят старший инспектор ДПС,

выполняющий роль воздушного наблюдателя, фельдшер или врач, имеющие навыки оказания помощи пострадавшим при ДТП, а также 2-3 наземных автопатруля, в каждый из которых входят не менее 2-х инспекторов ДПС. Наблюдатель руководит действиями наземных экипажей и постов, передает им данные о параметрах дорожного движения и сведения⁰ ТС, водители которых нарушают ПДД, поддерживает связь с дежурными частями подразделений ДПС и ОВД, дислоцированными в обслуживаемом районе, и дает пилоту указания, связанные с выполнением служебных зада-

ний[^]. После Они не должны противоречить правилам производства полетов, утвержденным Министерством транспорта РФ.

3.3.6. Способы вертолетного патрулирования Практикой применения вертолетов в ДПС выработано пять основных способов патрулирования:

- 1) движение по установленному маршруту;
- 2) маятниковое движение по участку дороги;
- 3) свободный поиск;
- 4) сопровождение автомобилей специального назначения и автомобильных колонн;
- 5) изучение условий дорожного движения.

1. При движении по установленному маршруту вертолет входит в определенную заранее зону патрулирования и летит вдоль автомобильной дороги со скоростью 50-70 км/ч. Наземные автопатрули, которых в данном случае должно быть три, движутся с той же скоростью на расстоянии 5-10 км друг от друга. Для удобства обеспечения связи между вертолетами и наземными экипажами на крышах патрульных автомобилей наносятся циф-ры, соответствующие их радиопозывным. Чтобы экипаж мог различать номерные знаки и индивидуальные особенности ТС, пилоту рекомендуется поддерживать высоту полета в пределах от 30 до 80 м и двигаться в 10-15 м влево от кромки проезжей части. Это обусловлено тем, что наблюдатель в вертолете располагается справа.

Скорость движения и дистанция между патрульными автомобилями координируются с вертолета старшим наряда, который при обнаружении нарушения правил со стороны водителей передает данные о ТС (марку, цвет, регистрационный номер, род груза и др.), характере и месте нарушения экипажу одного из патрульных автомобилей в зависимости от направления движения правонарушителя. Например, если нарушитель движется в попутном направлении, то об этом информируется головной экипаж, который производит его остановку. Другие патрульные ТС без задержки следуют дальше. Таким образом, порядок расположения экипажей непрерывно меняется. Это позволяет поддерживать относительно высокую скорость движения на маршруте и в течение непродолжительного времени (3-4 ч)

На автомобильных дорогах большой протяженности, проходящих по территории с относительно низкой плотностью населенных пунктов, вполне оправданно применение тяжелых 1 вертолетов. Например, патрулирование автомобильной дороги Омск - Новосибирск осуществляется вертолетами

Ми-8, на борту которых размещается хорошо вооруженная и оснащенная мотоциклами группа инспекторов, способная быстро обнаруживать и задерживать преступников и правонарушителей.

проконтролировать движение транспорта и пешеходов на участках до 100 км (см. рис. 5).

2. На автомобильных дорогах с высоким уровнем ДТА, резкими изменениями плотности, интенсивности и скорости транспортных потоков патрулирование по протяженному маршруту может не дать эффекта из-за кратковременности появления вертолетного патруля в поле зрения участников дорожного движения. В таких случаях целесообразно использовать способ **маятникового патрулирования**, при котором протяженность маршрута вертолета ограничивается расстоянием 20-50 км, а наземные экипажи располагаются на границах и в центре зоны полета. Непрерывный контроль с воздуха вынуждает водителей ТС строго придерживаться установленных правил.

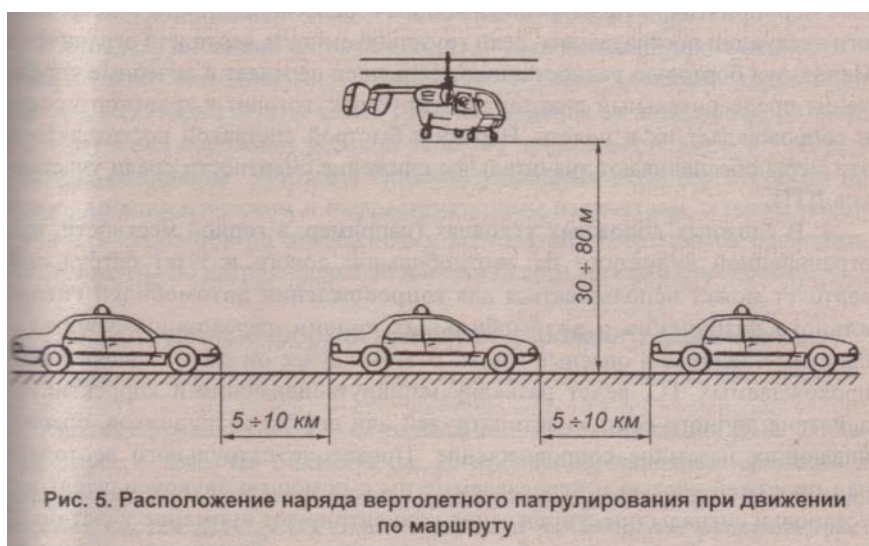


Рис. 5. Расположение наряда вертолетного патрулирования при движении по маршруту

3. **Способ свободного поиска** применяется для преследования, розыска угнанного, похищенного, скрывшегося с мест ДТП и используемого в преступных целях транспорта. Экипаж вертолета ведет поиск как во взаимодействии с наземными постами ДПС и другими службами милиции, так и самостоятельно. Указанный способ применяется и тогда, когда наземные патрули заняты выполнением неотложных служебных заданий, не могут контролировать отдельные участки автомобильных дорог из-за осложнения дорожных условий и т. п.

Патрулируя в режиме свободного поиска, старший вертолетного наряда при необходимости может принимать решение о пресечении обнаруженных

правонарушений путем использования звукоусилительной установки или осуществления посадки вертолета для выполнения соответствующих распорядительно-регулирующих действий. В экстренных случаях возможно приземление вертолета непосредственно на проезжую часть, если экипажу удастся предварительно согласовать перекрытие движения в месте посадки силами сотрудников милиции.

Экипаж вертолета может контролировать действия правонарушителей, преступников и участников ДТП, *зависая над ними*. Этот же прием эффективен при ликвидации заторов на автомобильных дорогах. При наличии на месте ДТП пострадавших наряд воздушного экипажа в необходимых случаях может осуществить *экстренное приземление*, определить тяжесть полученных ими травм, провести реанимационные и противошоковые мероприятия, а также решить вопрос о целесообразности и очередности эвакуации пострадавших, если грузоподъемность вертолета ограничена. Используя бортовую радиостанцию, фельдшер передает в лечебные учреждения предварительный диагноз эвакуируемых, готовит к транспортировке и сопровождает их в полете. Наряду с быстрой доставкой пострадавших, эти меры обеспечивают значительное снижение смертности среди участников ДТП.

4. В сложных дорожных условиях (например, в горной местности, при ограниченной видимости на автомобильной дороге и т. п.) патрульный вертолет может использоваться для сопровождения автомобилей специального назначения и автомобильных колонн, перевозящих крупногабаритные, ценные и опасные грузы. В этом случае он следует впереди сопровождаемых ТС, ведет разведку маршрута движения и корректирует действия личного состава автопатрулей или других сотрудников, обеспечивающих наземное сопровождение. Появление патрульного вертолета над проезжей частью и передаваемые им с помощью звукоусилительной установки сигналы предупреждения концентрируют внимание участников движения и обеспечивают беспрепятственное и безопасное движение колонн.

5. Изучение условий движения с помощью вертолета целесообразно при необходимости проведения срочной *рекогносцировки местности* и быстрой расстановки сил ОВД (например, в ходе поисково-заградительных операций, стихийных бедствий, реализации планов гражданской обороны, массовых мероприятий с использованием большого числа ТС и т. п.). Экипаж патрульного вертолета может эффективно выполнять функции *оперативного управления* наземными силами и средствами, занятыми ликвидацией транспортных заторов, последствий ДТП, эвакуацией населения, организацией объездов и устранением помех дорожному движению.

В настоящее время имеются правовые и организационно-технические предпосылки для использования в подразделениях ДПС *мотодельтапланов* легких летательных аппаратов балансирного типа, пилотирование которых не требует продолжительной летной подготовки. Для их взлета и посадки не нужны специальные площадки, они могут приземляться с неработающим

двигателем на любые грунты, включая мягкие. Их стоимость и затраты на эксплуатацию многократно ниже, чем у вертолетов и самолетов. В частности, ОВД могут самостоятельно приобретать мотодельтапланы и обучать личный состав их пилотированию. Недостатки мотодельтаплана -отсутствие надежной защиты пилота от неблагоприятных климатических воздействий и относительно невысокая скорость (до 100 км/ч)- в значительной мере компенсируются возможностью повсеместного совершения полетов малой продолжительности и по кратчайшим маршрутам.

В странах, имеющих автомобильные дороги большой протяженности в относительно малодоступной местности (Северо-Западные территории Канады, некоторые штаты США), для наблюдения за движением, розыска ТС и изучения дорожных условий успешно применяются двух- и четырех-местные *самолеты*. Учитывая близость указанных регионов к России по природно-климатическим и инфраструктурным параметрам, а также экономичность самолетов по отношению к вертолетам, имеет смысл проводить эксперименты по патрулированию дорожной сети легкими самолетами.

3.4. Статичные формы контроля дорожного движения

3.4.1 Стационарные посты ДПС

Анализ сложившегося в России баланса форм организации ДПС свидетельствует о том, что большинство контрольно-проверочных операций в сфере дорожного движения органы внутренних дел производят на стационарных постах ДПС (СП), *сеть которых по масштабам, функциям, численности занятого личного состава и затратам на содержание не имеет аналогов в мировой практике.*

Термином «СП» принято обозначать любое капитальное, временное или транспортабельное сооружение, предназначенное для создания благоприятных условий личному составу, занятому несением дорожно-патрульной службы на определенном участке автомобильной дороги или улицы. По месту размещения различают «городские» и «загородные» посты. Первые, ^{Как} правило, представляют собой простейшие сооружения, обеспечивающие защиту инспекторов от атмосферных осадков, установку средств связи пульта управления светофорной сигнализацией. Они сравнительно дешевы¹ занимают минимальную площадь и устанавливаются на улицах круп-

ных, а также средних и малых городов с четко выраженной радиальной улично-дорожной сетью, большой загрузкой центра транзитным транспортом либо городов, не имеющих объездных дорог.

Загородные посты - это преимущественно капитальные сооружения, включающие одно или несколько закрытых помещений, предназначенных для долговременного наблюдения за транспортным потоком, ведения служебной документации, обогрева и отдыха личного состава ДПС, оказания доврачебной помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, хранения служебного и задержанного автотранспорта. Они размещаются на автомобильных дорогах, вблизи городов, крупных населенных пунктов и границ административно-территориальных единиц.

Оснащение СП комплексом средств связи, оперативной техникой, мощным освещением и специальными устройствами обеспечивает необходимые условия для круглосуточной работы по надзору за дорожным движением и выполнения разнообразных контрольно-заградительных функций с привлечением сотрудников уголовного розыска, ОБЭП, служб милиции общественной безопасности и представителей общественности, что значительно повышает результативность их работы. Однако в целом по стране применение этой, связанной со значительными материальными затратами и сравнительно высокой потребностью в личном составе формы несения службы далеко не всегда дает ощутимый эффект. В связи с этим при решении вопроса о целесообразности сооружения СП необходимо учитывать их следующие особенности.

1. Постоянство расположения постов и предварительное оповещение участников дорожного движения об их наличии соответствующими дорожными знаками приводит к тому, что в зонах размещения СП правонарушители предпринимают меры к тому, чтобы избежать контакта с нарядами постов. Лица, не имеющие водительских, регистрационных и путевых документов, перегоняющие краденые ТС и скрывающиеся от преследования, стремятся **использовать маршруты, исключаящие проезд вблизи постов**. В свою очередь, инспектора ДПС, одним из общепринятых показателей активности которых является число обнаруженных и предотвращенных правонарушений, вынуждены производить большей частью массовую проверку транспортных средств, водители которых не совершали \ каких-либо серьезных правонарушений, что приводит к преобладанию в административной практике ГИБДД дел с «формальным» составом.

2. Преимущественное размещение СП вне пределов населенных пунктов, относительная удаленность от мест дислокации основных сил ДПС и фактическое отсутствие на них служебного автотранспорта вызывают более частые, в сравнении с городскими условиями, «прорывы»

ТС, подлежащих задержанию. Число водителей, не останавливающихся по требованию инспекторов в зонах СП, в 3-7 раз превышает аналогичные показатели для автопатрулей. При проведении массовых проверок или регистрации проезжающих ТС у СП могут скапливаться сотни автомобилей. Эксперименты показывают, что водители транспортных средств, которых не устраивает вызванная этим задержка, свободно выезжают из образовавшихся колонн и направляются в объезд. В связи с этим необходимо использовать все возможности для обеспечения СП **патрульным автотранспортом специального исполнения**, наличие которого оказывает большое психологическое воздействие на правонарушителей, вынуждая их избегать указанных выше действий.

3. От 60 до 90% СП, расположенных в различных регионах России, подвергаются **беспрепятственному объезду** по существующей дорожной сети и улицам населенных пунктов. Причем в зимнее время и в период весенне-осенней распутицы показатель «обходимости СП» снижается не более чем на 20-30 %. Повышению профилактической роли СП способствует ликвидация

полевых дорог и так называемых «диких» съездов, а также направление инспекторов ДПС для несения службы **на традиционных объездах зон расположения данных постов**. В то же время, осуществляя работу на СП, инспектора, как правило, не могут отлучаться, не приняв предварительно мер по обеспечению сохранности вверенного им оборудования, документации и задержанных транспортных средств. Этому нередко способствуют распространенные практически повсеместно запрещения покидать СП для патрулирования их возможных объездов, что существенно ограничивает применение более эффективных способов контроля ТС.

4. Поток транзитного транспорта, проходящего по дорогам федерального значения, влечет за собой выполнение нарядами СП значительного объема **информационно-справочных и контрольно-распорядительных действий**, не характерных для других форм несения ДПС. Например, частота остановки транспортных средств по инициативе водителей у постов на Дорогах со среднесуточной интенсивностью движения более 6000 ед. достигает 5-20 автомобилей в час, что вынуждает личный состав отвлекаться от наблюдения за транспортным потоком, давать водителям разнообразные консультации и разъяснения, оказывать им необходимую помощь.

3.4.2. Выбор места размещения и варианта обустройства СП

Степень проявления той или иной особенности работы СП в конкретных Условиях может значительно различаться. Однако в любом случае принятию окончательного решения о развертывании СП должны предшествовать: эксперименты по выбору места его установки, определению приемлемого варианта технического оснащения зоны поста, а также оценка возможностей подразделения по обеспечению постоянной его работы. Первостепенное значение имеет **выбор места сооружения СП, в ходе которого следует учитывать:**

- 1) плотность и конфигурацию улично-дорожной сети;
- 2) природно-климатические условия региона;
- 3) использование естественных и искусственных преград (рек, насыпей, лесов, непреодолимых для транспорта сооружений значительной протяженности), концентрирующих транспортные потоки в определенных узлах;
- 4) обустройство полос замедления, ускорения и площадок для остановки, проверки, хранения задержанного транспорта и посадки патрульного вертолета;
- 5) видимость в плане и продольном профиле дороги, соответствующую условиям безопасности движения на участке размещения поста;
- 6) использование имеющихся коммуникаций (линий связи, электропередач и т. д.);
- 7) перспективы развития инфраструктуры городов, населенных пунктов и дорожной сети.

Оптимизация места размещения СП и варианта его обустройства представляет непростую задачу. Во многих случаях в подразделениях ДПС принимаются и реализуются компромиссные решения, хотя от сооружения СП **целесообразно отказаться вообще** и применить на данных участках дру-

гие, более действенные для сложившихся условий формы контроля. Например, широко распространенное сооружение постов в Пределах городской черты существенно облегчает коммуникационное обеспечение. Однако при этом сектор охвата транспортного потока определенного направления оказывается минимальным. Удаление СП на 1-2 км по дорогам магистральных направлений также может не дать эффекта при наличии развитой сети местных и временных дорог. В подобных случаях посты, как правило, должны дислоцироваться в зоне максимальной интенсивности движения вне зависимости от наличия параллельных трасс, не «закрытых» нарядами ДПС. Чрезвычайно низкой результативностью отличаются СП, сооруженные на сложных транспортных развязках и не оснащенные техническими средствами дистанционного наблюдения.

В отличие от других форм несения дорожно-патрульной службы, допускающих применение скрытого наблюдения, работа на СП носит **демонстративный характер**, и поэтому *размещение таких постов должно производиться на открытых, без крутых поворотов, спусков и железнодорожных переездов участках дорог*. Однако практически каждый пятый пост находится в месте, где ландшафтные и геометрические параметры полосы отвода автомобильной дороги не позволяют выполнять это условие. С другой стороны, у СП скорость движения обычно ограничивается от 5 до 40 км/ч дорожными знаками или специальными сооружениями. Это не всегда оправданно, так как в настоящих условиях нельзя не считаться с экономическими факторами. При хорошей видимости фиксация проезда отдельных ТС вполне обеспечивается и на более высоких скоростях, что **повышает пропускную способность дорог и экономичность перевозок**. Данное обстоятельство предопределяет целесообразность установки в зонах стационарных постов соответствующих многопозиционных дорожных знаков, позволяющих варьировать скоростной режим в зависимости от плотности, интенсивности движения и условий видимости. Для обеспечения безопасности маневров, связанных с остановкой и выездом ТС, проезжая часть должна иметь соответствующие полосы торможения и ускорения, а также горизонтальную и вертикальную дорожную разметку. **При этом длина полосы торможения должна выбираться с учетом протяженности пути перестроения крупнотоннажного транспортного средства, движущегося по крайней левой полосе проезжей части в условиях максимальной интенсивности движения.**

Немаловажное значение для увеличения пропускной способности дорог и обеспечения безопасности движения в зонах размещения СП имеет правильный выбор размера *площадок для останавливаемого транспорта*. В противном случае в точках наблюдения транспортного потока создается «слепая» зона от 30° до 90°. При интенсивности движения свыше 4000 автомобилей в сутки площадка должна обеспечивать размещение и независимый выезд на проезжую часть не менее трех транспортных средств длиной по 20 м каждое без занятия полосы ускорения и «экранирования» зоны обзора в обоих направлениях движения. Кроме того, возникает потребность^В до-

полнительной площади для стоянки поврежденного и задержанного транспорта. Что же касается ТС, водители которых останавливаются на ночлег в зонах размещения СП, то ввиду массовости такого способа обес-печения безопасности участников дорожного движения соответствующее обустройство используемых для этой цели участков автомобильных дорог вряд ^ли возможно. Подобные скопления транспорта, горючих материалов и людей у постов практически исключают применение нарядами ДПС огнестрельного °РУжия, существенно **снижают возможности маневра** личного состава и патрульных автомобилей, создают относительно **благоприятные условия** ^{Ля}**побега и вооруженного сопротивления** лиц, подлежащих задержанию, ^а также **порождают множество аварийных ситуаций и помех** для движения. Поэтому данная проблема должна решаться преимущественно за счет сооружения **охраняемых стоянок необходимой емкости**.

В настоящее время на многих автомобильных дорогах сооружены дву- и полуторазтажные либо установленные на опорах «высотные» посты, первый этаж которых занимают вспомогательные помещения (комната для хранения оборудования и принадлежностей, гараж для патрульного транспорта), а второй- наряд, осуществляющий несение службы. По мнению руководителей ряда отделов и управлений ГИБДД, такие конструктивные решения увеличивают сектор визуального обзора и размеры площадок у постов. Однако большинство инспекторов, занятых несением службы на таких постах, *отдают предпочтение одноэтажным вариантам СП*, где не приходится каждый раз подниматься по лестнице для оформления служебной документации, ведения переговоров по телефону, радиостанции и т. д.

Выбор того или иного варианта конструкции СП прежде всего **должен определяться его прямым назначением**. Например, строительство «высотного» поста будет оправданно на многополосных дорогах в случае, если численность его наряда позволит выделить одного инспектора для постоянного наблюдения и передачи информации о движении транспортных средств. Когда выполнение чисто наблюдательных функций отдельным сотрудником ^беизвозможно, целесообразно использовать более простые и дешевые сооружения. Их желательно превращать в своеобразные филиалы дежурных частей подразделений ДПС по обеспечению информационно-справочной и координационной работы всех пеших и подвижных нарядов, патрульного вертолета, привлеченных сил и представителей общественных объединений, дислоцированных на данной автомобильной дороге. Это позволяет быстро перекрыть примыкания и неорганизованные съезды на удалении 5-10 км от СП для контроля и перехвата не остановившихся или разыскиваемых ТС. Здание СП должно иметь помещения, достаточные для работы наряда и установки оргтехники, приема пищи, хранения оружия, специальных и противопожарных средств, подсобного инвентаря. В целом здание СП сооружают с усиленной несущей способностью крыши, стальной входной дверью, внутренним засовом и глазком. Территория СП оснащается осветительным оборудованием, светофором, соответствующими дорожными знаками, стационар-

ными средствами остановки ТС, вольером для содержания сторожевой собаки.

3.4.3. *КПМ и другие разновидности СП*

На базе существовавшей сети СП и дополнительно к ней на магистральных дорогах России созданы около двухсот **контрольных постов милиции (КПМ)**, представляющих собой функциональную разновидность стационарных постов. Личный состав **КПМ** может включаться в соответствующие территориальные строевые подразделения ДПС и ГОРОВД.

Несмотря на четко выраженную в нормативах заградительную и розыскную направленность, обязанности нарядов КПМ, по сути, идентичны обязанностям личного состава обычных СП. Они проводят проверку ТС, грузов, водительских и регистрационных документов с целью выявления и задержания разыскиваемого автотранспорта, а также лиц, совершивших преступления, использующих поддельные документы, управляющих ТС в состоянии опьянения и т. п. Специфика КПМ состоит в следующем:

- 1) их штаты утверждаются Министром внутренних дел России;
- 2) дислокация согласуется с ГУГИБДД и ГУУР МВД РФ;
- 3) содержание может обеспечиваться за счет средств как государственного, так и местного бюджетов;
- 4) по решению Правительства РФ в порядке, определяемом МВД РФ, на них могут возлагаться дополнительные функции по контролю за передвижением ТС и перевозкой грузов;
- 5) они работают круглосуточно с обязательным выставлением наряда, в состав которого включаются:
 - старший инспектор по розыску (он же старший наряда КПМ);
 - инспектор по розыску;
 - старший инспектор ДПС;
 - инспектора ДПС;
 - сотрудники других служб милиции (при выполнении дополнительных функций) (см. рис. 6.);
- 6) данные посты обязательно оборудуются линиями связи, терминалами федеральных информационно-поисковых систем и обустроятся в порядке, обеспечивающем *эффективную защиту от вооруженного нападения*.

Начальник КПМ

Старший инспектор по розыску (2-3 чел.)

Сотрудники других служб милиции

Старший инспектор ДПС

Инспектора по розыску

Инспектора ДПС

Рис. 6. Структура КПМ на автомобильной дороге с интенсивностью движения от 6000 до 14000 ТС в сутки

3.5. **Соотношение мобильных и статичных форм несения службы**

Несмотря на наличие реальных возможностей реализации в ДПС различных форм контроля дорожного движения, многие руководители подразделений

ГИБДД стремятся «прикрыть» стационарными постами как можно больше пересечений, примыканий и многоуровневых дорожных развязок. Это неизбежно приводит к культивированию статичных форм ДПС, установкам на предупреждение краж ТС посредством широкого применения такой административно-предупредительной меры, как *массовая проверка ТС, документов у участников дорожного движения* и, следовательно, к постоянному ощущению дефицита ресурсов из-за огромной трудоемкости этой работы.

На практике нередки субъективные подходы в решении проблемы контроля транспортных потоков. Например, на равных по протяженности, условиям дорожного движения и техническим параметрам участках одной и той же автомобильной дороги в пределах смежных административно-территориальных единиц могут размещаться соответственно 1 и 4 СП. Чаще всего ограничение допустимых и возможных способов решения задачи контроля движения ТС порождается отсутствием у субъектов контроля реальной информации о характере, масштабах и последствиях противоправных действий в сфере БДД, влиянием централизованного установления структуры и форм СП (КП[^]Л), а также сложностью проверки работы подвижных нарядов ДПС. Симптоматично, что даже не имеющая аналогов по плотности система СП Московской области, образующая сеть «пеленгующих» узлов, расположенных на расстоянии от 5 до 60 км друг от друга, не всегда способна зафиксировать направление и время проезда разыскиваемых ТС.

Несомненно, что сложившаяся в России структура организационных форм ДПС вызвана не только низкой плотностью дорожной сети и климатическими факторами, но и *многолетним функционированием затратного механизма финансирования работы органов внутренних дел*. Вложив большие средства в строительство и содержание СП, ОВД стремятся к их максимальному использованию, что, в конечном итоге приводит к гипертрофированию этой ресурсоемкой и наименее гибкой в тактическом отношении формы контроля дорожного движения, а также распространению мнения о сравнительно больших затратах на приобретение и эксплуатацию патрульных автомобилей. Вместе с тем сопоставление стоимостных параметров СП и автопатрулей показывает, что, во-первых, *различия между ними далеко не столь разительны, как представляется*. Суммарные затраты на обеспечение функционирования одного автопатруля (в масштабах действующих оптовых цен на строительные материалы и работы, автомобили, электроэнергию, горюче-смазочные материалы в средней полосе Европейской части РФ) лишь в 1,8-2,5 раза превышают затраты на содержание СП.

Однако этот результат может быть получен только при условии, что данные посты не оснащаются служебным транспортом и, следовательно, не будут способны полноценно выполнить возложенные на них задачи.

Во-вторых, при всей безусловной значимости чисто экономической оценки, она в данном случае не является определяющей, так как здесь важен, общий положительный эффект правоохранительной деятельности. В-третьих, мировой опыт дает вполне приемлемые для России варианты снижения расходов на содержание патрульных автомобилей, улучшения их технического со-

стояния и эффективности³. В частности, применительно к функциям ДПС, оптимальным признается применение автомобилей обычного исполнения, работающих методом свободного поиска.

Анализ материалов, отражающих вмешательство нарядов ДПС в действия участников дорожного движения, показывает, что решения, принимаемые экипажами автопатрулей, как правило, наиболее оперативны и доказательны. Расширенное использование автопатрулирования способствует переходу к гибкой системе контроля в сфере ОБДД. При этом создаются условия для реального взаимодействия с другими службами ОВД, которые, как правило, *не имеют ресурсов для оперативного выполнения этой задачи на автомобильных дорогах.*

Практикой выработана промежуточная между СП и автопатрулем форма несения дорожно-патрульной службы — транспортабельные (передвижные) посты, которые выполняются на базе автобусов, грузовых автомобилей или прицепных автофургонов и имеют значительные преимущества в районах, географические особенности которых обуславливают высокую «обтекаемость» статичных нарядов ДПС. Их основные недостатки — ограниченность времени работы в автономном режиме и худшие условия обеспечения безопасности движения — устраняются путем соответствующего обустройства участков дорог в местах периодической установки данных постов (отсыпка уширений земляного полотна, подведение коммуникаций, монтаж мачт для радиоантенн и т. п.).

3.6. Автоматизированный контроль дорожного движения

Объективная ограниченность сил и возможностей ОВД не позволяет Решить проблему предупреждения нарушений ПДД лишь традиционными средствами милицейского надзора. При высокой плотности и интенсивно-

"апример, во многих штатах США полицейские автомобили передаются в личное пользова-

^е сотрудников. Подобная «приватизация» позволяет возложить всю заботу о содержании

^{на} самих полицейских. В свою очередь, они получают право использовать автомобили в

чных целях, хранят их дома и при выходе на службу с помощью быстроразъемных креплений

^{нт}ируют на крыше автомобилей СГУ и проблесковые маяки.

сти дорожного движения непосредственное вмешательство в транспортный процесс неизбежно влечет массовые остановки ТС, задержки движения, снижение скорости автомобильных перевозок и субъективизм при оценке действий водителей и пешеходов. Решению данной проблемы способствует применение электронно-оптических систем, обеспечивающих скрытую и откры-

тую автоматическую фиксацию нарушений - АСК (автоматизированные системы контроля).

Современные АСК позволяют следить за дорожным движением на многополосных автомобильных дорогах и пересечениях любой степени сложности, с высокой точностью осуществлять одновременную или последовательную регистрацию нескольких правонарушений. Датчики и приемные устройства АСК могут монтироваться на мостах, эстакадах, путепроводах, опорах электроосвещения и других элементах улиц и автомобильных дорог, а также устанавливаться на СП и патрульных ТС. Они снабжаются дистанционным управлением и контрольно-сигнальными устройствами, оповещающими о возникновении в них неисправностей или необходимости замены эксплуатационных материалов (фото, видеопленки и т. п.)- Например, видеосистемы могут вести непрерывную запись транспортного потока с отражением динамических характеристик движения отдельных ТС на дисплеях СП и патрульных автомобилей с последующей фиксацией изображения или распечаткой на принтерах.

Главные достоинства АСК- *возможность документального под-тверждения пространственно-временных параметров конкретных правонарушений и чрезвычайно высокая «производительность» в плане фиксации тех или иных деликтов.* При условии регулярного перемещения и правильной эксплуатации одна такая система в состоянии заменить десятки сотрудников ДПС. Применение ламп-вспышек переменной мощности и инфракрасных излучателей обеспечивает высокую разрешающую способность работы АСК при любых условиях освещенности контролируемых участков автомобильных дорог. АСК дают возможность существенно облегчить анализ и квалификацию правонарушений и передать эту работу относительно небольшому числу специалистов, в распоряжение которых предоставляется соответствующая просмотрная аппаратура (видеомониторы, видеокамеры с автоматической фокусировкой, термопринтеры для распечатки фото-, видео кадров). Наглядность и детальность информации, предоставленной АСК, практически полностью устраняют жалобы участников дорожного движения по поводу предвзятости работников ДПС | (подробнее см.: раздел 5,11 пособия).

К недостаткам АСК можно отнести их *высокую стоимость и сложность, ограниченность номенклатуры фиксируемых правонарушений действиями динамического характера (превышение установленной скорости движения, несоблюдение дистанции и интервала между ТС, нарушение правил обгона, проезда перекрестков, перевозки грузов и т. п.), необходимость надежной противоударной защиты⁴, предохранения от неблагоприятных природно-климатических воздействий и загрязнений, а также потребность в специалистах по монтажу, эксплуатации, техническому обслуживанию и метрологическому контролю данных систем.*

Установка АСК должна производиться с учетом условий видимости, характера дорожного покрытия, диапазона скоростей ТС, состава транспортного потока и других параметров дорожного движения. В зоне действия электромагнитных и оптических излучателей таких систем не должны находиться

мощные газосветные рекламы, металлические конструкции, антенны радиопередающих устройств, электросиловые подстанции, воздушные линии электропередач и другие объекты, способные оказать влияние на работоспособность АСК. Наконец, автоматические устройства не всегда решают проблему идентификации ТС и лиц, управлявших ими в момент нарушений ПДД (например, в условиях сильного загрязнения стекол кабин и салонов ТС, а также их номерных знаков).

Современные АСК пока не могут пресекать неправомерные действия участников дорожного движения и осуществлять блокировку разыскиваемых ТС за исключением тех, на которых предварительно были установлены специальные устройства. Однако в будущем такая возможность появится, поскольку подобного рода оборудование станет неотъемлемой частью *бортовых систем контроля (БСК)* большинства ТС различных типов. БСК осуществляют не только регистрацию режима движения и контроля работоспособности узлов автомобиля по типу современных тахографов большегрузных автомобилей и авиационных «черных ящиков», но и не позволяют водителям совершать такие потенциально опасные действия, как управление ТС в состоянии алкогольного опьянения или утомления, езда с не пристегнутыми ремнями безопасности, несоблюдение безопасной дистанции с Другими ТС, неправильное использование световых приборов, длительная езда без остановки (смены водителя) и др.

Отметим, что автомобильным БСК присущи те же недостатки, что и АСК. Более того, придется считаться с возможностью их «корректировки» владельцами ТС путем применения соответствующих технических средств нейтрализации. Технический уровень перспективных АСК и БСК дает основания полагать, что эффективный контроль дорожного движения в ближайшие годы Может быть обеспечен лишь путем комбинирования традиционных методов милицейского вмешательства в транспортный процесс с автоматической и полуавтоматической фиксацией нарушений ПДД.

Эксп

шутация АСК показывает, что их элементы часто становятся объектами вандализма.

Пени и штрафы плохо нравы исправляют, коли нет истинной заботы о благополучии тех, кто эти штрафы и пени платит.

Екатерина II

4. КОНТРОЛЬ СОСТОЯНИЯ И ОБУСТРОИСТВА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ

4.1. Роль ДИ в обеспечении безопасности дорожного движения

Совершенная по своим техническим характеристикам улично-дорожная сеть и ее правильное содержание позволяют в полной мере реализовывать эксплуатационные качества автотранспортных средств и тем самым *существенно повышать эффективность и безопасность их использования*. В

этом направлении есть немалые резервы. Например, средняя скорость сообщения городского пассажирского наземного транспорта не превышает 13-18 км/ч, а в часы «пик» и того меньше. Что касается грузового транспорта, то вследствие низкой эксплуатационной скорости (в среднем не более 25-30 км/ч) для перевозки одинаковых объемов грузов Россия нуждается в 1,8-2 раза большем количестве транспортных средств, чем западноевропейские страны. При этом резко возрастает расход автомобильного топлива, происходит усиленный износ ТС и дорожных покрытий. Наконец, несовершенство элементов ДИ проявляется как прямая или косвенная причина более 60 % ДТП¹. Вместе с тем действующее законодательство преду-

¹ По официальным сводкам, из-за неудовлетворительного состояния и недостатка элементов ; ДИ в регионах России происходит от 3 до 15 % ДТП. В то же время по сведениям, представленным сотрудниками Транспортной комиссии Европейского парламента по вопросам БДД, в Великобритании из-за недостатков в обустройстве дорог происходит около 30 % ДТП, во Франции - 28 %. Очевидно, что данные по России не соответствуют действительности, поскольку формируются, главным образом, на основе результатов осмотра мест ДТП работниками ГИБДД, следователями, другими сотрудниками органов внутренних дел (ОВД) в при-

сматривает в качестве основного принципа обеспечения БДД *«приоритет жизни и здоровья граждан, участников дорожного движения над результатами экономической деятельности и приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвовавших в дорожном движении»*².

В настоящее время основные параметры ДИ в России не соответствуют фактически сложившейся интенсивности и плотности дорожного движения. Протяженность дорог федерального значения составляет всего лишь 44 тыс. км (3,6 погонных метра на 1 кв. км площади страны), более 300 тыс. населенных пунктов не имеют дорог с твердым покрытием, причем 150 из них являются центрами административных районов. Основные автомобильные дороги перегружены в 2-3 раза в сравнении с расчетными параметрами, плотность дорожной сети даже в крупных городах в 2-2,5 раза ниже установленных норм. На 78 % протяженности автомобильных дорог федерального и регионального значения имеются дефекты, недопустимые с точки зрения действующих стандартов и правил. К числу наиболее распространенных условий, способствующих совершению ДТП, следует отнести: ограниченность ширины проезжей части; повышенную скользкость дорожных покрытий; отсутствие дорожной разметки, искусственного освещения, средств связи; большое количество несанкционированных пересечений и выездов на автомобильные дороги; отсутствие укрепленных обочин; перегрузку дорог запрещающими знаками; наличие мостов с ограниченной грузоподъемностью; размещение и комбинирование дорожных знаков без учета особенностей их восприятия водителями движущихся транспортных средств; массовые нарушения установленного порядка содержания и обустройства дорог; низкие эксплуатационные качества световозвращающих

сутствии участников происшествия, понятых и свидетелей. Указанные лица, как и прочее оольшинство граждан России, обычно не имеют меобходимых знаний в данной области и настолько свыклись с плохими дорогами, отсутствием разметки, укрепленных обочин, до-рожных ограждений, указателей и т. п., что не замечают или не воспринимают их как нечто существенное. Например, немало ДТП происходят вследствие наличия на проезжей части чезначительных, на первый взгляд, наплывов асфальтобетона высотой всего лишь 30-50 мм. Обычно они остаются после ремонта дорожных покрытий или образуются в процессе экс-плуатации дорог. При определенном сочтании скорости ТС и частоты расположения таких наплывов они вполне способны «сбросить» с проезжей части тяжелые грузовики и автобусы. °ковая сила, возникающая при этом на серповидных профилях дорожных покрытий или при чаклопном положении данных дефектов по отношению к продольной оси дороги, может легко превысить порог боковой устойчивости того или иного ТС. В этих условиях даже на скоро-^{тя}х менее 50 км/час водители, следующие по дорогам с обочинами ширипой 2-3 м, ие успе-^ат среагировать, поскольку необходимое для этого время намного превышает физиоло-
ги-2^{еский} порог восприятия [10,22].

^М- ст. 3 Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

шкрытий элементов ДИ ламп накаливания, используемых в светофорах, и т. п. В частности, ширина проезжей части большинства автомобильных дорог России не превышает 10 м при максимальной интенсивности движе-ния до 8 тыс. ед. в сутки; более половины ДТП происходит на дорогах ши-риной 7 м и менее, где относительно безопасное движение возможно толь-ко при скоро-сти ТС не более 30 км/ч.

Среди факторов, обусловливающих возникновение ДТП, заметное место занимает *информационное качество ДИ*. На недостаток необходимой ориенти-рующей информации как причину нарушений ПДД указывают око-ло 65 % водителей. Конечно, в немалой степени аргумент подобного рода является удобным средством оправдания ими своих неправомерных дейст-вий, однако в целом его обоснованность не вызывает сомнений. Наблюде-ния за водите-лями, впервые попадающими в незнакомые регионы, доказы-вают, что более половины из них испытывают затруднения в ориентировке на маршруте движения, при поисках пунктов питания, технической помощи, связи, кем-пингов и гостиниц. Более трети из них вынуждены обращаться за соответст-вующими разъяснениями к сотрудникам ДПС, работникам АЗС, местным жителям и т. д. Особенно остро указание потребности проявляют-ся при изменении сложившихся схем движения в связи с проведением до-рожных работ. В ночное время подобные ситуации возникают повсеместно, чему в значительной степени способствует отсутствие или неудовлетвори-тельное качество дорожной разметки и соответствующих указателей.

Дефекты ДИ (например, такие как выбоины на дорожных покрытиях, отсут-ствие укрепленных обочин и дорожных знаков) могут оказывать *не только прямое, но и косвенное неблагоприятное влияние* (создают по-вышенную за-

пыленность, загазованность проезжей части, увеличение плотности транспортного потока, загрязнение окружающей среды транспортом, стоящим или ремонтирующимся в не приспособленных для этого местах и т. п.). В разделе 1 пособия мы отмечали, что в состав ГИБДД входят подразделения организации дорожного движения и дорожной инспекции, главной целью которых является «исключение дорожного фактора как условия дорожно-транспортного происшествия» (см. п. 1.2 [1.8]). Однако в силу своей относительной малочисленности, а также сосредоточенности преимущественно на инженерной проработке технических решений по организации движения и плановом обследовании улично-дорожной сети *они не в состоянии обеспечить ежедневный широкомасштабный контроль состояния ДД*. Решение этой задачи возлагается на сотрудников ДПС. Для их соответствующей профессиональной подготовки, организации и координации деятельности в этом направлении в штат строевых подразделений включены специалисты госавтоинспекторы дорожного надзора.

4.2. Оценка параметров безопасности элементов ДД

Перед заступлением на службу инспектора ДПС должны получать сведения о местах и видах ремонтно-восстановительных и других работ на улицах и дорогах, сводку погоды на ближайшие сутки, а также другую информацию о состоянии дорожной сети и средств регулирования движения. Прибыв к месту несения службы, инспектора обязаны произвести предварительный осмотр участка патрулирования, при необходимости опросить о его состоянии водителей ТС, работников дорожно-эксплуатационных, коммунальных служб, а также личный состав сменяемых ими нарядов. При этом фиксируются:

- 1) наличие выбоин, вспученностей, просадок, колеиности, посторонних предметов, гололеда, снежного наката, разливов битума и других дефектов на дорожных покрытиях;
- 2) места разрушения (размыва, оползня) обочин и их сопряжений с дорожным покрытием;
- 3) появление зарослей на обочинах, откосах, поворотах и в зонах ограниченной видимости;
- 4) образование съездов с проезжей части, не организованных в установленном порядке;
- 5) повреждения, загрязнения, загромождения и пропажи дорожных знаков, указателей, светофоров и пешеходных ограждений;
- 6) отсутствие или недостаточная видимость вертикальной и горизонтальной дорожной разметки;
- 7) отсутствие ограждений, предупреждающих знаков и сигнальных фонарей в местах производства ремонтно-строительных работ (см. рис. 7);
- 8) разрушение водоотводных и водопропускных устройств, неисправности или отсутствие смотровых люков городских коммуникационных сетей, неисправности системы канализации, водо- и газопроводов, расположенных в полосе отвода автомобильных дорог, и т. д.;

9) наличие на проезжей части и обочинах транспортных средств, машин, механизмов и оборудования, оставленных без присмотра и соответствующего обозначения;

Ю) нарушения правил производства ремонтно-строительных работ на Улицах и дорогах.

При осмотре участка патрулирования особого внимания требуют:

1) подъемы и спуски;

2) участки дорог, простирающиеся на 100 м за вершинами подъемов и на 150 м у подошв спусков;

3) с.

1- Дми

триев «ДПС.

3) пересечения дорог в одном уровне с прилегающими к ним участками] на протяжении 50-100 м; 1

4) кривые с ограниченной видимостью подходов к ним;

5) кривые малых радиусов;

6) мосты, путепроводы, дамбы, высокие насыпи и прилегающие к ним участки длиной до 75 м и более в обе стороны;

7) участки дорог около остановок общественного транспорта при отсутствии уширения проезжей части;

8) участки дорог с узкой проезжей частью и неукрепленными обочинами;

9) скользкие места на кривых большого радиуса;

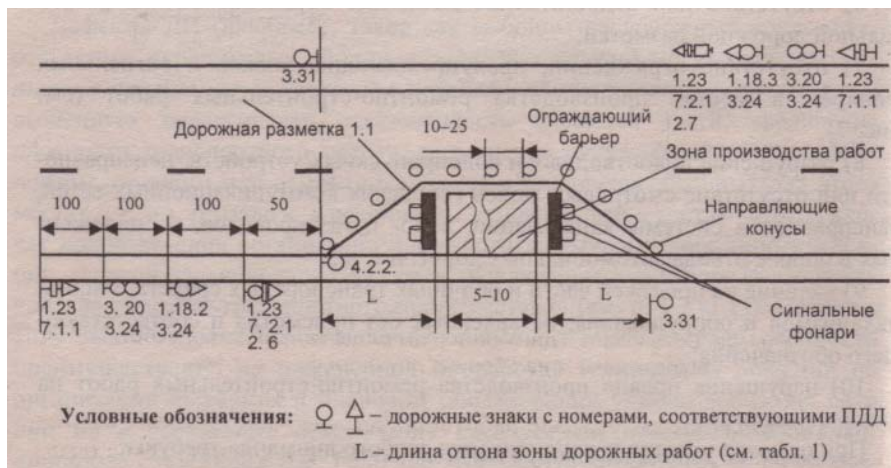
10) железнодорожные переезды.

4.3. Основные условия проведения

ремонтно-строительных работ на улицах и дорогах

1. Все предприятия независимо от ведомственной принадлежности и отдельные граждане при проведении работ на дорогах в условиях дорожно-го движения обязаны составить, согласовать с ГИБДД и утвердить у руководителя соответствующей дорожной организации схему организации дорожного движения в месте производства данных работ с указанием *и*да работ и *сроков* их проведения. После согласования эта схема служит *разрешением* на производство работ [4.2.], [4.16].

-у-Примеры: см. рис. 7, 7а, 7б, 7в, 7 г:



ссн <НН

3.31

1.23 1.18.3 3.20

Дорожная разметка 1.1

10-25

7.2.1 3.24 3.24 7.1.1 Ограждающий 2 7

барьер ^- / Зона производства работ

Сигнальные фонари

Условные обозначения: 2т" Дорожные знаки с номерами, соответствующими ПДД

Б - длина отгона зоны дорожных работ (см. табл. 1)

Рис. 7. Организация движения и ограждение дорожных работ, выполняемых на половине ширины проезжей части двухполосной автомобильной дороги

Таблица 1

Длина отгона на ремонтируемых участках автомобильных дорог 14.16]

№ п/п . —	Скорость на подходе к ремонтному участку	Длина отгона при ширине проезжей части, закрываемой для движения (м)					
		2,5	3,0	3,5	4,0	5,0	7,5
1	30	12	25	25	30	35	50
2	40	20	30	40	50	60	70
· —	50	30	45	50	60	80	110
~ —	60'	45	60	65	75	95	125

3							
4							
5	80	60	80	75	85	100	130

¹ Для использования инерции разгона ТС на затяжных подъемах в местах производства работ допускается устанавливать ограничения скорости 60 км/час, если позволяют дорожные условия и предприняты предусмотренные меры безопасности.

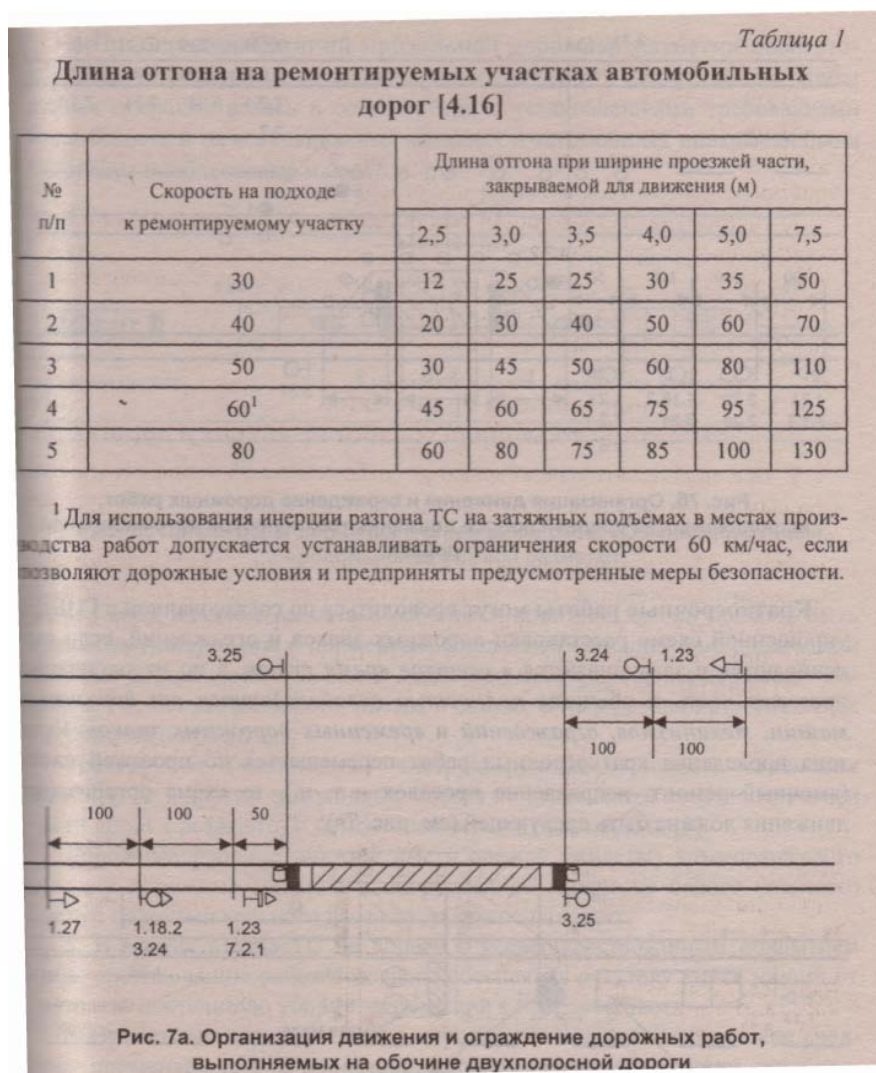


Рис. 7а. Организация движения и ограждение дорожных работ, выполняемых на обочине двухполосной дороги

2. Неотложные аварийные работы по устранению отдельных повреждений дорог и дорожных сооружений, а также все технологические операции, связанные с содержанием дорог, могут выполняться без согласования,⁰
^c условием *предварительного оповещения ГИБДД* о месте и времени проведения таких работ. ,3*

3.3 О <Ю <М ССЯ <№Н				
Н				
				1.23 1.18,3 3.20 1.23 {:
				7.2.1 3.24 3.24 7.1.1 4.2.1 "Г о о о о о/ \
3 0				Λ° -, ^ : 10-25 , 0 *Н -
				» 1 .« 0 ₀ -" 4.2.2 0 0 *Ъ Р 0
10 0	10 0	10 0	50 4 — — *	Г^% ^ e\o
4 — — — »•	* — — *	4 — — *	!-•	p/ э Л V/ \Р \p
				~ Г

нн	юо	\a>	Ю	Б	5-10	Б	^.
>			>	А	+	* Б	->. 3.31



1.2 3.2 3.2 1
3 0 4 ^.
7.1 3.2 О
.1 4 7.
2.
1
2.
6

Рис. 76. Организация движения и ограждение дорожных работ, выполняемых на средней полосе движения трехполосной автомобильной дороги

Краткосрочные работы могут проводиться по согласованной с ГИБДД упрощенной схеме расстановки дорожных знаков и ограждений, если они начинаются и заканчиваются в светлое время суток, а по их окончании проезжая

	10-15		511	
			-	
			D=	
	4	^	/— \	3.24
и> C x			1.23	
1.23				

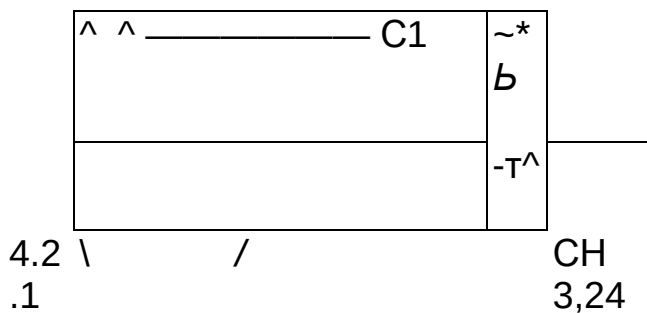


Место производства работ

3. При нанесении линий продольной дорожной разметки инспекто-следует оказывать помощь исполнителям работ и следить за тем, чтобы операция велась в соответствии с установленными требованиями безопасности и на всех дорожных машинах и автомобилях прикрытия были включены проблесковые маяки (см. рис. 7Г).

4.2.1

4



Автомобиль ДПС

Размегоччая машина Автомобиль прикрьтцр

рис. 7г. Организация движения и ограждение работ по нанесению линий продольной дорожной разметки

4. Перед началом работ все рабочие и водители машин должны быть *проинструктированы* о применяемой условной сигнализации, подаваемой жестами и флажками, о порядке движения, маневрирования дорожных машин и ТС, местах разворота, въезда и съезда, складирования строительных материалов и инвентаря.

Трактористы (машинисты) инструктируются о запрете *движения тракторов* и других самоходных машин *на гусеничном ходу* по проезжей части дорог с асфальто- и цементобетонными покрытиями [9].

Дорожные рабочие должны иметь одежду (жилеты) ярко-оранжевого Цвета, а дорожные машины и оборудование - окраску белого (желтого) Цвета с полосами красного цвета на габаритных частях.

5. В местах въезда ТС на дороги с усовершенствованным покрытием ^лица, производящие работы, должны обеспечить *очистку колес* машин от ^ГРязи или постоянную уборку загрязнений с проезжей части.

6. Временные дорожные знаки, ограждения и другие технические средства, применяемые при производстве работ, должны *отвечать требова-* действующих стандартов.

Особо опасные места (траншеи, котлованы, ямы и т. п.) *должны ограждены* специальными щитами с сигнальными фонарями и Флажками.

8. Предприятия, учреждения и граждане, производящие такие работы, *есут* ответственность за соблюдение сроков их производства и обеспече-

ние БДД. По завершению работ они обязаны восстановить поврежденное дорожное покрытие, зеленые насаждения, дорожные знаки, разметку и другие средства регулирования движения [4.16].

Таблица 1а

Основные параметры проезжей части и земляного полотна автомобильных дорог (по СНиП 2. 05. 02 - 85)

№ п/п		Номер технической категории дорог			
		II	III	IV	V
1	Число полос движения	2	2	2	1
2	Ширина полосы движения (м)	3,75	3,5	3	-
3	Ширина проезжей части (м)	7,5	7	6	4,5
4	Ширина обочин (м)	3,75 (1,5)*	2,5 (1,0)*	2(1,0) *	1,75 (1,0)*
5	Ширина земляного полотна (м)	15	12	10	3

*На горных участках, в местах с переходно-скоростными и дополнительными полосами движения.

4.4. Контроль состояния дорожных знаков, разметки и дорожных покрытий

За разработку дислокации дорожных знаков на автомобильных дорогах России отвечают дорожно-эксплуатационные организации или владельцы автомобильных дорог. Дислокация утверждается:

- 1) на магистральных дорогах федерального значения - Федеральным департаментом дорог Минтранса РФ и ГУГИБДД;
- 2) на федеральных, а также областных, краевых и республиканских (в составе России) дорогах - органами, уполномоченными управлять этими дорогами, и управлениями (отделами) ГИБДД соответствующих субъектов РФ;
- 3) на ведомственных и частных дорогах - владельцами и соответствующими территориальными органами ГИБДД.

1. Сотрудники, занятые несением дорожно-патрульной службы, должны следить за тем, чтобы:

- 1) поврежденные или разрушенные *дорожные знаки приоритета 2.1-2.7* [8] были заменены или восстановлены в течение суток, а все *прочие знаки* - не позднее *3 суток* с момента повреждения или потери эксплуатационных качеств;
- 2) в одном сечении дороги устанавливались *не более 3 дорожных знаков* (без учета дублирующих знаков и табличек);

3) на дорогах с двумя и более полосами для движения в одном направлении дорожные знаки дублировались, если существует вероятность, что они могут оказаться своевременно не замечены водителями ТС;

Дублирующие знаки устанавливаются на разделительной полосе, а если ее нет, то на левой стороне дороги, когда для движения во встречном направлении имеется не более двух полос. Если видимость знака, устанавливаемого на левой стороне дороги, не может быть обеспечена, а также в случае, если для движения во встречном направлении имеется три полосы и более, знаки размещают над проезжей частью [ГОСТ 23457-86].

4) высота установки дорожных знаков составляла:

а) 1,5-2,2 м вне населенных пунктов;

б) от 2 до 4 м в населенных пунктах;

в) не менее 0,6 м на островках безопасности и проезжей части;

г) 5,0-6,0 м над проезжей частью;

5) расстояние от края проезжей части (при наличии обочины - от бровки земляного полотна) до ближайшего к ней края знака, установленного сбоку от дороги, составляло 0,5-2,2 м, а до края знаков 5.20.1-5.27, 5.31 [8] - от 0,5 до 5 м;

6) предупреждающие знаки 1.1-1.30 [8] устанавливались в зависимости от разрешенной скорости движения, условий видимости и возможности их размещения на расстоянии 150-300 м от начала опасного участка вне населенных пунктов и 50-100 м в населенных пунктах;

7) величина габаритной высоты, указанная на знаках 3.13 «Ограничение высоты», была меньше фактической на 0,2-0,3 м, а для путепроводов, по которым проходит автомобильная или железная дорога, соответственно на 0,3 и 0,4 м;

8) величина габаритной ширины, указанная на знаках 3.14 «Ограничение ширины», была меньше фактической на 0,2-0,3 м;

9) временно установленные знаки демонтировались не позднее суток с момента устранения причин, вызвавших их установку;

Ю) дорожная разметка восстанавливалась, если ее износ на участке протяженностью 50 м составляет более 50 % при выполнении ее краской и более 25 % - термопластиком;

"

световозвращающие приспособления, используемые вместо дорож-

ной разметки, не возвышались над проезжей частью более чем на 15 мм;

12) стойки и балки дорожных ограждений, а также сигнальные столбики имеющие трещины, сколы бетона до арматуры или механические повреждения (в случае их изготовления из металла, дерева или пластмасс), своевременно ремонтировались;

13) перегоревшие лампы и поврежденные рассеиватели светофоров *заменялись в срок не более суток*;

14) геометрические размеры дефектов дорожных покрытий *не превышали допустимых для них значений* (для выбоин и просадок - 15 см по длине, 60 см по ширине и 5 см по глубине независимо от категории дорог и улиц);

15) параметры отдельных элементов ДИ соответствовали установленным нормам (см. табл. 2 и табл. 3 [4.2]).

Таблица 2

Предельно допустимые размеры повреждений дорожных покрытий и сроки их ликвидации

№ п/п	Группа дорог и улиц	Условное обозначение группы	Повреждения на 1000м ² покрытия, не более (м ²)	Срок ликвидации и повреждений (сут)
1	Автомобильные дороги с интенсивностью движения более 3000 авт/сут; в городах и населенных пунктах - магистральные дороги скоростного движения, магистральные улицы общегородского значения непрерывного движения	А	0,3 (1,5)*	5 ;
2	Автомобильные дороги с интенсивностью движения			,

	от 1000 до 3000 авт/сут; в городах и населен- ных пунктах - ма- гистральные дороги регулируемого движе- ния, магистральные улицы регулируе- мого движения обще- городского и районного значения	Б	1,5 (3,5)*	7 • '	1 '''
3	Автомобильные доро- ги с интен- сивностью движения менее 1000 авт/сут; в городах и населенных пунктах - улицы и до- роги местного значения	В	2,5 (7,0)*	10 • 1 — — — (	

2. Нарядом ДПС необходимо своевременно принимать меры по оповещению дорожно-эксплуатационных и коммунальных служб о разрушении решеток люков смотровых колодцев и решеток дождеприемников, которые, по существующим нормам, подлежат немедленному ограждению и зачистке в течение **не более трех часов** [4.2].

Таблица 3

Максимально допустимые отклонения

поверхности элементов ДИ от поверхности проезжей части

Х/п/п	Наименование	Максимальное отклонение от уровня проезжей

		част» (см)
1	Крышка люка смотрового колодца	2
2	Трамвайные рельсы	2
3	Решетка дождеприемника (относительно лотка)	3
4	Железнодорожные рельсы	2*
5	Междурельсовый настил ЖДП	3*
6	Обочина и разделительная полоса, не отделенные от проезжей части бордюром	не ниже 4

*Для весеннего периода

Таблица 3

**Максимально допустимые отклонения
поверхности элементов ДИ
от поверхности проезжей части**

№ п/п	Наименование	Максимальное отклонение от уровня проезжей части (см)
1	Крышка люка смотрового колодца	2
2	Трамвайные рельсы	2
3	Решетка дождеприемника (относительно лотка)	3
4	Железнодорожные рельсы	2*
5	Междурельсовый настил ЖДП	3*
6	Обочина и разделительная полоса, не отделенные от проезжей части бордюром	не ниже 4

*В соответствии с Инструкцией по эксплуатации ЖДП МПС России [4.3]

*В соответствии с Инструкцией по эксплуатации ЖДП МПС России [4.3]

4.5. Освещенность проезжей части

Количество светильников, работающих в вечерних и ночных режимах, должно составлять не менее 95 % от их общего количества. Частичное (до 30 %) отключение наружного освещения в темное время суток допускается лишь при снижении интенсивности движения ТС до 50 ед./ч в обоих направлениях [4.2]. В случае отказа в работе данных осветительных устройств из-за обрыва проводов или повреждения опор необходимо принимать следующие меры по ограничению доступа к ним и информированию ответствующих аварийных служб.

Таблица

Средняя освещенность дорожных покрытий (по СНиП 23-05-95)

№ п/п	Улицы, дороги и площади	Наибольшая интенсивность движения в обоих направлениях (ед/час)	Средняя горизонтальная освещенность покрытия (лк)
1	Магистральные дороги, магистральные улицы общегородского значения	Св. 3000 до 1000 Св. 500 до 1000	20 20 15
2	Магистральные улицы районного значения	Св. 2000 до 1000 От 300 до 1000 Менее 500	15 15 10 10 6 4 .
3	Улицы и дороги местного значения	500 и более Менее 500	

**Предельно допустимые размеры повреждений
дорожных покрытий и сроки их ликвидации**

№ п/п	Группа дорог и улиц	Условное обозна- чение группы	Повреждения на 1000 м ² покрытия, не более (м ²)	Срок ликвидаци и повреж- дений (сут)
1	Автомобильные дороги с интен- сивностью движения более 3000 авт/сут; в городах и населенных пунктах – магистральные дороги скоростного движения, магист- ральные улицы общегородского значения непрерывного движения	А	0,3 (1,5)*	5
2	Автомобильные дороги с интен- сивностью движения от 1000 до 3000 авт/сут; в городах и населен- ных пунктах – магистральные дороги регулируемого движения, магистральные улицы регулируемо- го движения общегородского и районного значения	Б	1,5 (3,5)*	7
3	Автомобильные дороги с интен- сивностью движения менее 1000 авт/сут; в городах и населенных пунктах – улицы и дороги местного значения	В	2,5 (7,0)*	10

*Для весеннего периода

Таблица 4

**Средняя освещенность дорожных покрытий
(по СНиП 23-05-95)**

№ п/п	Улицы, дороги и площади	Наибольшая интенсив- ность движения в обоих направлениях (ед/час)	Средняя горизон- тальная освещен- ность покрытия (лк)
1	Магистральные дороги, маги- стральные улицы общегород- ского значения	Св. 3000 Св. 1000 до 3000 Св. 500 до 1000	20 20 15
2	Магистральные улицы район- ного значения	Св. 2000 Св. 1000 до 2000 От 500 до 1000 Менее 500	15 15 10 10
3	Улицы и дороги местного значения	500 и более Менее 500	6 4

4.6. Размещение и состояние рекламных устройств

1. Рекламные плакаты и устройства *загромождают восприятие дорожной обстановки* участниками дорожного движения. Особенно опасны " в этом отношении конструкции:

1) ограничивающие видимость дорожных знаков и светофоров;

- 2) схожие по внешнему виду, световым и звуковым эффектам с техническими средствами организации дорожного движения; ¹
- 3) вызывающие ослепление водителей и пешеходов прямым и отраженным светом;
- 4) находящиеся в одной плоскости с дорожными знаками и светофорами;
- 5) создающие иллюзию нахождения на проезжей части пешеходов, ТС или каких-либо предметов.

2. На автомобильных дорогах, проходящих *вне пределов населенных пунктов*, рекламные щиты должны располагаться не ближе 3 м от бровки земляного полотна и не менее 2,5 м от края разделительной полосы.

3. Установка рекламы *не допускается* в местах устойчивой концентрации ДТА, в тоннелях, на эстакадах, мостах, путепроводах и железнодорожных ^н переездах, ближе 150 м от остановок общественного транспорта, ^н пешеходных переходов, на участках улиц и дорог с продольным уклоном более 4% [4.15].

4.7. Обустройство придорожной полосы

5. Осуществляя контроль состояния ДИ, инспектор должен исходить из того, что в пределах придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования запрещается строительство капитальных сооружений (сроком службы 10 и более лет), за исключением *объектов дорожной службы, ГИБДД и дорожного сервиса.*

1. Объекты дорожного сервиса (ОДС) должны размещаться в придорожных полосах на участках с уклоном не более 4 %, на кривых в плане радиусом более 1000 м, не ближе 250 м от ЖДП, не ближе 1000 м от мостовых переходов, на участках с насыпями высотой не более 2,0 м.

3. Движение на территории ОДС должно быть *односторонним*,

4. Территория ОДС должна быть полностью *освещена и асфальтирована до примыкания дороги включая переходно-скоростные полосы.*

5. На ОДС обязательны туалеты и мусоросборники.

6. Автомобильные стоянки у кафе и магазинов должны сооружаться на основе расчета их вместимости (см. приложение № 9 к СНиП 2.07.01-89).

7. Все АЗС должны иметь специальный независимый проезд шириной 3,5 м для автоцистерн, доставляющих нефтепродукты (см. [4.3], Указание ГУ-ГИБДД № 13/1012 - 1999 г.).

4.8. Железнодорожные переезды

Возникновение значительной части ДТП с тяжкими и особо тяжкими последствиями на ЖДП (см. рис. 8) способствовало наличие следующих ^н дефектов в их обустройстве:

- 1) отсутствие некоторых дорожных знаков;
- 2) недостаточный уровень освещенности проезжей части;
- 3) отсутствие горизонтальных участков дорог на подходах к переездам;
- 4) недостаточная видимость приближающегося поезда;
- 5) неправильная регулировка механизма привода шлагбаумов и недостаточная длина их брусьев;
- 6) неисправность или недостаточные технические характеристики световой и звуковой сигнализации;

7) расположение головок рельсов и междельсовых настилов в пределах проезжей части на высотах, не соответствующих установленным правилам.

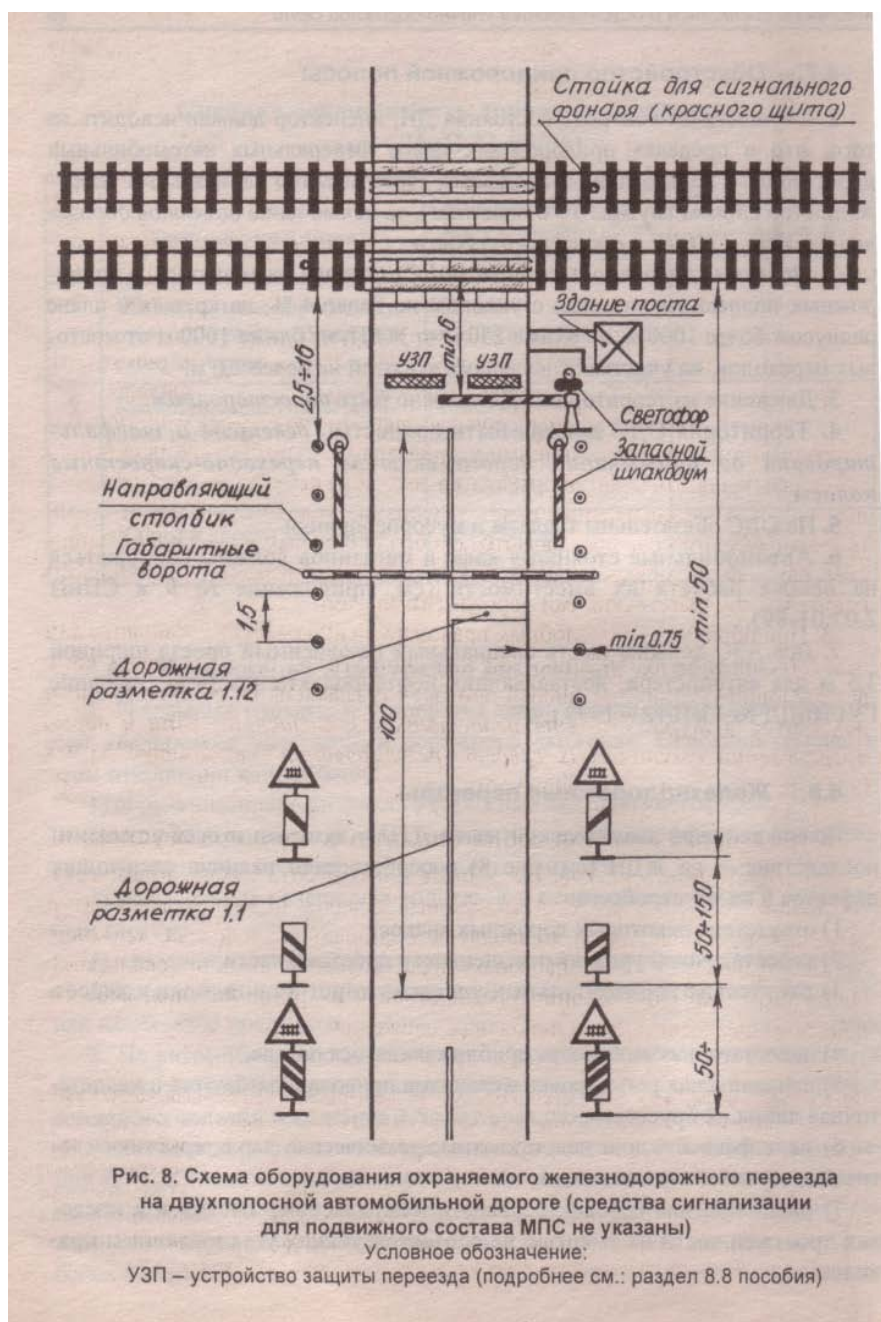


Рис. 8. Схема оборудования охраняемого железнодорожного переезда

на двухполосной автомобильной дороге (средства сигнализации для подвижного состава МПС не указаны)

Условное обозначение: УЗП - устройство защиты переезда (подробнее см.: раздел 8.8 пособия)

4.9. Действия при обнаружении недостатков в состоянии ДИ

10 всех обнаруженных недостатках в элементах ДИ инспектор должен „медленно сообщать дежурному и, если это невозможно, то админист-

рации соответствующих дорожно-эксплуатационных органов, пассажир-ских АТП и других заинтересованных организаций, а затем *принимать меры по восстановлению дорожного движения путем установив временных дорожных знаков, ручного регулирования, организации объезда опасных участков, устранения помех движению, закрытия или удаления дорожных знаков, потерявших свое значение, и запрещения производства работ, связанных с использованием проезжей части*

2. Эти места, а также неработающие дорожные машины, строительные материалы и конструкции, которые нельзя быстро убрать за пределы дороги, должны быть *обозначены соответствующими дорожными знаками* направляющими и ограждающими устройствами. В темное время суток и в условиях недостаточной видимости на них должны устанавливаться красные или желтые сигнальные огни. Ухудшение условий видимости по метеорологическим условиям является особенно опасным, так как в большинстве случаев не представляется возможным своевременно предупредить водителей соответствующими дорожными знаками.

3. При обнаружении подобных правонарушений следует установить лиц ответственных за ликвидацию той или иной угрозы БДД, составить соответствующий административный протокол и зафиксировать обнаруженные недостатки в *Журнале учета недостатков в состоянии улиц и дорог поврежденных технических средств регулирования* (приложение № 9 к I Б)], находящемся в дежурной части.

4.10, Оценка влияния неблагоприятных природных условий

Многолетние статистические данные показывают тесную взаимосвязь состояния погоды и ДТА. Атмосферные осадки, перепады температур Давления и освещенности приводят к образованию гололеда, снежного

доп! ^^^ МбТеЛей, П""тм³¹ 6УР^б обуславливающих скользкость Дорожного покрытия, ограничение видимости и другие явления, неблагоприятные для безопасности дорожного движения¹.

"Рименд"явно к России он создаеттакие атрпваются как стихийные году в знани-гельной мере ных и правоохрани^льных снеж. автомобил^й и перерасход ГСМ, „шванные 1 ? ЛеДЯИЫХ отложеш на ДО-РОгах, повышают себестаимость перевозок чем,Т ШнаЧает, что Потери ОТОДНОГО снгопада средней интенсивности могут , чем затраты на очистку дорог в течение всего зимнего периода

Для большинства регионов России самым распространенным и опасным из указанных природных явлений является **зимняя** скользкость, снижающая сцепление шин ТС с дорожным покрытием². Обычно она возникает вследствие осадения атмосферной влаги на охлажденное дорожное покрытие, выпадения влажного снега, возникновения оттепели при наличии на проезжей части снежного наката, подтаивания поверхностного слоя снега днем и замерзания его ночью.

Надежность сцепления оценивается коэффициентом сцепления (μ), величина которого должна быть не менее 0,4 при условии его измерения прибором ПКРС-2 [4.2]. Минимальный коэффициент сцепления ($\mu = 0,08-0,15$) дают дорожные одежды, покрытие *стекловидным льдом*, обладающим способностью выдерживать давление колес ТС без разрушения. *Зернистый* лед-бело-матовое образование толщиной от 10 см и более с шероховатой поверхностью и неоднородной структурой, обеспечивает величину $\mu = 0,08-0,2$. На *твердом (спрессованном) и рыхлом* снегу, который чаще всего встречается на автомобильных дорогах, коэффициент сцепления составляет соответственно 0,2-0,25 и 0,28-0,46 (см. табл. 5). Только рыхлый снег, не уплотненный колесами, обеспечивает нормативные сцепные качества. Однако его необходимо как можно быстрее удалять с проезжей части, поскольку он резко снижает скорость движения транспорта и ведет к большому перерасходу ГСМ.

Таблица 5

Зависимость следа торможения ТС от скорости его движения и состоянии дорожного покрытия*

Длина следа торможения на асфальтобетонном покрытии (

. I I

* Данные округлены.

Простейшим приемом определения коэффициента сцепления является использование *маятникового деселерометра* - прибора, который входит в комплект оборудования, предназначенного для оформления материалов по Далее по тексту раздела «сцепление».

дТП- Он прикрепляется в салоне автомобиля с помощью резиновых присосок так, чтобы ось его маятника была перпендикулярна направлению движения, а стрелка указателя выведена на ноль. Автомобиль разгоняется и резко тормозит. При этом стрелка деселерометра указывает величину его замедления ϕ , выраженную в м/с. Разделив полученное значение на ускорение свободного падения ($g = 10 \text{ м/с}^2$), можно получить коэффициент сцепления для данного участка улицы или дороги.

При отсутствии специальных приборов μ можно определить путем измерения следа торможения автомобиля, следующего со скоростью 40 км/ч, и подставив полученное значение в формулу (1).

$$\mu = \frac{2543}{V^2} \cdot I$$

где V - скорость автомобиля перед торможением, выраженная в м/с;

I - продольный уклон дороги (%), прибавляемый к значению μ на уклоне и вычитаемый на подъеме.

μ Искомая величина ? будет равна среднему арифметическому из результатов вычислений, сделанных по данным 4-6 торможений.

Указанные выше способы определения μ требуют проведения серии экспериментальных торможений, что может быть небезопасным при интенсивном движении в сложных дорожных условиях и в зонах ограниченной видимости. Безопасно и быстро искомый параметр можно определить с помощью приборов типа ПКРС, ППК - МАДИ и др. (см. [4.4], [4.13]).

4.11. Контроль ликвидации зимней скользкости

Нормы, определяющие требования к эксплуатационному состоянию проезжей части, допустимому по условиям обеспечения БДД, устанавливают жесткие сроки ликвидации зимней скользкости [4.2]. На автомобильных Дорогах и улицах группы А она должна быть устранена *не позднее 4 ч с момента ее обнаружения или окончания снегопада*. На дорогах и улицах группы Б - *не позднее 5 ч*. На улицах и дорогах других категорий - *бч*. Выполнение необходимых для этого работ осуществляется организациями, в ведении которых находятся данные улицы и дороги. В случаях, когда эксплуатационное состояние проезжей части не отвечает требованиям безопасности, сотрудникам ДПС предоставляется право вводить ограничение ^{иж}ения *вплоть до его полного запрещения*.

Для ликвидации скользкости применяются механический, химический и тепловой способы.

• **Механический способ** состоит в удалении снега и льда с проезжей ^{ти} при помощи снегоуборочных машин, бульдозеров, грейдеров и других

механизмов, *Сотрудники ДПС должны следить за своевременным производством так называемой патрульной очистки, которая должна производиться сразу же после начала снегопада*. В противном случае неизбежно образование снежного наката, колеи, снежных заносов. В районах с устойчивыми отрицательными температурами воздуха толщина наката может достигать 20-40 см, что не только снижает сцепные качества дорожного покрытия, но и значительно увеличивает период весенней растапливания.

Второй, не менее важный аспект контроля качества очистки - *наблюдение за формированиями снежных валов, образующихся при работе снегоуборочной техники*. Эти валы должны быть ликвидированы в зоне *треугольника видимости* на всех перекрестках, у железнодорожных переездов, ближе 5 м от пешеходных переходов и 20 м от остановок общественного транспорта, а также на тротуарах и у пешеходных ограждений.

Нередко производители очистных работ нарушают их технологию. В частности, оставляют в средней части дороги широкий снежный или снежногрязевой вал, что приводит к мгновенному запорошению или забрызгиванию ветровых стекол проходящих ТС; сталкивают снег на тротуары, провоцируя выход пешеходов на проезжую часть и обратный сброс снега на дорогу. Для предотвращения заноса снегом проезжей части во время метелей бровка насыпи автомобильных дорог должна возвышаться над расчетным уровнем максимального снегового покрова не менее чем на 0,6 м (дороги третьей категории) и 1,2 м (дороги второй категории). При этом, если толщина снегового покрова в данной местности обычно превышает 1 м, возвышение бровки должно увеличиваться на высоту снегового вала, образующегося при расчистке дорог.

2. Химический способ устранения зимней скользкости заключается в обработке проезжей части смесями хлоридов (солей магния, кальция, натрия) с фрикционными материалами (песком, шлаком, мелким гравием и т. д.). *Состав и объем данных материалов нормируются* техническими правилами ремонта и содержания автомобильных дорог. Например, на прямых участках с продольным уклоном менее 20% объем россыпи указанных материалов; должен быть в пределах 0,1-0,2 м³ на 1000 кв. м, а в местах, где возникает! необходимость экстренного торможения, - до 0,4 м [4.7]. При этом важно. следить за тем, чтобы размеры частиц применяемых фрикционных материалов не превышали 5 мм, иначе эффективность их действия резко снижается. С другой стороны, нельзя допускать применения смесей с повышенным содержанием слишком мелких (глинистых) фракций, максимально допустимый объем которых *не должен быть более 10 %*, В случае сомнения в качестве материалов, используемых при химической обработке дорог, инспекторам ДПС следует сообщить об этом дежурному или старшему госавтоинспектору дорожного надзора, которые могут принять меры по производству анализа фрикционных составов в химических лабораториях соответствующих ведомств на предмет проверки их качества.

3. Тепловой способ основан на подогреве проезжей части специальными коллекторами, по которым циркулирует горячая вода, либо электронагревательными устройствами. Несмотря на очевидную дороговизну, данный способ может быть чрезвычайно эффективным в зонах высокой интенсивности движения ТС и пешеходов. Не случайно он получает все большее распространение даже в странах с относительно холодным климатом (Финляндия, Швеция, Канада).

4.12. Туман

Туман, в зависимости от плотности, подразделяется на *слабый* (видимость более 500 м), *средний* (до 500 м) и *сильный* (до 50 м). Обычно плотность тумана зависит от рельефа местности, наличия лесных массивов и водоемов. Эффективных способов борьбы с туманами пока нет. На отдельных участках дорог США сильный туман переводится в разряд среднего за счет отбрасывания составляющей его аэрозоли за пределы проезжей части специальными щитами, установленными на тяжелых грузовиках, которые совершают челночные проезды по данным участкам.

В периоды возникновения тумана целесообразно вводить ограничение скорости движения путем установки соответствующих дорожных знаков и указателей.

4.13. Дождь

Дождь сопровождается снижением сцепных качеств дорожных покрытий и ухудшением видимости. Особенно опасен *начальный период дождя*. Капли воды, увлажняя пылевой налет на проезжей части, образуют своеобразную смазку, которая исчезает по мере усиления дождя. Однако появление на дороге водяной пленки и слоя воды также приводит к полному или частичному отрыву колес движущихся ТС от проезжей части вследствие возникновения *эффекта аквапланирования*³. Основными средствами борьбы с данным явлением

нием признаются: поверхностная обработка дорожных покрытий в целях увеличения их шероховатости и контроль соответствия глубины рельефа ^про-
тектора шин ТС установленным техническим требованиям [9]. Необходи-
мость такого контроля силами ДПС обусловлена тем, что в связи с экономи-
ескими трудностями значительная часть владельцев ТС стремится возможно
^{ап}ример, для обеспечения контакта шин с дорогой каждое колесо легкового
автомобиля, жущегося по асфальтобетонному шоссе со скоростью 90 км/ч,
при толщине водяной ^н«и 3 мм должно вытеснять из зоны контакта до 4,5 л
воды в секунду [И.С. 15].

дольше эксплуатировать изношенные шины, устанавливая новые только в
зимний период и при прохождении государственного технического осмотра.
Наконец, предотвращению образования водяного слоя на проезжей час-ти
способствует соблюдение установленных *геометрических параметров попе-
речного профиля* автомобильных дорог, и в частности наличие на нем сле-
дующих уклонов:

1) на прямолинейных участках:

- а) 15-25 ‰-усовершенствованное покрытие;
 - б) 25-40 ‰ - щебеночное и гравийное покрытие;
 - в) 30-40 ‰ - грунтовое и булыжное покрытие;
 - г) обочины - на 10-30 ‰ больше поперечного уклона покрытия.
- 2) на вира-
жах:

- а) проезжая часть - 20-60 ‰;
- б) внутренняя обочина-10-30 ‰;
- в) внешняя обочина - 30-40 ‰.

4.14. Сильный ветер

Сильный или штормовой ветер (более 10 м/с) относится к довольно опасным
природным явлениям, особенно когда он дует под углом к направ-^ лению
движения ТС при гололеде, снегопаде, дожде и в условиях недоста-точной
видимости. Чаще всего порывы ветра возникают *на границах лес-ных масси-
вов, крутых поворотах и в конце подъемов*. В этих условиях ветер способен
изменить направление движения автомобилей и даже опро-кинуть их. Ос-
новные меры профилактики такого рода опрокидываний -контроль установки
на ветроопасных участках дорожных знаков 1.27 «Бо-ковой ветер» и 3.24
«Ограничение максимальной скорости».

4.15. Распорядительно-регулирующие действия при осложне- нии погодных условий

Степень направленности личного состава на выполнение функций, свя-
занных с обеспечением эффективности и безопасности транспортного про-
цесса, должна быть пропорциональна степени несовершенства ДИ и средств
коммуникации на улично-дорожной сети. При возникновении не-
благоприятных климатических явлений, осложняющих дорожное движение,
сотрудники ДПС обязаны принимать все входящие в их компетенцию адми-

нистративно-предупредительные меры для устранения или снижения их отрицательного влияния. Важнейшими из них являются следующие:

- 1) ведение открытого контроля за дорожным движением на участках автомобильных дорог и улиц с ограниченной видимостью, крутыми уклонами, поворотами малого радиуса, на перекрестках, путепроводах, мостах, въездах к ним и других местах, где может возникнуть необходимость в выполнении водителями ТС экстренных торможений;
- 2) информирование дорожно-эксплуатационных и коммунальных органов о необходимости проведения ремонтно-восстановительных работ и введения ограничений движения на опасных участках;
- 3) выставление предупреждающих дорожных знаков и указателей любых типов стационарных и транспортабельных постов ДПС, а также на опасных участках дорог;
- 4) организация объездов участков улиц и дорог, которые не обеспечивают необходимых условий безопасности;
- 5) ограничение или запрещение движения ТС на определенное время (до окончания метели, пыльной бури, тумана, ливня и т. д.);
- 6) освобождение проезжей части и обочин от посторонних предметов, неисправных или оставленных без присмотра ТС;
- 7) ограничение мест ДТП и дорожных дефектов, способных оказать влияние на устойчивое движение ТС;
- 8) оповещение водителей ТС об осложнении дорожных условий и необходимых мерах предосторожности на маршруте движения (снижении скорости движения, применении цепей противоскольжения, увеличении дистанции между движущимися ТС и т. п.);
- 9) оказание помощи участникам дорожного движения, застигнутым в пути непогодой;
- 10) обеспечение регулирования движения в местах ведения дорожно-строительных работ, прекращение которых невозможно⁴;
- 11) обеспечение снегоуборочных работ на многосторонних пересечениях и участках с интенсивным движением.

При осложнении погодных условий желательно *избегать применения скрытых приемов контроля с последующим немедленным вмешательством в действия участников дорожного движения*, так как это увеличивает вероятность выполнения водителями ТС экстренных торможений и опасных маневров.

Особое внимание следует уделять оперативной оценке условий, способствующих возникновению транспортных задержек и заторов, своевременная ликвидация которых представляет серьезную проблему в большинстве крупных городов и на автомобильных дорогах с интенсивным движением.

Н-

пример, при выпадении осадков на участок дороги, покрытый слоем **свежего** битума, на

срочном порядке следует **нанести** слой износа, обеспечивающий необходимую шероховатость покрытия, Это требует немедленного продолжения работ на проезжей части незащищенных от погодных условий.

Наряду с недостаточной пропускной способностью улиц, дорог и несовершенством организации движения эти явления в значительной мере определяются **событиями случайного характера** (ДТП, возникновением технических неисправностей транспортных средств или систем регулирования и т. п.), которые в наибольшей степени угрожают БДД и нарушают установившийся режим движения. Водители городского маршрутного транспорта и других ТС, работающих по жесткому графику, вынуждены в этих условиях нарушать правила дорожного движения и совершать рискованные маневры, что приводит к резкому росту числа ДТП и больших экономическим потерям.

Решение этой проблемы вполне возможно не только за счет увеличения численности нарядов ДПС, но, прежде всего, путем применения следующих мер:

- 1) вменения имеющимся силам данной службы в качестве приоритетной задачи **выполнения распорядительно-регулирующих действий** на автомобильных дорогах;
- 2) оснащения экипажей патрульных автомобилей соответствующими передвижными и переносными техническими средствами (малогобаритными светофорами автономного действия, комплектами дорожных знаков указателей, предупреждающих сигнальных фонарей и др.);
- 3) разработки конкретных планов **совместных действий подразделений ДПС с службами организации дорожного движения и дорожной инспекции ГИБДД** предприятиями ГОССМЭП и соответствующими коммунальными органами (вплоть до создания постоянно действующей диспетчерских пунктов (штабов) по борьбе с транспортными заторами).

Кроме того, необходимость оперативного вмешательства ДПС в дорожное движение обусловлена распространением таких правонарушений со стороны водителей ТС, как **выбрасывание мусора или каких-либо предметов из движущихся автомобилей, разлив горюче-смазочных материалов на проезжей части дорог, буксировка тяжелых предметов в том числе, разведение костров вблизи проезжей части, массовое выбрасывание изношенных шин в попутном отводе дорог** и другие, эффективное пресечение и профилактика которых возможны только при условии широкого и оперативного милиционного вмешательства.

За повреждение автомобильных дорог, ЖДП, других дорожных сооружений и технических средств регулирования движения, а также умышленное создание помех для движения, **в том числе путем загрязнения дорожного покрытия**, на граждан и должностных лиц могут налагаться штрафы соответственно от 1 до 5 и от 5 до 10 МРОТ (ст. 131 КоАП). Кроме того, должностные лица, допустившие нарушения правил производства

ремонта и содержания дорог, ЖДП и других элементов ДИ в безопасном для движения состоянии или не принявшие мер к своевременному запрещению или ограничению движения на отдельных участках дорог, могут также подвергаться штрафу от 5 до 10 МРОТ (ст. 134 КоАП).

4,16. Определение относительно безопасных параметров движения ТС в сложных дорожных условиях

В период осложнения дорожных условий возникает необходимость ограничить скорость ТС и увеличить дистанцию между ними до относительно безопасных пределов. При этом желательно, чтобы эти пределы были, по возможности, **конкретными**, поскольку рекомендации водителям «ехать медленнее» и «осторожнее» не могут служить для них ориентиром.

Устанавливая скоростной режим на том или ином участке дороги, следует исходить из того, что ПДД обязывают водителей *вести ТС с учетом интенсивности движения, особенности и состояния ТС, груза, дорожных и метеорологических условий, и в частности видимости в направлении движения, с тем чтобы «обеспечивать возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил»* (п. 10.1).

Если предположить, что все указанные условия, кроме состояния дорожного покрытия, позволяют двигаться с установленной максимальной скоростью, то можно рекомендовать водителям придерживаться скоростных режимов, указанных в таблице 6. При выполнении экстренного торможения соблюдение таких скоростей позволяет остановить ТС в 3-5 м от препятствия.

Определяя безопасную дистанцию между ТС, ПДД содержат лишь общее указание. на то, что она должна быть достаточной для избежания столкновения с движущимся впереди транспортным средством (п. 9.10). Очевидно, ее конкретная величина зависит от типа ТС, состояния его тормозной системы и шин, величины уклонов и качества проезжей части. Ориентировочно величину безопасной дистанции, выраженной в метрах, можно принимать **равной половине численного значения скорости автомобиля¹ выраженной в км/ч**. Например, если при движении по укатанному снегу в пределах населенного пункта относительно безопасная скорость Движения составляет 32 км/ч (см. табл. 6), то соответствующая ей дистанция составит не менее 16 м⁵.

Таблица 6

Скорость движения, рекомендуемая при наличии скользкости дорожного покрытия

Состояние дорожного покрытия	Мокрый асфальт (при наличии щепиальной по-	Мокрое щебеночное покрытие	Укатанный снег, посыпанный пес-	Асфальто-бетон, покрытый слоем	Укатанный снег без ледяной корки	Стекло-видный лед

	верхно- стной обра- ботки)		ком	сне-га толщи- ной в 5 см		
Кoeffи- циент сцегт- ления	0,55	0,5	0,4	0,3	0,2	ОД]_____ _____ 1
Рекомен- дуемая максималь- ная скорость на автoмo- биль- ных до- ро- гах (км/ч)	85	62	57	51	44	1 1 1 38 1
Рекомен- дуемая максималь-	•»					- ____ _____ _____ _____ •.Δ

сималь- ная						
скорость в						
населен- ных						
пунктах						
(км/ч)	55	50	40	36	32	24

Таблица 6

**Скорость движения, рекомендуемая при наличии скользкости
дорожного покрытия**

Состояние дорожного покрытия	Мокрый асфальтобе- тон (при на- личии специ- альной по- верхностной обработки)	Мокрое щебе- ночное по- кры- тие	Укатан- ный снег, посы- панный песком	Асфальто- бетон, по- крытый слоем сне- га толщи- ной в 5 см	Укатан- ный снег без ледя- ной корки	Стек- ло- вид- ный лед
Кэффи- циент сцеп- ления	0,55	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1
Рекомен- дуемая мак- симальная скорость на автомобиль- ных доро- гах (км/ч)	85	62	57	51	44	38
Рекомен- дуемая мак- симальная скорость в населенных пунктах (км/ч)	55	50	40	36	32	24

Величина **интервала** между ТС зависит от множества факторов, и прежде всего от скорости движения конкретных ТС. Относительно безопасный интервал (B_B) при встречном движении примерно можно определить по формуле:

Интервал при попутном движении по параллельным полосам (B_n) $B_n = 0,7 + 0,05 (V_1 + U_2)$ м,

где V_1 и U_2 соответственно скорости ТС в км/час.

Пример: при движении ТС, движущихся соответственно 110 км/час и 100 км/час безопасный интервал составит:

$B_b - 1,2 + 0,05 (110 + 100) - 2,5 \text{ м.}$

5. КОНТРОЛЬ ПРАВОМЕРНОСТИ ДЕЙСТВИЙ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В дорожном движении, как относительно самостоятельной сложной динамической социальной системе взаимодействия людей, транспортных средств и дорожной инфраструктуры, важнейшая роль принадлежит поведению человека. При достигнутых на сегодня параметрах и уровне обеспечения транспортного процесса он вынужден компенсировать недостатки других элементов указанной системы и проявления неблагоприятных факторов внешней среды *за счет использования своих личных качеств, квалификации, опыта и способности принять во внимание собственные эмоциональное и физическое состояние*. Анализ причин и условий возникновения ДТП показывает, что именно неумение человека правильно оценить окружающую обстановку, незнание им соответствующих правил, отсутствие необходимых навыков действий в сложных ситуациях, а также его личная недисциплинированность являются **главными** прямыми причинами большинства ДТП. Способность к адекватной оценке обстановки на дороге, прежде всего, определяется наличием у него определенных условиями безопасности дорожного движения минимума психофизиологических свойств: достаточной остроты зрения, слуха, удовлетворительной координации и реакции, приемлемого порога утомляемости и др., поскольку вождение ТС представляет собой сложную психомоторную задачу.

Казалось бы, по мере накопления опыта водитель приобретает необходимые навыки и вероятность ошибок с его стороны снижается. Но *при отсутствии систематического контроля его работы положительного воздействия опыта не наблюдается*. Например, за исключением молодых людей в возрасте от 15 до 18 лет, составляющих относительно небольшую долю участников дорожного движения, пик аварийности у водителей отмечается обычно в 3-4 году работы. Эта же категория участников дорожного движения чаще всего задерживается за управление ТС в состоянии опьянения, превышение установленной скорости движения и другие опасные нарушения ПДД. ^{раздел 3} ^{мы гово} ^{рил} и о необходимости превентивного вмешательства ДПС в транспортный процесс как эффективного средства предупреждения дорожно-транспортных происшествий, краж ТС и других преступлений, связанных с использованием автотранспорта. По сути, такое вмешательство с целью выявления и пресечения нарушений нормативных актов, действующих в сфере обеспечения БДД, является важнейшей задачей данной службы [13].

5.1. Методы превентивного контроля

В зависимости от конкретных обстоятельств сотрудники ДПС могут действовать избирательно, ориентировочно или методом сплошного контроля транспортного потока, применяя утвержденный законодательством комплекс мер воздействия, который мы рассматривали во 2-м разделе пособия.

Ориентировочный метод основан на предварительно полученной информации (сообщениях, ориентировках), оценке косвенной информации или признаков причастности ТС и их водителей к совершению правонарушений или преступлений, избирательный - на выборе объектов контроля непосредственно нарядами ДПС, сплошной - на последовательной проверке всех или определенной части ТС, движущихся по автомобильной дороге.

Последний из названных методов традиционно подвергается критике как со стороны участников дорожного движения, так и со стороны некоторых руководителей ОВД. Но говоря о целесообразности применения того или иного метода, следует учитывать ситуацию, сложившуюся в том или ином регионе, возможности обеспечения нарядов ДПС полной и достоверной информацией о правонарушениях и уровень профессиональной подготовки инспекторов ДПС. В связи с этим необходимо отметить, что дорожная полиция развитых стран также широко применяет массовые проверки ТС. Например, в Италии, Австрии, Португалии и в других странах группы полицейских численностью до взвода одновременно работают на одном участке автомобильной дороги с целью максимального охвата транспортного потока. Дорожная полиция США повсеместно проверяет ТС по принципу «каждого пятого, каждого десятого» ит. п. [И.К.31], [И.К.34].

Основу превентивного контроля составляют следующие административно-предупредительные меры:

- 1) контроль параметров движения ТС;
- 2) освидетельствование водителей;
- 3) проверка технического состояния ТС;
- 4) проверка документов, предусмотренных ПДД;
- 5) проверка соответствия регистрационных знаков, идентификационных номеров отдельных узлов ТС и перевозимых грузов предъявляемым документам.

5.2. Внешние признаки, свидетельствующие о возможной причастности ТС к правонарушению

Применение любого метода контроля ТС требует тщательного информационного, технического и методического обеспечения личного состава ДПС. Из-за невозможности универсального определения совокупности признаков, характеризующих причастность конкретных ТС и их водителей к совершению правонарушений или преступлений, указанные в разделе 5.1 методы контроля следует применять в сочетании. В то же время мировая и отечественная практика свидетельствует о том, что предпочтение отдается избирательному контролю. Это объясняется огромной трудоемкостью, а в ряде случаев и невозможностью сплошного контроля транспортных потоков. Кроме того, избирательный контроль обладает *относительно высокой эффективностью*, поскольку он, как правило, строится не только на каких-то общих

критериях соответствия объекта наблюдения заданной предварительно информации, но на опыте и интуиции проводящих его сотрудников. Наблюдение и анализ действий нарядов ДПС, инспекторов по розыску подразделений ГИБДД, сотрудников ОУР и ОМОН дают основания выделить следующие *признаки, которые могут свидетельствовать о причастности ТС и лиц, управляющих ими, к категории разыскиваемых:*

- 1) небрежное или неумелое вождение ТС, выраженное:
 - в резких ускорениях, маневрах, торможениях;
 - неоднократном пуске двигателя;
 - неуверенном трогании с места;
 - рывках ТС;
 - движении в светлое время суток с включенными фарами;
 - движении с незапертым багажником или капотом автомобиля;
- 2) неоднократные нарушения ПДД;
- 3) движение в темное время суток без включенных фар и габаритных огней;
- 4) буксировка ТС;
- 5) перевозка ТС путем полной или частичной погрузки на другое транспортное средство;
- 6) отсутствие бокового стекла или вентиляционной форточки на двери (дверях);
- 7) отсутствие государственных регистрационных знаков;
- 8) загрязнение регистрационных знаков;
- 9) затрудненное открывание и закрывание замков дверей водителем; Ю) стоянка в малолюдных, неосвещенных местах (лесополосах, оврагах ит.п.); поспешные действия по замене государственных регистрационных , колес, деталей внешнего декоративного оформления кузова;

12) снижение скорости и остановка по требованию сотрудника милиции с последующим резким ускорением и попыткой скрыться.]

При осмотре внешнего вида ТС, движущихся на небольшой скорости! или остановившихся, такими признаками могут быть:

а) на кузовах и кабинах:

- 1) наличие внешних повреждений; \
- 2) следы взлома замков и ручек дверей, капота, багажника; . |
- 3) свежая окраска кузова (в особенности у новых моделей);
- 4) наличие.отверстия под замком двери;
- 5) отсутствие пластиковой прокладки, охватывающей корпус замка двери;

б) на государственных регистрационных знаках:

- 1) несоответствие вида крепежных болтов (новые болты на старых знаках или наоборот);
- 2) отсутствие затяжки гаек креплений знаков;
- 3) крепление знаков с помощью зажимов или кусков проволоки;
- 4) наличие на знаках отверстий, не предусмотренных ГОСТом;

5) следы рук, пятна ГСМ, свежие царапины и участки стертого пылевого налета на панелях кузова или кабины под знаками;

в) внутри салонов и кабин:

- 1) отсутствие ключавзамке зажигания¹;
- 2) отсутствие замка зажигания;
- 3) болтающиеся провода под панелью приборов;
- 4) отсутствие крышки горловины топливного бака;
- 5) наличие в кабине, салоне, багажнике или кузове деталей, агрегатов или узлов ТС, канистр с бензином, шлангов, слесарных инструментов, не-брежно или нестандартно упакованных вещей;
- 6) отсутствие вещей в перчаточном ящике салона или кабины;
- 7) -запах бензина или дизельного топлива из закрытого или опломбированного кузова грузового автомобиля;
- 8) неисправность звукового сигнала (возможно вследствие отключения системы охранной сигнализации ТС);

г) в моторном отсеке и на агрегатах:

Г) несоответствие года выпуска узлов и деталей, установленных на ТС, году выпуска кузова автомобиля²;

¹ Следует иметь в виду, что для маскировки в замок зажигания может быть вставлен любой ключ. При этом запуск двигателя осуществляется соединением проводов.

Дата изготовления может указываться на деталях электрооборудования, тормозных и гидравлических шлангах, контрольных приборах, карбюраторах, ремнях, дегалях ходовой часи\$ рулевого управления, стеклах, радиоаппаратуре и т. д. Например, первые две шфры в марК*

- 2) наличие признаков подделки идентификационных номеров двигателя, кузова, шасси;
- 3) несоответствие идентификационных номеров агрегатов ТС данным, указанным в регистрационных документах;
- 4) наличие капель краски или грунтовки на двигателе, механизмах рулевого управления, агрегатах, стеклах, ходовой части и деталях декоративной отделки;

д) на ключах замка зажигания:

- 1) отсутствие у владельца ключей от замков дверей, багажника, горловины топливного бака³;
- 2) наличие следов слесарной обработки на зубцах ключей замка зажигания, дверей и багажника;
- 3) отсутствие или нечеткость силуэта фирменного знака или эмблемы завода-изготовителя на головке ключа замка зажигания.

Кроме того, признаками причастности к правонарушению или преступлению могут служить:

- 1) отсутствие водительских или регистрационных документов;
- 2) ветхость или наличие признаков подделки водительских и регистрационных документов;

3) наличие у водителя нескольких водительских удостоверений, технических паспортов, справок-счетов, других регистрационных документов и соответствующих им бланков.

5.3. Оценка внешнего вида и особенностей поведения водителей и пассажиров ТС

Оценка внешнего вида водителя и пассажиров ТС также может дать информацию об их преступных намерениях и причастности к преступлению. Практика показывает, что особое внимание необходимо обращать на лиц:

1) имеющих внешний вид, не соответствующий типу, виду и марке ТС (юный водитель в дорогом автомобиле или в многотоннажном грузовике; водитель в загрязненной одежде или с грязными руками в чистом автомобиле и т. п.);

2) одетых не по сезону;

управляющих автомобилем в перчатках при исправной системе отопителя салона или кабины ТС;

шины- 124БЦ 3231936 указывают порядковый номер модели, а третья- последнюю цифру года выпуска.

При покупке многих современных автомобилей владельцам выдаются несколько различных ключей. Например, для модели «Мерседес-600» их предусмотрено семь (2 - для замка зажигания, дверей и багажника, 2- для левой двери, 1 - для дверей и замка зажигания и 2- для замка зажигания и левой двери).

4) имеющих какие-либо травмы, забинтованные участки тела, следы удара о рулевое колесо или другие детали ТС, следы вдавливания в тело ремня безопасности и т. п.;

5) пытающихся спрятать или передать пассажирам имеющиеся в ТС вещи и документы.

Существенное значение при этом имеет распознавание психологического состояния водителя и пассажиров ТС на основе так называемого «языка тела» (взглядов, жестикологии и т. п.)- Например, общеизвестно, что человек, уклоняющийся от зрительного контакта (отводящий в сторону взгляд, опускающий глаза), по крайней мере, чем-то озабочен, испытывает чувство дискомфорта или находится в сложной ситуации. Разумеется, нельзя всецело полагаться на проявления невербального общения как признак причастности к преступлению, поскольку в контактах с сотрудниками ДПС эти проявления; в той или иной степени характерны для значительной части участников дорожного движения. Более того, они могут быть чисто рефлекторными и ситуационно оправданными при совершении каких-либо правонарушений как со стороны водителей, так и инспекторов. Это могут быть и полное замешательство, и простое непонимание сути предъявляемых требований или задаваемых вопросов. Поэтому инспектору нужны определенные навыки в]

*

распознавании невербальных знаков в контексте конкретных ситуаций, возникающих в процессе общения с участниками дорожного движения. Это позволяет правильно реагировать на действия лица, подлежащего проверке.

Наряду с ярко выраженной нервозностью, неуверенностью, агрессивностью либо депрессией и подавленностью, признаками страха разоблачения у них могут быть:

- 1) покраснение или побледнение кожных покровов;
- 2) дрожание пальцев рук;
- 3) быстрый подход к инспектору с намерением исключить возможный осмотр транспортного средства и груза;
- 4) стремление задать опережающие вопросы на отвлеченную тему (о маршруте движения, состоянии дороги, наличии по пути АЗС, СТО т. д.), обратиться с просьбами (прикурить, показать карту и т. д.), выяснить время и место работы кого-то из сотрудников ГИБДД;
- 5) произвольные движения мышц, выраженные в подрагивании рук, суетливость, постукивание пальцами, одергивание и разглаживание одежды, резкие движения, вызывающие падение из рук документов и вещей;
- 6) сужение зрачков глаз;
- 7) замешательство;
- 8) замедленный и нерешительный ответ;
- 9) попытка сослаться на болезнь, переутомление;
- Ю) незнание содержимого багажника, перчаточного ящика, карманов на чехлах сидений;
- Ц) незнание государственного регистрационного номера ТС, которым они управляли;
- 12) незнание пробега ТС;
- 13) незнание содержания либо вида документов, писем, названий газет или книг, имеющихся в салоне или кабине ТС;
- 14) попытка что-то спрятать, уничтожить или выбросить;
- 15) попытка бежать.

Наконец, кроме интуиции и навыков определения признаков причастности ТС и водителя к преступлению или правонарушению, сотруднику ДПС необходимо уметь проявлять хладнокровие, самообладание и выдержку.

Рассмотрим порядок действий сотрудников ДПС при выявлении некоторых наиболее распространенных и опасных видов нарушений ПДД⁴.

5.4. Порядок действий при обнаружении признаков опьянения у водителей ТС

5.4.1. Влияние опьянения на психофизиологические качества водителя

Наряду с профессиональными и общими заболеваниями наиболее распространенным и опасным состоянием водителей ТС практически повсеместно является **опьянение**. Действующее законодательство не дает ему четкого определения. Принято считать, что это *временное нарушение основных психофизиологических функций организма человека в результате употребления алкогольных напитков, наркотических веществ и некоторых лекарств*.

венных препаратое. Само по себе опьянение (за исключением смертельных отравлений спиртными и наркотиками) не может быть прямой причиной ДТП. Дело в том, что при употреблении спиртных напитков и наркотических веществ у большинства людей появляется *склонность к агрессивной манере вождения ТС, игнорированию требований дорожных знаков и светофоров, совершению других неправомерных действий, обусловленных потерей реакции, торможением нервно-психических процессов, нарушением координации движений, падением остроты зрения и способно-сти правильно оценивать расстояния.*

За последние годы по вине нетрезвых водителей в России происходит свыше 25 % всех ДТП, которые, как правило, характеризуются тяжкими последствиями. Однако выявляемость этого вида правонарушений составляет не более 3 % от общего объема административной практики ГИБДД, что свидетельствует о недостаточной эффективности работы подразделений ДПС в данном направлении. Вместе с тем мировая практика показывает, что затраты на борьбу с управлением транспортом в состоянии опьянения окупаются многократно. Например, в Австралии увеличение частоты проверок на дорогах примерно на 30 % позволило в начале 90-х гг. снизить ДТА по вине нетрезвых водителей на 78 % [И.С.З].

Особенно велика опасность опьянения в ночное время, когда к неблагоприятному воздействию спиртного добавляются утомление, сонливость, а также ослепляющее воздействие фар встречных ТС. Продолжительность такого ослепления у нетрезвых водителей в 1,5-3 раза превышает обычные показатели. Наконец, у лиц, находящихся в состоянии опьянения, значительно ограничивается поле зрения, так как зрительное восприятие сосредоточивается лишь в узком конусе по направлению взгляда. Этот эффект] опьянения, который иногда называют «*туннельным зрением*», проявляется уже при концентрации алкоголя в крови до 0,4 г/л⁵. К тому же его действие ^ часто усугубляется наличием высокой скорости ТС, оказывающей анало-] гичное действие на способность зрительного восприятия окружающей об-] становки даже абсолютно трезвыми лицами.

Длительность нахождения алкоголя в организме в основном зависит от количества выпитого спиртного и приблизительно может быть определена исходя из того, что печень человека окисляет от 7 до 12 г алкоголя в час. В выдыхаемом воздухе, слюне и крови человека, выпившего 250 г водки, или ? 0,5 л портвейна, или 0,75 л сухого вина, либо 2 л пива, алкоголь обнаруживается в течение 9-14 ч с момента его употребления. В моче он может сохраняться еще более длительное время. При данной дозе спиртного «...водитель -> непригоден к управлению транспортом в течение первых суток и ограниченно пригоден в течение вторых. Причем ему не помогут никакие средства типа холодного душа, крепкого кофе и интенсивных физических упражнений»⁶. Учитывая отсутствие должной культуры употребления спиртных на-

питков среди широких слоев населения и высочайшую опасность даже незначитель-

⁵ Концентрацию алкоголя в крови можно определить как отношение принятой человеком дозы алкоголя в граммах спирта к весу тела, выраженному в килограммах. Например, если водитель выпил 150 г водки (60 г спирта), а его вес равен 70 кг, то содержание алкоголя крови составит: $60 : 70 = 0,86 \text{ ‰}$.

⁶Зарулем. 1985. №10. С. 17.

доз алкоголя и наркотиков при управлении транспортом, действующее в России законодательство предусматривает наиболее строгие административные санкции за данное правонарушение независимо от степени опьянения⁷.

Выявление данного правонарушения требует организации работы нарядов в ночное время (с 20 до 2 ч) и ранним утром (с 5 до 7 ч), в зонах массового отдыха, в предпраздничные и праздничные дни, а также в местах, где отсутствует регулярный контроль дорожного движения со стороны ОВД (например, в небольших и отдаленных населенных пунктах). Для остановки и проверки ТС желательно выбирать места, где водители вынуждены уменьшать скорость движения, маневрировать, ускоряться. Это могут быть перекрестки, сужения проезжей части, зоны производства дорожно-ремонтных работ, въезды в гаражные кооперативы, крупные предприятия и т. д.

5.4.2. Признаки опьянения водителей

Вследствие затруднительного восприятия сигналов внешней среды водители, находящиеся в состоянии опьянения, склонны не замечать дорожных знаков, разметки и сигналов светофоров, а также игнорировать требования сотрудников ДПС. Практика показывает, что более чем в 30 % случаев они не останавливаются по требованию инспекторов ДПС, около 20 % ДТП нетрезвые водители совершают на регулируемых перекрестках. На проезжей части улиц и дорог ТС с нетрезвыми водителями можно выделить по следующим характерным особенностям движения транспортных средств:

- 1) создание помех движению транспорта, пользующегося преимущественным правом проезда;
- 2) медленное маневрирование при перестроении на проезжей части и при объезде препятствий;
- 3) превышение установленной максимальной скорости движения;
- 4) движение со скоростью, нехарактерной для данного участка дороги или типа используемого ТС;
- 5) необычная траектория движения ТС по проезжей части (виляние, рывки, резкие торможения и повороты);
- 6) резкое торможение у светофоров;
- 7) движение без включенных фар в темное время суток;
- 8) непереключение света фар с дальнего на ближний при наличии встречного транспорта;
- 9) отсутствие сигналов поворота при маневрировании.

Указанные признаки не являются исчерпывающими. Они могут бы обусловлены неопытностью водителей, технической неисправностью ТС; дефектами ДИ и другими причинами. Поэтому чрезвычайно важное зн ние для установления факта управления транспортом в состоянии огтьяне-ния имеет *непосредственный контакт с водителями*. Кроме характерно-го запаха алкоголя изо рта, покраснения кожных покровов и нарушения координации движения об их состоянии может свндетельствовать нежелание выйти ш ТС, открыть дверь салона или кабины, односложные ответы типа «да», «нет» на поставленные перед нми вопросы, стремление побыстрее закурить шш встать с подветренной от сотрудника стороны, жевать ароматизированную резинку. Иногда их отличает повышенная говорливость, порыви-стость и размаши-стость движений, раздражительность, агрессивность, неод-нократный поиск документов в одном и том же кармане одежды и т. п.

Как правило, не вызывает затруднений распознавание сильного опьяне-ния, которое обычно сопровождается:

- 1) резкой потерей координации и ориентировки;
- 2) бессвязной речью;
- 3) затруднениями в выговаривании слов;
- 4) отсутствием внимания;
- 5) затруднениями в восприятии устных обращений;
- 6) расширением зрачков и слабой их реакцией на свет;
- 7) псшыткзми прислоннться к автомобилю, стене и другим предметам;
- 8) снижением болевой чувствительности.

5.4.3. Внешние признаки наркотического опьянения

В сравнении с алкогольным наркотическое опьянение водителей ТС встречается значительно реже, однако *гтеет явно выражелную тенденцию к распространению* [3.7], [5.27], [5.38]. Несмотря на общность некоторых симптомов данных видов опьянения, выявление лид, употребивших нарко-тики, затруднено отсутствием у сотрудников ДПС соответствующей подго-товки, опыта и приборов, позволяющих проводить оперативное тестирова-ние по-дозреваемых.

Главным симптомом наркотического опьянения является нарушение обыч-ных связей личности с окружающим миром. Человек как бы погружа-ется в себя, беспричинно улыбается, совершает бесцельные движения, со-храняя способность отвечать на заданные ему вопросы. При употреблении больших доз наркотиков он становится малоподвижным, расслабленным, его кожные локровы краснеют или бледнеют, походка становится неустой-чивой, воз-можны дрожание пальцев рук, речевое и двигательное возбужде-ние, потли-вость, сужение или расширение зрачков. Часто у него появляется сухость слизистых оболочек рта, которая выражается в облизывании губ.

^а теле могут быть следы от инъекций - красные или коричневые точки в об-ласти локтевых сгибов, на кистях рук, под руками и в других местах.

Существенное влияние на психофизиологические качества водителя (воспри-ятие расстояний, скорости, цвета и т. п.) могут оказывать определен-ные ме-

дицинские препараты, в том числе *транквилизаторы*, которые получили распространение среди лиц, желающих поддержать свою работоспособность в ночное время, а также обычные *болеутоляющие* и *возбуждающие* лекарства (цитрамон, пенталгин, кодеин, аскофен и т. п.). При наличии у водителей признаков наркотического или медикаментозного воздействия их необходимо направлять на медицинское освидетельствование.

Мировой опыт свидетельствует о возможности успешного привлечения полиции к оперативному выявлению признаков наркотического опьянения у участников дорожного движения. После соответствующей подготовки патрульные полицейские способны посредством достаточно простых тестов устанавливать наличие данного вида опьянения с точностью до 90 % и обосновывать правомерность своих действий в суде. Для этого они обучаются методике обнаружения признаков наркотического опьянения путем оценки темпа и характера речи, дыхания, поведения, внешнего вида, реакции, состояния органов зрения, осмотра шеи, рук, полости рта, носа, определения общefизического состояния. за мерами частоты пульса, температуры тела и кровяного давления у подозреваемых [И.С.2], а также приемам использования специального портативного и стационарного Оборудования, серийный выпуск которого уже налажен во многих странах. Следует отметить, что номенклатура и диапазон цен данного оборудования от 6 долл. (индивидуальный индикатор одноразового действия) до 20 тыс. долл. (стационарный тестер высокой разрешающей способности) позволяют органам внутренних дел России использовать их в своей практике, по крайней мере, для целей *предварительного контроля непосредственно в процессе дорожного движения*.

5.4.4. Освидетельствование участников дорожного движения, имеющих признаки опьянения

Действующее законодательство [2], [7] и соответствующие ему ведомственные нормативные акты МВД, Министерства юстиции и Министерства Здравоохранения РФ [13], [5.4], [5.5], [5.13] предоставляют работникам ИБДД право проводить освидетельствование участников дорожного движения на предмет выявления у них состояния опьянения при помощи прибора «Контроль трезвости», портативных и стационарных алкотестеров, а ^{Также} направлять их на медицинское освидетельствование в соответствующие лечебные учреждения.

Прибор «Контроль трезвости» представляет собой комплект запаянных стеклянных трубок с наполнителем (далее «трубки»), который может

изменять цвет под воздействием паров алкоголя. В сравнении с медицинским освидетельствованием в лечебных учреждениях, применение «Контроля трезвости» дает многократный выигрыш во времени⁸. Однако, в соответствии с указанными выше правовыми нормами, его применение производится только в следующих случаях:

- 1) у водителя имеются признаки опьянения;
- 2) не истек срок годности трубок;

- 3) наполнитель трубок не пересыпается и не имеет вкраплений зеленого цвета;
- 4) водитель согласен на освидетельствование с помощью данных трубок и не требует доставления в медицинское учреждение;
- 5) имеется не менее двух лиц, способных выступить в качестве свидетелей применения данного прибора.

Сотрудник, производящий освидетельствование, вскрывает трубку с обоих концов и надевает на ее конец, расположенный ближе к реагенту, мундштук респираторного баллона. Затем предлагает обследуемому взять из упаковки штастмассовый мундштук *однократного пользования* и про-дуть через него трубку до полного наполнения баллона. Если обследуемый употребил спиртное, через 1-2 мин окраска наполнителя в трубке изменится с желтой на зеленую.

Когда выгсота столбика наполнителя, изменившего окраску, достигает красной риски, имеющейся на трубке, или превышает ее, то проба на наличие паров алкоголя в выдыхаемом воздухе считается положительной и примерно соответствует содержанию алкоголя в крови в объеме 0,4 ‰. При этом погрешность измерений составляет до 10 %, что является неплохим показателем

для приборов индикаторного типа. Следует иметь в виду, что положительный

результат пробы может быть получен и под влиянием небольших количеств алкоголя, адсорбировавшегося на слизистых оболочках рта *при употреблении спирто- или эфиросодержащих лекарств* (настойки валерианы, пустырника, элеутерококка и т. п.)- Они могут выделяться с выдыхаемым воздухом в значительных концентрациях в течение 20-30 мин. Аналогичная реакция может быть получена из-за наличия в окружающем воздухе паров *ацетона, эфира сероводорода, метилового спирта, выхлопных газов двигателей ТС* и дрУ:

Применение «Контроля трезвости» оформляется особой формы прото-колом [15.1], в котором подробно фиксируются результаты освидетельст-нования с использованием индикаторной трубки. Если проба положитель-

я то указывается, что реактив полностью изменил свою окраску с желтой зеленую до *уровня красной риски*. Если проба отрицательная, то отме-чается, что *окраска реагента не изменилась, изменилась не полностью или не достигла уровня красной риски*. Кроме того, в протоколе отража-ется согласие или несогласие проверяемого с результатами пробы. В по-следнем случае он вправе потребовать направления на медицинское осви-детельствованийё. «Контроль трезвости» не применяется в отношении лиц, у которых имеются признаки какого-либо заболевания либо травмы. При этом их освидетельст-вование производится только *после* оказания им необ-ходимой медициньской помощи.

Для оперативного определения состояния водителей сотрудники ДПС могут использовать портативные и стационарные алкотестеры, допу-щенные к применению в установленном порядке. Если алкотестер указыва-ет на нали-

чие алкоголя в организме водителя, то последний направляется "на медицинское освидетельствование. Лица, не отказывающиеся от освидетельствования, но не согласные с результатами пробы с применением индикаторных трубок, а также участники ДТП, повлекших причинение телесных повреждений людям или их гибель, должны подвергаться медицинскому освидетельствованию на предмет выявления у них состояния опьянения. Оно проводится *врачами психиатрами, психиатрами-наркологами, невропатологами или другими специально подготовленными врачами*, В сельской местности, удаленной от лечебных учреждений, имеющих в своем штате врачей, по решению территориальных органов здравоохранения проведение освидетельствования может быть возложено на фельдшерский персонал, прошедший соответствующее обучение [5.13].

Исходя из того, что не только сотрудники ГИБДД, но и многие медицинские работники недостаточно осведомлены о нормативном регулировании данного вопроса, что приводит к появлению необоснованных заключений по фактам освидетельствования водителей ТС, рассмотрим важнейшие положения порядка освидетельствования водителей в медицинских учреждениях.

1 • *Обследуемый должен доставляться на освидетельствование не позднее двух часов с момента его задержания или совершения ДТП*. Если же он получил телесные повреждения, то заключение о наличии у него опьянения *выдается врачами в диагнозе наряду с характером и тяжестью полученных повреждений*.

^— Как и при составлении протокола о нарушении ПДД, перед проведением освидетельствования необходимо *установить личность доставленного* могут вдыхать обследуемые⁹. я

ного. Если этого сделать не удалось, то в акте медицинского освидетельствования указываются его характерные приметы, и впоследствии он может быть доставлен в дежурную часть подразделения ДПС или ГОРОВД *для установления личности*.

3. Основой освидетельствования является *всесторонний медицинский осмотр* доставленного и обязательные лабораторные исследования проб выдыхаемого им воздуха, а также биологических жидкостей его организма. В сомнительных случаях врачи должны прибегать к анализу не менее двух реакций биологических сред (пробы Раппопорта, Мохова-Шинкаренко, использование тестеров ППС-1 и др.)

4. Согласно инструкциям Минздрава РФ [5.13] в акте освидетельствования врач может зафиксировать одно из следующих состояний: 1} трезв, признаков употребления алкоголя нет;

2) установлен факт употребления алкоголя, признаков алкогольного опьянения не выявлено;

3) алкогольное опьянение;

4) алкогольная кома;

5) состояние одурманивания, вызванное наркотическими или другими веществами;

6) трезв, имеются нарушения функционального состояния, требующие отстранения от работы с источником повышенной опасности по состоянию здоровья.

Однако в любом случае, когда освидетельствование производится в связи с управлением ТС, *закключение врача должно констатировать пиши-чие или отсутствиеу водителя алкогольного опьяиения*. Заключение отражается в особой формьг протоколе, который составляется в двух экземплярах, заверяется подписью врача и печатью медицинского учреждения. Один из протоколов ттередается сотруднику ДПС.

5. Если водитель ТС отказывается от прохождения освидетельствования либо скрывается с места задержания, он может быть привлечен к административной ответственности на основании ст. 165 КоАП. По данному факту в присутствии двух свидетелей составляется протокол, в котором указывается существо совершенного водителем правонарушения и описываются обнаруженные у него признаки опьянения. Форма уклонения задержанного от освидетельствования (отказ следовать в медицинское учреждение, продуть индикаторную трубку «Контроль трезвости», попытка бросить ТС, скрыться и т. п.) в данном случае не имеет значения для квалификации его действий.

Участники ДТП, сопровождаемых лишь материальным ущербом и нанесением людям легких телесных повреждений, могут подвергаться медицинскому освидетельствованию при наличии у них каких-либо признаков опьянения.

6. Освидетельствование производится как *по шправлению* сотрудника милиции, так и *по личной инициативе* участников дорожного движения, которые, предъявив документ, удостоверяющий личность, и заявление с указанием причин обращения, могут пройти проверку на наличие у них опьянения. Чаще всего это происходит при их несогласии с результатами освидетельствования в том или ином лечебном учреждении. В данном случае правомерность заключения врачей по результатам первичного и по-вторного освидетельствований будет устанавливаться специальньш орга-ном - *региональной контрольной комиссией* при соответствующем областном, краевом или городском отделе здравоохранения.

7. Участники дорожного движения, находящиеся в состоянии сильного опьянения, после освидетельствования могут доставляться в медицинские вытрезвители. По факту их задержания составляется протокол о совершении нарушения ПДД. При этом протокол подписывается его составителем и свидетелями, а нарушитель знакомится с протоколом после вытрезвления.

В заключение отметим, что в любом случае, когда результаты освидетельствования водителя оказались отрицательными, сотрудники ДПС должны принести ему свои извинения, указав на правовые основания применения данной административно-предупредительной меры.

4 5.5. Контроль скорости движения ТС

5.5.1. Влияние скорости ТС на безопасность дорожного движения

Превышение установленной максимальной скорости движения и движение со скоростью, не соответствующей реальным дорожным и метеорологическим условиям, традиционно входят в разряд основных причин более трети всех ДТП с тяжкими последствиями. Чем выше скорость ТС, тем больше его кинетическая энергия. Удар в неподвижное препятствие на скорости в 100 км/ч равнозначен падению ТС с высоты 39 м. При этом от гибели не спасают ни ремни безопасности, ни надувные подушки. На каждые 16 км/ч увеличения скорости численность погибших и пострадавших возрастает вдвое. Движение с высокими скоростями быстро утомляет водителей, поскольку вынуждает их многократно увеличивать число обгонов, маневров, ускорений, а также связанных с ними переключений передач и торможений. По этой причине практически на всех дорогах мира (за исключением некоторых автомагистралей ФРГ) максимальная скорость движения ТС ограничивается примерно в тех же пределах, какие установлены естественными ПДД

. Ограничения максимальной скорости движения ТС в России

№ п/ п	Вид ТС	Скорость движения (км/час)				
		Зоны дей- ствия до- рожно- го зна- ка 5.22 «Нача- ло на- селен- но-го пунк- та»	Зоны дей- ствия дорож- но-го знака 5.38 «Жи- лая зона»	Ав- то- ма- ги- стр али	Зоны дей- ствия до- рожно- го знака 5.3 «До- рога для авто- мо- би- лей»	Про- чие до- роги
1	Мотоциклы	60	20	90	90	90
2	Автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т	60	20	110	110	90

3	Грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т	60	20	90	90	70
4	Особо малые автобусы	60	20	90	90	90
5	Междугородные авто-бусы	60	20	90	90	90
6	Легковые автомобили и автобусы при буксировке прицепа	60	20	90	90	70
7	Грузовые автомобили, перевозящие в кузове людей	60	20	60	60	60
8	ТС, буксирующие механические транспортные средства	50	20	50	50	50
9	ТС, перевозящие опасные, тяжеловесные и крупногабаритные грузы	В соответствии со специальными правилами (см. раздел 13 пособия)				

Таблица 6а

Ограничения максимальной скорости движения ТС в России

№ п/п	Вид ТС	Скорость движения (км/час)				
		Зоны действия дорожного знака 5.22 «Начало населенного пункта»	Зоны действия дорожного знака 5.38 «Жилая зона»	Автомагистрали	Зоны действия дорожного знака 5.3 «Дорога для автомобилей»	Прочие дороги
1	Мотоциклы	60	20	90	90	90
2	Автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т	60	20	110	110	90
3	Грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т	60	20	90	90	70
4	Особо малые автобусы	60	20	90	90	90
5	Междугородные автобусы	60	20	90	90	90
6	Легковые автомобили и автобусы при буксировке прицепа	60	20	90	90	70
7	Грузовые автомобили, перевозящие в кузове людей	60	20	60	60	60
8	ТС, буксирующие механические транспортные средства	50	20	50	50	50
9	ТС, перевозящие опасные, тяжеловесные и крупногабаритные грузы	В соответствии со специальными правилами (см. раздел 13 пособия)				

Вместе с тем необоснованное ограничение скорости не только влечет существенные экономические потери, но и *представляет определенную опасность с точки зрения формирования водительской психологии*. Практика убедительно свидетельствует, что частота выполнения предписа-

Вместе с тем необоснованное ограничение скорости не только влечет существенные экономические потери, но и *представляет определенную опасность с точки зрения формирования водительской психологии*. Практика убедительно свидетельствует, что частота выполнения предписаний, ограничивающих скорость, обратно пропорциональна степени ее ограничения. Например, если установление максимальной скорости в 50 км/ч соблюдают более 70 % водителей, то ее снижение до 30 км/ч - всего лишь 10-15 %, хотя они в достаточной степени осведомлены о негативных последствиях невыполнения установленных ограничений. Опрос водителей на автомобильных дорогах России приводит к выводу, что разрешение основного противоречия транспортного процесса (которое можно представить в виде своеобразного противопоставления скорости и безопасности) путем ограничения максимальной скорости движения ТС признается ими неприемлемым.

Большинство из них считают высокую мобильность необходимым условием их нормального жизнеобеспечения, причем стремление к достижению такой мобильности не способны сдержать даже многочисленные жертвы и относительно высокая вероятность попадания в ДТП при движении с повышенной скоростью. С другой стороны, свыше 65 % водителей *положительно* *воспринимают* *умеренные* (от 50 км/ч) ограничения максимальной скорости движения транспортных средств в населенных пунктах.

Наилучший вариант решения данной проблемы - внедрение многопозиционных дорожных знаков, с помощью которых скорость движения ТС ограничивается в зависимости от конкретных дорожных условий. Такой подход позволяет существенно повысить доверие к вводимым ограничениям. Однако устойчивый положительный эффект данной меры достигается только в случае, если за организационно-техническим этапом непременно следует правоохранный - систематический контроль соблюдения установленных предписаний. Именно он позволяет исключать до 70% возможных ДТП по данной причине [5.15], [И.С.46], [И.К.45].

5.5.2. *Портативные радиолокационные измерители скорости*

В качестве средств измерения скорости движения ТС могут использоваться только устройства, *зарегистрированные в Государственном реестре Российской Федерации, прошедшие первичную проверку на заводе-изготовителе, имеющие специальный паспорт с отметкой государственного поверителя и периодически подвергаемые проверке в территориальных метрологических службах Госстандарта РФ* [2], [13], [5.19]. Среди указанных приборов наибольшее распространение получили портативные радиолокационные измерители скорости (ПРИС) типа «Сокол», «Барьер-2», «Барьер-2М», «Питон», ТС-3, которые можно использовать в ручном, штативном (стационарном) и автомобильном вариантах. Например, ПРИС «Барьер-2» (см. рис. 9) позволяет измерять скорость движения в диапазоне от 20 до 199 км/ч на дистанции до 300 м при температуре воздуха от -30° до +50°; имеет относительно небольшой вес и может работать как авто-

номно, так и от бортовой сети автомобиля или мотоцикла. Для подготовки прибора к работе необходимо:

- 1) подключить его к источнику питания;
- 2) нажать кнопку «вкл.» на блоке (при этом на табло должен высветиться сегмент «запятая»);
- 3) прогреть прибор в течение одной минуты;
- 4) направить излучатель на звучащий камертон, удаленный на 25-30 см от рупора. При этом на табло высвечиваются цифры от 45 до 55, которые не должны исчезать после опускания кнопки измерительного блока;
- 5) установить переключатель «Порог скорости» индикаторного блока в положение «100», нажать кнопку «Сброс» и направить рупор на звучащий камертон. Показания индикаторного и измерительного блоков должны дубли-

ровать друг друга, и при уменьшении громкости звучания камертона цифры на табло обоих блоков должны одновременно гаснуть;

6) перевести переключатель «Порог скорости» в положение «30», нажать кнопку «Сброс» и направить рупор на камертон: на табло индикаторного и измерительного блоков должны высвечиваться цифры от 45 до 55, сопровождающиеся звуковым сигналом в течение 3-10 с;

7) при появлении на табло индикаторного блока буквы «Р» следует произвести зарядку источника питания;

8) переключателем «Порог скорости» установить число, соответствующее допустимому значению скорости на контролируемом участке;

9) направить рупор измерительного блока на движущееся ТС и нажать кнопку его включения. При этом цифры, высвечиваемые на табло индикаторного блока, соответствуют скорости движения ТС, а звучащий несколько секунд звуковой сигнал указывает, что контролируемый объект превысил установленный порог скорости.

Рис. 9. Основные блоки ПРИС «Барьер-2» 1 - измерительный; 2 - индикаторный; 3 - обработки информации; 4 - камертон

553. Тактика применения ПРИС

Поиступая к работе с ПРИС, необходимо внимательно изучить правила **чксплуатации**. К основным из них относятся следующие: ⁶ 1 рупор работающего излучателя прибора нельзя направлять на челове-а также металлические предметы площадью более 100 х 100 мм, находящиеся на расстоянии менее одного метра.

2 Применение прибора допустимо только вне непосредственной близости от источников сильных электромагнитных излучений (радиопередающих центров, газосветных реклам, электросиловых устройств и т. д.)-

3 Измерения производятся только после входа ТС в зону ограничения максимальной скорости движения на расстояние, необходимое для безопасного реагирования **водителя** на установленные дорожные **знаки** (от 100 по 300 м в зависимости от первоначальной скорости и условий движения).

4. Факт превышения установленной скорости движения должен признаваться только в случае, если ее предел превышен не менее **чем** на 10 км/ч (см.ст. 115КоАП).

5. В процессе работы прибор не должен находиться на расстоянии более 10 м от той полосы движения, на которой производится измерение скорости движения ТС.

6. Работа прибора в штативном варианте должна сопровождаться визуальным наблюдением с целью исключения необоснованного привлечения к ответственности водителей ТС, попавших в зону действия ПРИС одновременно с другими ТС, движущимися в попутном или противоположном направлениях.

Контролируя скоростной режим, первоочередное внимание следует уделять очагам аварийности и участкам улиц и дорог с относительно высокими показателями тяжести последствий ДТП. Для этого, независимо от внешнего исполнения патрульного транспорта и наличия форменной одежды у со-

трудника ДПС, целесообразно периодически перемещаться по опас-ным участкам маршрута патрулирования, поскольку водители движущихся ТС *предупреждают друг друга о работе ПРИС втягиванием (переключением) света фар и жестами, а также применяют специальные устройства, получившие название антирадары.* В настоящее время антирадары оборудовано более 35 % автопарка России. Они способны обнаруживать Радары на расстоянии от одного до четырех километров, создавать актив-помехи на частоте работы ПРИС, излучать мощные сигналы, соответ-разрешенной скорости движения, и вызывать сбои в работе кон-фигурирующей аппаратуры, используемой сотрудниками ДПС. Для сниже-^{ия} эффективности действия антирадаров целесообразно применять *ими-^{та}торы* работающих ПРИС, которые следует периодически перемещать

по автомобильным дорогам и улицам. Это необходимо для устранения эффекта «привыкания» участников дорожного движения, который обычно проявляется через 7-10 суток работы имитатора [5.30].

Эффективная работа наряда по выявлению превышения скорости требует распределения обязанностей среди входящих в него инспекторов следующим образом: один из них, используя гражданскую одежду, ведет наблюдение за транспортным потоком и показаниями прибора, а второй, одетый в форму сотрудника ДПС, производит остановку транспортных средств и разбирательство с их водителями примерно в 200-300 м от места установки ПРИС. Остановив ТС, водитель которого превысил установленную скорость движения, сотрудник ДПС обязан:

- 1) представиться и объяснить, что прибор зафиксировал превышение! допустимого порога скорости;
- 2) назвать и показать высвечиваемое на табло значение скорости и показания таймера;
- 3) рассказать, при необходимости, о принципе работы прибора, продемонстрировать его действие на других ТС;
- 4) разъяснить, что данный прибор исправен и проверен метрологической службой Госстандарта, о чем свидетельствуют его паспорт и специальные пломбы на корпусах составляющих его блоков;
- 5) внести название, заводской номер прибора и номер свидетельства о его исправности в протокол о совершении административного правонарушения;
- 6) указать на признаки, по которым было установлено, что именно данное ТС двигалось с наибольшей скоростью.

Вместе с тем следует исходить из того, что контроль скорости дорожного движения традиционными средствами в настоящее время связан с все возрастающими трудностями, а в крупных населенных пунктах и на автомобильных дорогах с высокой интенсивностью движения становится практически невозможным. Главная причина этого состоит в том, что используемые для этой цели ПРИС *не обеспечивают гарантированного фиксирования параметров движения транспортных средств* вследствие своего

технического несовершенства. В частности, их трудно применять в плотных транспортных потоках, они не дают достоверной регистрации времени и места правонарушения, а также направления действия прибора.; Работа нарядов ДПС, оснащенных ПРИС типа «Барьер-2», «Барьер-2 М» и т. п., сопровождается прогрессирующим ростом жалоб со стороны участников дорожного движения и значительным повышением напряженности труда личного состава. Кроме того, работа устройств, основанных на принципе радиолокации, легко обнаруживается водителями ТС при помощи антирадаров. В связи с этим возникает необходимость применения *лазерных устройств*. Их действие невозможно установить из движущегося автомобиля, они позволяют стабильно «удерживать» отдельные объекты наблюдения и обладают повышенной точностью измерений. Наиболее удачными, с точки зрения эксплуатации в условиях России, являются приборы БК.-90-235Р, ВЕЕ 36А, БИШС, МР 80/8, способные работать как от бортовой сети патрульных автомобилей, так и в автономном режиме, а также автоматизированные **системы** типа ПКС, ПОСТ-1, Виконт-Видеопикет, Микапоуа, Оатзо и другие, **рассчитанные на производство фото- и видеосъемки** нарушений ПДД.

5.5.4. *Пост контроля скорости*

Рассмотрим принцип работы и порядок применения автоматизированных устройств контроля движения ТС на примере системы отечественного производства «**Пост** контроля скорости» (**ПКС**),

ПКС и его модификации ПКС-02, ПКС-03 обеспечивают автоматическую фиксацию фактов превышения установленной скорости движения и соблюдения безопасной дистанции между транспортными средствами. Данные приборы могут работать в автономном режиме и устанавливаться на путепроводах, мостах, арках, стойках дорожных знаков, опорах освещения автомобильных дорог, на специальных штативах и непосредственно на патрульных ТС. При размещении на высоте 3-5 м от поверхности проезжей части приборы типа ПКС позволяют фиксировать нарушения ПДД на многополосных дорогах независимо от удаленности ТС от бровки земляного полотна дороги (см. рис. 10).

Возможен вариант работы ПКС под непосредственным наблюдением сотрудников ДПС, которые, оценивая его показания, могут **оперативно пресекать неправомерные действия водителей транспортных средств**.

При превышении установленного скоростного предела хотя бы одним автомобилем, попавшим в зону действия локатора ПКС, производится его двукратное фотографирование с интервалом в 0,6 с. Одновременно на каждый из кадров проецируются номерные знаки ТС, их внешний вид, дата, время совершения нарушения, номер кадра, установленная на данном участке скорость движения и величина ее превышения. Факт нарушения ско-

ростного режима конкретными ТС устанавливается, исходя из взаиморас- ;|
положения транспортных средств на первом и втором снимках. В условиях :|
интенсивного движения фотокассета прибора ПКС позволяет зафиксиро- -1
вать до 400 нарушений ПДД в течение 12-15 ч непрерывной работы. ;|

Приступая к эксплуатации ПКС, следует предварительно **оповестить насе-
ление через средства массовой информации о порядке и принципе их ра-
боты**, что само по себе дает ощутимый профилактический эффект изначи-
тельно уменьшает число возможных конфликтов между сотрудни-ками ДПС
и участниками дорожного движения. Однако распространение этой инфор-
мации должно непременно сопровождаться тактически грамот-ными дейст-
виями по реализации возможностей данных приборов. В част-ности, приборы
должны: у

- 1) устанавливаться в тщательно подобранных для этого местах; • ||
- 2) регулярно перемещаться на другие участки дорог; ,||
- 3) комбинироваться со своими фальшмрделями (в пропорции 1 : 5, 1 : 10); '
- 4) защищаться от неблагоприятных климатических воздействий и наме-
ренных разрушений.

Наконец, фиксирование данными приборами правонарушений должно не-
пременно **сопровождаться мерами воздействия, предусмотренными дей-
ствующим законодательством**. Выполнение последнего условия представ-
ляет собой непростую задачу, поскольку требует вызова правона-рушителей
для составления протоколов. Поэтому все группы администра-тивной прак-
тики подразделений, на территории обслуживания которых эксплуатируются
ПКС, должны быть обеспечены соответствующей проек-ционной аппарату-
рой для просмотра фото-, видеопленки и отбора кадров, качество которых
гарантирует распознавание идентификационных призна-ков ТС. При необхо-
димости с указанных кадров могут быть отпечатаны фотографии, служащие
доказательством факта правонарушения.

В случае неявки водителей, совершивших нарушения, по письменному изве-
щению в органы ГИБДД им направляется повторный вызов, сведения о них
включаются в специальную картотеку лиц, подлежащих розыску. О ннх ин-
формируются соответствующие территориальные отделения ГИБДД
которые производят технический осмотр данных ТС, а также приишаются
другие меры, предусмотренные в отношении лиц, уклоняющихся от адми-
нистративной ответственности.

Последние модели приборов типа ПКС и ТФН, «Сова» способны вести ви-
деозапись нарушений ПДД и, при соединении с соотвётствующими АИПС,
позволяют производить автоматическую распечатку протоколов о соверше-
нии административных правонарушений, что существенно упроща-ет проце-
дуру производства по данной категорш дел.

5.6. Контроль движения пешеходов

К пешеходам относятся лица, *находящиеся вне транспортного средст-ва на
дороге и не производящие на ней работу, передвигающиеся в инва-лидных ко-
лясках без двигателя, лица, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие
санки, тележку, детскую или инвалидную коляску* [8]. Для отнесе-ния указан-

ных лиц к категории пешеходов не имеет значения их возраст, физическое состояние и положение на проезжей части. Ими могут быть дети, играющие на улице, человек, сидящий на дороге, и др.

Пешеходы - наиболее многочисленная и трудно поддающаяся внешне-му управлению категория участников дорожного движения. По их вине происходит *около 30 % ДТП, зарегистрированных в России*. Причем чем крупнее населенный пункт, тем значительнее в нем доля происшествий данного вида¹⁰. Этому способствует несовершенство соответствующих элементов ДИ (отсутствие или недостаточная ширина тротуаров, подземных пешеходных переходов, ограждений игровых площадок, бестранспортных зон, проезжих частей улиц и дорог). Например, в условиях, когда на одного пешехода приходится менее 1,5 кв. м площади тротуара, движение становится стесненным, резко возрастает число **выходов** пешеходов на проезжую часть и при этом они редко замечают опасное сближение с движущимися ТС.

В отличие от водителей пешеходы обычно слабо знакомы с нормами, регулирующими порядок дорожного движения, и требованиями к его участникам, не подвержены каким-либо ограничениям в возрасте и состоянии здоровья. Находясь в скоплении людей, они в большей степени склонны к проявлениям конформации (например, следуют за другими при переходе улицы на запрещающий сигнал светофора). Разумеется, причины ДТП с Участием пешеходов обусловлены не только дефектами ДИ и недостаточной приспособленностью людей к условиям современного дорожного дви-

жения. Немаловажную роль здесь играют беспечность, самонадеянность, пренебрежение общественным долгом и прочие следствия недостаточной общей культуры, а также трудности установления личности пешеходов-правонарушителей¹¹.

Наибольшее количество ДТП связано со следующими нарушениями ПДД пешеходами:

- 1) переход проезжей части перед близко идущим ТС;
- 2) переход проезжей части в неустановленном для этого месте;
- 3) неожиданный выход на проезжую часть из-за остановившегося или движущегося ТС, какого-либо сооружения или из неосвещенной зоны;
- 4) ходьба по проезжей части при наличии тротуаров и обочин;
- 5) игры на проезжей части.

В значительной части ДТП данной категории обусловлены тем, что пешеходы бежали через дорогу. Это не позволяло им быстро остановиться или сориентироваться в дорожной обстановке. Почти четверть из них находилась в состоянии опьянения. Множество инцидентов с пешеходами происходит в зонах остановок общественного транспорта. В частности, при значительном скоплении или при отсутствии приподнятой посадочной площадки люди склонны ожидать автобусы и трамваи, выходя на проезжую часть, приближаться к остановочным пунктам не по линии тротуаров и т. п.

Пересекая дорогу, пешеходы должны идти в пределах ширины пеше-ходного перехода. Исключением из этого правила является возможность пересечь проезжую часть, направляясь к стоящему на остановке маршрут-ному ТС или от него в направлении тротуара в месте, не оборудованном наземным пеше-ходным переходом. Если пешеход переходит проезжую часть вне пеше-ходного перехода, то его действия должны быть такими, чтобы не создавать помех движущимся ТС и не вызывать их резкого торможения или маневрирования для предотвращения наезда. При пересечении проезжей части вне пеше-ходного перехода пешеход не пользуется преимуществом перед ТС, кроме случая, когда ТС выезжают с перекрестка, завершая левый или правый поворот.

Большинство пешеходов переоценивают свою видимость на дороге и уверены в том, они видны водителям ТС, исходя из того, что сами хорошо видят фары приближающихся ТС. Однако достаточная видимость пеше-ходов обеспечивается только при наличии на их одежде специальных световозвращающих приспособлений, которые увеличивают видимость человека

¹ Как правило, у пешеходов **нет документов**, удостоверяющих их личность, место жительства и работы, **что обязывает сотрудников ДПС** применять их административное задержание с **целью идентификации** личности.

на дороге с 25⁴40 м до 150 м при использовании ближнего света фар и до 400 м - при включении дальнего.

Сотрудникам ДПС необходимо *активно вмешиваться в неправомерные действия пешеходов, стараясь на время разбирательства совершенных ими правонарушений изолировать действующих лиц от толпы либо отзывать в сторону от дороги или тротуара*. Желательно, чтобы рядом с инспекторами находились представители общественных формирований или коллеги, поскольку среди пешеходов - нарушителей ПДД часто встречаются лица, старающиеся привлечь внимание прохожих к якобы неправомерным действиям сотрудников милиции. По этой причине в зонах интенсивного пешеходного движения организуется работа нарядов, оснащенных патрульными автомобилями или имеющих в своем распоряжении передвижной пост ДПС, оборудованный на базе автомобильного прицепа-фургона. К несению службы в составе данных нарядов в обязательном порядке должны привлекаться *и более опытные и квалифицированные инспектора ДПС*.

Особое внимание следует уделять безопасности передвижения групп детей и **людских** колонн. Движение детей по проезжей части допустимо лишь в исключительных случаях только в дневное время и при сопровождении взрослых. Колонны людей на улицах и дорогах должны быть организованы, т. е. иметь в своем составе руководителя, строиться в 1-4 ряда в зависимости от ширины проезжей части, обеспечивать беспрепятственный проезд ТС, обозначаться спереди и сзади флажками красного цвета, а в темное время суток фонарями, впереди- белого и сзади- красного цвета [8]. Если же эти условия не могут быть выполнены, сотрудники ДПС прекращают движение колонны до согласования времени, маршрута и порядка ее дальнейшего движения с территориальными органами ГИБДД.

При контроле за движением пешеходов следует исходить из того, что любые политические, культурные и спортивные акции, проводимые с участием людей на улицах и дорогах, не должны создавать реальную угрозу нормальному функционированию предприятий, учреждений и организаций или работе общественного транспорта, а также не вызывать нарушений общественного порядка. Их проведение возможно только *после предварительного уведомления* властей в соответствии с Указом Президента РФ от 25 мая 1992 г. «О порядке организации и проведения митингов, уличных шествий, Демонстраций и пикетирования» (Ведомости РФ. 1992. № 22. Ст. 1246).

Не должны оставаться без внимания наряды ДПС и *пассажиры ТС*, которые нередко становятся виновниками ДТП из-за попыток открыть Дверь движущегося автобуса, троллейбуса или трамвая, совершить посадку ^в ТС со стороны проезжей части, проехать, сидя на борту грузового автомобиля и т. п.

5.7. Контроль технического состояния ТС

Конструкции современных ТС постоянно совершенствуются. Улучшаются их скоростные и динамические характеристики, компьютеризируются процессы управления и контроля работы узлов и агрегатов. ТС снабжаются антиблокировочными и антипробуксовочными устройствами, автоматически запираемыми замками дверей и люков, лазерными дальномерами и блокираторами предельной дистанции в зависимости от состояния проезжей части и скорости движения, ремнями безопасности в комбинации с надувными подушками, «следящими» приборами освещения, регуляторами • скорости, детекторами автоматической остановки при красном свете светофора, датчиками критической скорости поворота, приборами автоматического : го отключения зажигания при появлении у водителей признаков сонливости, алкогольного опьянения и т. д. Непрерывно повышается комфортабельность ТС, что немаловажно для поддержания у водителей необходимых психофизиологических качеств (например, за счет снижения утомляемости от воздействия шума, сотрясений, вибрации, загрязненности воздуха).

Вместе с тем основу парка транспортных средств России составляют автомобили, конструкция которых по многим параметрам *не отвечает современным требованиям*. За последние 16 лет количество автомобилей, выпускаемых в России, стабильно сокращалось, несмотря на то, что отечественная автомобильная промышленность многократно уступала и уступает большинству развитых стран мира в объеме и качестве их производства. В сравнении с 1983г. выпуск легковых автомобилей снизился на 25%, автобусов - на 51 %, грузовых автомобилей - на 82 %. Около 35 % ТС эксплуатируются более 8 лет, 13 %- свыше 15 лет. Сотни тысяч из них подлежат списанию по износу. Положение усугубляется тем, что потребности населения в автомобилях удовлетворяются за счет импорта бывших в эксплуатации ТС, поддержание необходимого технического состояния которых представляет серьезную проблему. По мнению большинства зарубежных и российских экспертов, Россия вступила в стадию так называемого «взрывного роста» автомобильного транспорта индивидуального пользования, которая будет продолжаться

до достижения уровня насыщенности примерно в 400^{+50} ТС на тысячу человек населения, что в 4-6 раз превышает параметр, достигнутый в настоящее время.

Многолетние официальные данные о ДТП по причине неисправностей и несовершенства конструкций ТС не дают оснований для беспокойства¹². Однако следует иметь в виду, что они **не соответствуют действительности из-за нередких** проявлений формальной оценки **технического состояния** подвижного состава сотрудниками ГИБДД и другими контролирующими работу транспорта органами. В частности, повреждение ТС при ДТП зачастую необоснованно выдвигается в качестве причины, исключая проверку работоспособности их узлов и агрегатов. Негативно сказываются на решении этой проблемы *некомпетентность части личного состава ДПС и следственных подразделений при составлении первичных материалов по фактам ДТП, а также пренебрежение возможностями автотехнической экспертизы*. Нередко для установления причин ДТП достаточно (после процессуально оформленного осмотра) обеспечить подвижность ТС (например, немного отогнуть деформированное оперение для свободного вращения колес) и проверить работоспособность тормозной системы либо снять какой-либо узел, сфотографировать его, оценить целостность деталей и передать на исследование специалистам¹³.

По результатам государственного технического осмотра свыше 30 % автомобилей и мотоциклов признаются не соответствующими ГОСТам, правилам технической эксплуатации, инструкциям заводов-изготовителей и другим нормативам. Среди ТС, находящихся в эксплуатации, этот показатель еще выше и в отдельных регионах достигает 40-65 %. Выборочные проверки технического состояния ТС показывают, что до 70 % автомобилей имеют 1-2 неисправности, с которыми их эксплуатация запрещена, свыше 10 % имеют по 5-8 таких неисправностей. Разумеется, они различны по характеру, т. е. могут быть конструкционными, производственными, эксплуатационными и возникшими вследствие износа и естественного старения. Первые два из названных видов дефектов, по официальной статистике, составляют соответственно 0,9 % и 2,9 %, что, конечно же, далеко от действительности. Для объективного заключения по этому вопросу требуется проведение дорожных сравнительных испытаний путем имитации ДТП на основе международных норм и тщательные экспертные исследования на предмет выявления скрытых дефектов. Например, ослепление водителей, вызванное неправильно отрегулированными фарами встречных автомобилей либо перегрузкой багажников, практически всегда остается «в тени». С другой стороны, множество ТС имеют фары с потускневшими отражателями, трещинами в рассеивателях, защитными решетками, резко (до 30 %) снижающими световой поток и исключая применение фарочистителей. Естественно, что освещенность проезжей части, требуемая¹⁴ по условиям безопасности, при этом не обеспечивается.

В настоящее время плановые государственные технические осмотры ТС проводятся преимущественно без применения современных средств инстру-

По официальным данным за 1988-1998 гг, число ДТП по этой причине в подавляюще» большинстве регионов России не превышало 1-3 %.

ментального контроля. ГИБДД России имеет всего 22 диагностических станции (не считая относительно простых пунктов технического контроля), полностью оснащенных необходимым комплексом контрольно-измерительной аппаратуры. Детальному диагностированию систем, влияющих на безопасность движения, в ходе техосмотра подвергается *не более 2-3 % ТС*. По этой причине множество неисправностей, в том числе и конструкционного плана, *остаются не выявленными*, хотя в процессе эксплуатации автомобилей их наличие приводит к тяжелым последствиям. Например, за последние три года в несколько раз возросло количество ДТП, совершенных водителями частных автобусов в результате самовольного их переоборудования для перевозок промышленных и сельскохозяйственных грузов, а также из-за применения на них сцепных устройств и эксплуатации прицепов. Многие технические дефекты автотранспортных средств не фиксируются только потому, что они *не имеют внешних проявлений*. Например, практически никогда не проверяется качество тормозной жидкости гидроттвивода дисковых тормозов, которая при нарушении установленных сроков эксплуатации теряет термостойкость. При движении ТС по затяжному спуску и при пользовании тормозами она испаряется, образуя паровые пробки и исключая действие тормозов. Если по данной причине происходит ДТП, то без производства экспертизы тормозной жидкости никаких доказательств неисправности ТС обнаружить не-| возможно. Аналогичный эффект временной потери тормозных качеств наблюдается из-за теплового расширения тормозных барабанов при неправильно-отрегулированных зазорах между тормозными колодами и барабанами.

По тем же причинам свыше 97 % материала по фактам ДТП не отра-| жают неисправности ТС, которые *не могут проявляться непосредственно*. Однако такие довольно распространенные дефекты, как остановка двигателя на холостом ходу, разрядка аккумулятора, неисправность фиксатора рычага переключения передач, отказ гидроусилителя руля на малых оборотах двигателя, течь в системе охлаждения, трещины в зеркале заднего вида и т. п., традиционно относимые к категории несущественных, постоянно беспокоят водителей, повышают их нервное напряжение, отвлекают от управления транспортным средством, заставляют менять установившийся режим движения. Весомое влияние могут оказать и вполне безобидные, на первый взгляд, конструктивные недостатки транспортного средства, такие как шум ветровых форточек, способных генерировать ультразвуковые колебания, ухудшающие зрение, реакцию и общее самочувствие водителей.

Далеко не полная оценка и учет неисправностей ТС, участвовавших в ДТП, существенно искажают соответствующие статистические данные,| создавая иллюзию относительной слабости проявления фактора технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта в общей|

картине ДТА. Показательно, что в странах, имеющих несравнимо более высокий уровень качества ТС и автомобильного сервиса (ФРГ, Франция, Япония и США), аналогичный параметр достигает величины соответственно в 15, 20, 22 и 25 %, причем более 96 % выявленных дефектов носят чисто эксплуатационный характер. По мнению большинства зарубежных специалистов, немалая часть автомобилей подвергается необходимому техобслуживанию и ремонту только непосредственно перед официальным техническим осмотром, проводимом в плановом порядке. Поэтому в развитых странах мира подразделения полиции, технической инспекции, специальные комиссии муниципалитетов, министерства транспорта и другие контролирующие данную сферу органы постоянно проводят широкую по масштабам выборочную проверку работоспособности систем ТС, находящихся в процессе дорожного движения, а также реализуют комплекс мероприятий, направленных на исключение допуска к эксплуатации автотранспортных средств с неудовлетворительными техническими характеристиками. О степени детальности этой работы говорит, например, такой факт, что в 1996 г. Конгресс США обязал Национальную администрацию по обеспечению безопасности дорожного движения ввести учет всех ТС, побывавших в ДТП и затем подвергавшихся восстановлению, поскольку их надежность резко снижается. Для этих целей созданы специальные комиссии, задача которых состоит в проверке качества восстановленных автомобилей и контроле фиксации сведений об их восстановлении в регистрационных документах.

Повторное исследование технического состояния ТС, участвовавших в ДТП, дает основание полагать, что те или иные их дефекты могли иметь прямую или косвенную связь с наступившими вредными последствиями более чем в 35 % случаев. Иллюстрацией истинного положения с обеспечением технической исправности подвижного состава могут служить результаты комплексных технических экспертиз, в обязательном порядке назначаемых по фактам ДТП с особо тяжкими последствиями. Обычно такие происшествия происходят при участии автобусов, т. е. ТС, подлежащих наиболее тщательному техническому осмотру от 2 до 4 раз в год. Тем не менее в 1998 г. более 20 % из них имели дефекты, оказавшие прямое влияние на возникшие ДТП. В настоящее время можно констатировать, что большинство автотранспортных предприятий, организаций и фирм не выполняют требований нормативных актов, направленных на предупреждение ДТА. В условиях, когда степень эксплуатации большинства ТС высока, плановый государственный технический осмотр подвижного состава автомобильного транспорта не гарантирует его текущей готовности. Данная задача может быть эффективно решена только за счет выборочного контроля параметров безопасности ТС непосредственно в процессе дорожного

движения. Поэтому в процессе несения дорожно-патрульной службы следует обращать внимание на любые проявления *неисправности систем, влияющих на безопасность движения*. Порядок оценки технического состояния ТС рассматривается в разделе 11 пособия.

5.8. Контроль экологических параметров ТС

5.8.1- Влияние автомобильного транспорта на окружающую среду

В первом разделе пособия мы отмечали, что одним из важнейших отрицательных последствий применения автомобильного транспорта является мощное загрязнение окружающей среды. Совокупность вредных воздействий ТС можно представить в виде следующей схемы (см. рис. 11).

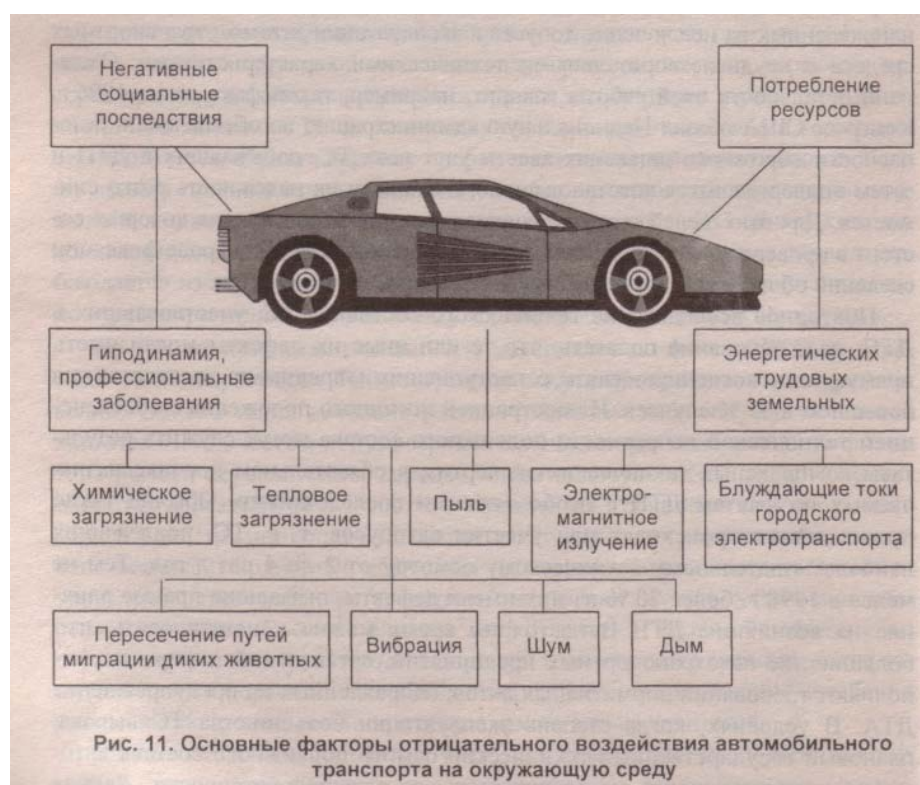


Рис. 11. Основные факторы отрицательного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду

Доля автомобильного транспорта как источника загрязнения окружающей среды постоянно увеличивается. Например, если к началу 50-х гг. транспорт давал до 40 % суммарных загрязнений воздушной среды, то к середине текущего десятилетия - до 80 %. За последние 20 лет средняя величина суточного объема выбросов загрязняющих веществ в атмосферу с отработавшими газами автомобилей увеличилась более чем в три раза.

Автомобили заполняют атмосферу выхлопными и картерными газами (совокупность которых принято называть *отработавшими газами (ОГ)*), испаряющимися и разливающимися компонентами ГСМ, резиновой и металлической пылью, а также опасными веществами, попадающими в окружающую среду при ДТП и нарушениях правил их перевозки автомобильных

транспортом. Около 95 % вредных выбросов представляют собой аэ-розоль, состав которой зависит от конструктивных особенностей двигателя, особенностей эксплуатации ТС, степени износа автомобиля, квалификации водителя и т. п. Причем в России до 40 % загрязняющих веществ образуется в процессе эксплуатации грузовых автомобилей, 10 % автобусов и около 35 % - легковых автомобилей¹⁴.

Токсичные вещества выбрасываются автотранспортом преимущественно в населенных зонах, что создает непосредственную опасность как для живущего, так и для будущих поколений людей. Только при сжигании в двигателях ТС одной тонны бензина в атмосферу выбрасываются около 250 кг окиси углерода, 25 кг углеводородов (включая канцерогенные), до 20 кг окислов азота, до 1 кг серы, до 1 кг сажи, соединений свинца и т. п. Всего в продуктах сгорания обнаружено около 1000 компонентов, 400 из которых отравляют воздух, водоемы, растительность, отрицательно влияют на здоровье людей. Группу токсичных веществ составляют: угарный газ (СО), окислы азота (NO_x), углеводороды (включая парафины, олефины, ароматики и др.), альдегиды, сажа, сероводород и соединения свинца. Особую группу составляют канцерогенные ароматические углеводороды, в том числе наиболее активный - *бензапирен*. При соответствующих условиях (наличие приземных инверсий, низких туманов, облачности) ОГ скапливаются у поверхности земли, образуя ядовитую смесь - *смог*. Смог приводит к массовым поражениям населения городов, вплоть до возникновения многочисленных смертельных исходов. Кроме того, он оказывает разрушающее воздействие на здания, сооружения и другие объекты, находящиеся в зонах интенсивной эксплуатации ТС.

Особенно велики концентрации ОГ в кабинах и пассажирских салонах автомобилей, где они нередко превышают значения ПДК, установленные для атмосферы не только населенных пунктов, но и зон размещения промышленных предприятий. Это приводит к существенному снижению

реакции и остроты зрения водителей, вызывает их повышенную утомляемость и сонливость. О серьезности воздействия ОГ на водителей свидетельствует тот факт, что у каждого третьего из совершивших ДТП с тяжкими последствиями содержание карбоксигемоглобина в крови составляло от 20 до 25%¹⁵.

Рассмотрим краткую характеристику важнейших компонентов ОГ.

Оксид углерода (СО) - газ, не имеющий ни запаха, ни цвета, легче воздуха, легко распространяющийся в атмосфере, порождает кислородное голодание, сказывающееся на центральной нервной системе. При содержании в воздухе свыше 0,01 % по объему вызывает признаки отравления. Если объем СО достигает 0,2-0,25 %, то через 30 мин приводит к обморочному состоянию. Оксид углерода способна сохранять химическую стабильность в атмосфере до 4 месяцев.

Окислы азота (NO_x) обладают примерно в 10 раз большей токсичностью, чем СО. В организме человека они соединяются с водой, образуя кислоту,

оказывающую раздражающее действие. В атмосфере сохраняются 3¹ дня. Выброс от автомобилей составляет до 70 % суммарных выбросов окислов азота как мобильными, так и стационарными источниками загрязнений.

Альдегиды в отработавших газах содержатся в виде формальдегида и акролеина. Оба вещества представляют собой газ с резким, неприятным запахом. Содержание акролеина в объеме 0,02 % для человека непереносимо, объем формальдегида более 0,18 % вызывает сильнейшее раздражение дыхательных путей.

Двуокись углерода (CO) - не имеет ни цвета, ни запаха, тяжелее воздуха. При 20-25 % от объема атмосферы она опасна для жизни, так как способна парализовать дыхание. Стабильность в атмосфере - до 4 лет.

Углеводороды (CⁿH_n) - кроме собственной токсичности вызывают образование озона и перекиси водорода, которые воздействуют на слизистые оболочки дыхательных путей¹⁶.

Сажа (C) - засоряет органы дыхания, адсорбирует и переносит канцерогенные углеводороды, в частности бензапирен. Кроме того, наличие сажи в воздухе на улицах и дорогах ухудшает видимость.

Свинец (Pb) - снижает количество гемоглобина в крови, накапливается в организме людей, животных, почве, растительности, вызывает поражение

Карбоксигемоглобин- продукт соединения окиси углерода (CO) с гемоглобином крови. Уже при концентрации 0,1 % CO в воздухе более половины гемоглобина превращается в, карбоксигемоглобин [БСЭ, Т. 3]. ¹⁶ При ярком солнечном свете углеводороды и окислы азота реагируют между собой и вступают в реакцию с кислородом воздуха, образуя смог. В данной смеси их вредное влияние! может значительно усиливаться. :•!

центральной нервной системы и кроветворных органов. Размеры частиц свинца составляют ничтожно малые величины, вследствие чего они могут находиться в атмосфере во взвешенном состоянии.

Резиновая пыль - образуется в процессе износа шин. Как и полициклические углеводороды, она токсична.

Сернистый газ SO₂ - является продуктом химических превращений сероводорода. При среднесуточной концентрации более 0,05 мг/м вызывает токсичное воздействие на флору, фауну и человека. Быстро превращается в серную кислоту и сульфиды, способствует закислению воды и почвы. Время существования - до 7 суток.

Кроме того, окружающую среду загрязняют *соли*, образующиеся в результате химических превращений компонентов ОГ, а также *металлическая пыль* и *продукты износа фрикционных материалов тормозных колодок и дисков сцепления ТС*,

Участки с высокой интенсивностью дорожного движения наносят значительный ущерб здоровью людей, проживающих в непосредственной близости от них. Конечно, экологическая обстановка в том или ином месте определяется множеством факторов. Например, строительство автомобильной дороги и дорожных сооружений само по себе существенно изменяет уровень

грунтовых вод, поверхностные стоки, и, следовательно, состояние почв, флоры и фауны.

Однако важнейшим компонентом антропогенного воздействия в данном случае остается *автомобильный транспорт*. На дорогах 1-й и 2-й технических категорий его влияние распространяется на расстояние до 3000 м от проезжей части. Так в 15-20 м от автомобильной дороги Москва- Санкт-Петербург в пределах Тверской области содержание бензапирена в грунте достигает 215 мг/кг, в 150 м- больше фоновых значений в несколько раз. До 1000 м от дороги распространяются отложения свинца и других тяжелых металлов, которые накапливаются в растениях. В частности, зерновые культуры вбирают свинец в количествах, превышающих ПДК в 5-7 раз, морковь в 5-8 раз, картофель - в 26 раз [5.24]. Не случайно содержание этого токсичного элемента в костях современных людей *в сотни раз* превышает аналогичный показатель конца XIX в. Разумеется, столь сложные исследования по прогнозированию экологических последствий тех или иных проектных решений автомобильных дорог должны осуществляться специальными органами природоохраны. Вместе с тем и должностные лица ДПС также должны иметь представление о предельно допустимых концентрациях токсичных веществ, выпадение которых обуславливается эксплуатацией автомобильных дорог, и *использовать эти знания в своей пропагандистской работе, предотвращая стоянки и ремонт ТС в непредусмотренных для этого местах, разлив ГСМ; сбор грибов, ягод, целебных*

трав, а также возделывание сельскохозяйственных пищевых культур в полосе отвода автомобильных, дорог.

Не менее опасным параметрическим загрязнением внешней среды является *транспортный шум*. Именно автомобильный транспорт дает до 90 % шумового фона в жилой застройке. В условиях, когда масштабы автомобильного движения возрастают и зоны акустического дискомфорта значительно увеличиваются, проблема транспортного шума приобретает особое значение. По мнению некоторых специалистов, шум является одной из причин сокращения жизни жителей крупных городов на 8-12 лет и оказывает наиболее сильное раздражающее воздействие на организм человека [5.18], [5.24]. По общим нормам Минздрава РФ общий уровень наружного шума в жилом помещении не должен превышать 30 дБ и у наружных стен зданий- 50 дБ. Но шум, создаваемый транспортными потоками в крупных городах, достигает 90 дБ, при этом в помещениях он превышает санитарные нормы на 25-30 дБ.

Шумовые характеристики и допустимые уровни шума, методы их измерений устанавливаются ГОСТ 27436-87 «Внешний шум автотранспортных средств», однако пока он распространяется только на новые автомобили, выходящие с конвейеров заводов-изготовителей (см. табл. 7). Вместе с тем следует учитывать, что повышение уровня шума транспортных средств в большинстве случаев обуславливается *неисправностями систем выпуска*

ОГ, при наличии которых эксплуатация транспортных средств запрещена Правилами дорожного движения (см. п. 6.3 [9]).

Таблица 7_

Допустимые уровни шума некоторых видов автомобилей, выпускаемых с 1989 года (по ГОСТ 27436-87)

№ п/п	Тип транспортного средства	Уровень шума (дБа)	
I	Легковые и грузопассажирские автомобили	77	
2	Автобусы с полной массой свыше 3,5 т и с двигателем мощностью 150 кВт и более	83	
3	Грузовые автомобили и автопосады с полной массой свыше 3,5 т и с двигателем менее 75 кВт	81	
4	Грузовые автомобили с полной массой свыше 3,5 т и с двигателем 75 кВт и более, но менее 150 кВт	83	
5	Грузовые автомобили с полной массой свыше 3,5 т и с двигателем 150 кВт и более	84	1

Таблица 7

**Допустимые уровни шума некоторых видов автомобилей,
выпускаемых с 1989 года (по ГОСТ 27436-87)**

№ п/п	Тип транспортного средства	Уровень шума (дБа)
1	Легковые и грузопассажирские автомобили	77
2	Автобусы с полной массой свыше 3,5 т и с двигателем мощностью 150 кВт и более	83
3	Грузовые автомобили и автопоезда с полной массой свыше 3,5 т и с двигателем менее 75 кВт	81
4	Грузовые автомобили с полной массой свыше 3,5 т и с двигателем 75 кВт и более, но менее 150 кВт	83
5	Грузовые автомобили с полной массой свыше 3,5 т и с двигателем 150 кВт и более	84

Роль ДПС в обеспечении экологической безопасности автомобильного транспорта , А, •'••-

Основные принципы и требования по охране природы огфеделены Конституцией РФ (ст. 9, 36, 42>_58) и природоохранцый законодательными актами [5.1], [5.2], [5.3], [5.31], устанавливающими задачй-государственных органов по охране воздушной среды, порядок учета вредных воздействий на атмосферный воздух, наблюдения и контроля в области охраны воздушного бассейна.

Исходя из оценки компетенции и возможностей данных органов, а так-же утвержденного порядка допуска ТС к эксплуатации, можно утверждать, что в ближайшие годы ГИБДД будет по-прежнему принадлежать решаю-щая роль в контроле экологических параметров ТС непосредственно в дорожном движении. Дело в том, что получившие в последние годы рас-пространение так называемые «экологаческие» или «ковтрольно-регулиро-вочные» посты местнх органов природоохраны и коммерческих структур, как правило, разворачиваются на базе СП или других нарядов ДПС. При этом они пользуют-ся услугами сотрудников ГИБДД для остановки и про-верки транспорта. Однако в их работе наблюдается множество злоупотреб-лений, в числе которых нарушения технологии контроля состава ОГ, отсут-ствие лицензии на произ-водство работ данного вида, недостаточная квалифи-кация персонала, отсут-ствие пломб на применяемых контрольно-измери-тельных приборах и т. п. В ряде случаев есть основания говорить об их фис-кальной ориентации, харак-терной для многих коммерческих организаций.

В условиях России снижения вредного воздействия автомобильного транспорта можно добиться, лрежде всего, за счет *снижения непроизводи-тельных расходов ГСМ*, чему способствуют:

1) изменение структуры транспортного парка в соответствии с запроса-ми потребителей;

- ..., 2) совершенствование условий дорожного движения; . 3) внедрение систем координированного управления дорожным движением; ¹ - 4) оптимизация маршрутов пассажирских и грузовых перевозок;
- 5) улучшение качества ГСМ, в том числе применение альтернативных видов топлива;
- 6) создание условий для велосипедного движения;
- 7) строительство подземных и многоэтажных гаражей;
- 8) совершенствование конструкции ТС, и в частности их двигателей и систем нейтрализации ОГ;
- 9) улучшение диагностики, технического обслуживания и ремонта ТС;
- 10) совершенствование и ужесточение контроля экологических параметров ТС.

В реализации второго и заключительного направлений из указанного перечня мероприятий важная роль принадлежит подразделениям ДПС,

которые, наряду с дорожной и автотехнической инспекциями ГИБДД, также соответствующими экологическими службами, контролируют состояние автомобильных дорог и технические параметры ТС. Каким же образом скажется качество ДИ на экологии автомобильного транспорта? Рассмотрим простой пример: автомобиль, остановившийся перед каким либо препятствием, выбрасывает СО и М_шО_п в 6-8 раз больше, а углеводородов в 5 раз больше, чем автомобиль, проезжающий данный участок постоянной скоростью. Наблюдения и расчеты показали, что дорожные условия существенно влияют на количество вредных выбросов. В первую очередь это уклоны, остановки, малые радиусы поворотов. При неблагоприятном сочетании параметров и качества дорожного покрытия рост выбросов достигает 35 %. Чем хуже дорога выполняет свою функцию, тем больше загрязнение окружающей территории.

Кроме того, при определенных условиях сильным источником неблагоприятного воздействия на окружающую среду может стать само дорожное покрытие. Например, его токсичность повышается в несколько тысяч раз когда дорожные организации и другие предприятия, занимающиеся строительством и текущим ремонтом автомобильных дорог, используют в качестве вяжущего материала относительно дешевые камешноугольные или сланцевые, смолы вместо предусмотренного технологией нефтяного битума.

Что касается допустимых экологических характеристик ТС, то для их обеспечения недостаточно эпизодически проводимого государственного технического осмотра, поскольку системы и узлы автотранспортных средств, определяющие состав вредных выбросов, легко поддаются влиянию под воздействием субъективных и эксплуатационных факторов¹. В соответствии с п. 1.3.9 [13] сотрудникам ДПС не разрешается, проведение проверки окиси углерода в ОГ двигателей и технического состояния ТС, прошедших государственный технический осмотр. Вместе с тем следует учитывать, что неблагоприятное экологическое воздействие ТС в большинстве

случаев обуславливается их явными техническими неисправностями, при наличии которых эксплуатация транспортных средств запрещена (п. 6.1 [9]). В частности, в качестве основных причин неблагоприятного изменения состава ОГ выступают не только неправильная регулировка топливной аппаратуры ТС, но и следующие дефекты двигателей ТС:

- 1) износ деталей цилиндропоршневой группы;
- 2) загрязнение, эрозия свечей зажигания;
- 3) загрязнение или увеличение проходных отверстий жиклеров;
- 4) износ плунжерных пар топливного насоса и неравномерность подачи топлива отдельными форсунками (дизельные двигатели);
- 5) неисправность распылителей и игл форсунок (дизельные двигатели);
- 6) неправильная установка угла опережения зажигания (впрыска топлива);
- 7) образование нагара в рубашке охлаждения;
- 8) увеличение зазора между контактами прерывателя;
- 9) загрязнение воздухоочистителя;
- 10) негерметичность выпускных клапанов;
- 11) нарушение фаз газораспределения;
- 12) неисправность термостата системы охлаждения;
- 13) загрязнение глушителя;
- 14) неисправность турбины нагнетателя (дизели).

Указанные дефекты большей частью выявляются при контроле состояния ОГ непосредственно в процессе эксплуатации ТС.

5.8.3. Контроль состава отработавших газов автомобильных двигателей

Пороговые значения отдельных компонентов ОГ устанавливаются специальными стандартами, которые условно можно подразделить на две группы:

- 1 - для приемочных испытаний новых моделей ТС;
- 2 - для ТС серийного производства, находящихся в эксплуатации или прошедших капитальный ремонт.

Таблица 8

Нормативы содержания СО в отработавших газах карбюраторных двигателей ТС, находящихся в эксплуатации (по ГОСТ 17.2.2.03-87)

№ П/Т	Режим работы двигателя	СО %	С _т Н _п объемная доля на млн. ¹	
			4 цикла	8 циклов
1	Минимальные обороты холостого хода (Пхх)	1,5	1200	3000
2	Повышенные обороты (Ппов)	2,0	600	1000

Таблица 8

**Нормативы содержания СО в отработавших газах
карбюраторных двигателей ТС, находящихся в эксплуатации
(по ГОСТ 17.2.2.03-87)**

№ п/п	Режим работы двигателя	СО %	С _т Н _п объемная доля на млн. ⁻¹	
			4 цикла	8 циклов
1	Минимальные обороты холостого хода (Пхх)	1,5	1200	3000
2	Повышенные обороты (Ппов)	2,0	600	1000

Ввиду технических сложностей комплексного оперативного анализа состава ОГ действующие нормы определяют допустимые значения лишь

- . 1) износ деталей цилиндропоршневой группы; 2) загрязнение, эрозия свечей зажигания;
- .. 3) загрязнение или увеличение проходных отверстий жиклеров;
- ;' 4) износ плунжерных пар топливного насоса и неравномерность подачи топлива отдельными форсунками (дизельные двигатели);
- ... 5) неисправность распылителей и игл форсунок (дизельные двигатели); .-
- 6) неправильная установка угла опережения зажигания (впрыска топлива);
- 7) образование накали в рубашке охлаждения;
- . 1 8) увеличение зазора между контактами прерывателя;
- . 9) загрязнение воздухоочистителя;
- .- 10) негерметичность выпускных клапанов;
- 11) нарушение фаз газораспределения;
- 12) неисправность термостата системы охлаждения;
- 13) загрязнение глушителя;
- 14) неисправность турбины нагнетателя (дизели).

Указанные дефекты большей частью выявляются при контроле состояния ОГ непосредственно в процессе эксплуатации ТС.

5.8.3. *Контроль состава отработавших газов автомобильных двигателей*

Пороговые значения отдельных компонентов ОГ устанавливаются специальными стандартами, которые условно можно подразделить на две группы:

- 1 - для приемочных испытаний новых моделей ТС;
- 2 - для ТС серийного производства, находящихся в эксплуатации или прошедших капитальный ремонт.

Таблица 8

Нормативы содержания СО в отработавших газах карбюраторных двигателей ТС, находящихся в эксплуатации (по ГОСТ 17.2.2.03-87)

№ П/Т	Режим работы двигателя	СО %	С _т Н _п объемная доля на млн. ⁻¹

1				
			4 цикла	8 циклов
!	Минимальные обороты холостого хода (Пхх)	1,5	1200	3000
2	Повышенные обороты (Ппов)	2,0	600	1000

Ввиду технических сложностей комплексного оперативного анализа состава ОГ действующие нормы определяют допустимые значения лишь

оборотов быстрым, но плавным нажатием педали подачи топлива до упора с интервалом не более 15 с. Замер показателей производится при последних четырех циклах по максимальному отклонению стрелки прибора. За результат измерения берут *среднее арифметическое по четырем циклам*.

Измерение в режиме максимального числа оборотов двигателя проводится при стабилизации показания прибора *не позднее 60 с после окончания работы в режиме ускорения*.

Контроль состава ОГ транспортных средств в процессе несения дорожно-патрульной службы осуществляется при помощи специальной аппаратуры, устанавливаемой на патрульных автомобилях ДПС, на СП, станциях диагностики ГИБДД либо на автомобильных стоянках, у крупных АТП и гаражных кооперативов. Для этих целей могут быть использованы как стационарные, так и переносные контрольно-измерительные приборы. Проверку двигателей дизельных автомобилей осуществляют с помощью дымомеров и сажемеров. Дымомеры работают по принципу измерения прозрачности отработавших газов. Сажемеры - по принципу фильтрации газов и оценки содержащихся в них сажевых частиц. Наибольшее распространение получили дымомеры ИДА-106, «Атлас», СИДА-107, «Хартридж», СМОГЧ, Инфралайт-11 Д, а также диагностические стенды К-290, К-296, 14-108, А-1027.

Карбюраторные двигатели проверяются газоанализаторами «Автотест», АС-КОН-01, «Кедр», ГИАМ-27, ОА-2109, ГАИ-2, Эаон-105, Инфралайт-11 Е, «Газтест-Авеста», которые работают по принципу поглощения инфракрасных лучей в определенных областях длин волн либо по принципу химической индикации (газоанализатор ГХ-СО-А). Измеряя содержание СО, следует учитывать, что показания приборов должны корректироваться с учетом поправочных коэффициентов в зависимости от температуры и давления окружающего воздуха. Данные коэффициенты приведены в ГОСТ 17.2.2.03.87 [5.2]. При выявлении ТС с нарушениями норм состава ОГ их эксплуатация запрещается до устранения неисправностей. На виновных водителей и должностных лиц составляются протоколы об административном

правонарушении, которые в соответствии со ст. 80, 81, 216 КоАП передаются на рассмотрение в органы санитарного надзора Минздрава либо в административные комиссии местных органов самоуправления (ст. 84, 199 КоАП). Из практики известно, что административные комиссии зачастую принимают к правонарушителям меры воздействия без учета реального состояния воздушного бассейна в определенных зонах. В ряде случаев это объясняется отсутствием у членов комиссий специальных познаний в области охраны атмосферного воздуха. Поэтому для принятия объективных решений целесообразно обеспечивать участие в работе данных комиссий должностных лиц ГИБДД,

6. ДОКУМЕНТЫ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И КОНТРОЛЬ ИХ ПОДЛИННОСТИ

В предыдущем разделе мы указывали, что основу превентивного контроля правомерности использования ТС составляют: *освидетельствование водителей, проверка наличия у них документов, предусмотренных ПДД, "соответствия этих документов транспортным средствам и перевозимому грузу.* Проверка документов относится к важнейшему средству предупреждения и пресечения таких распространенных правонарушений, как неправомерная эксплуатация ТС и установленного на них специального оборудования, использование поддельных документов и похищенных ТС, нарушения правил перевозки грузов, пассажиров и т. п.

В ходе проверки важно не только определить подлинность документов, но и *установить соответствие отраженных в них данных личности водителя, владельца ТС, конструктивным параметрам и уровню безопасности ТС, перевозимому грузу и правоотношениям, сложившимся между участниками транспортного процесса.* Сложность выполнения этой задачи обуславливается многообразием документационного обеспечения перевозок, в формировании которого принимают участие многие контрольно-надзорные органы, такие как **ГИБДД**, лицензионно-разрешительная и паспортно-визовая службы МВД, отраслевые инспекции департаментов Минтранса и МЧС, Минстроя, Госстандарта, Минздрава, Ростехнадзора Минсельхозпрода, Ростехнадзора, налоговые службы, антимонопольные **управления**, комитеты по ценовой политике субъектов Федерации, таможенные и пограничные службы. Кроме того, несмотря на принципиальное сходство важнейших стандартов, действующих в области дорожного движения в России и в странах, подписавших Венскую конвенцию о дорожном движении, зарубежные нормативные акты, регламентирующие указанную сферу, во многих отношениях специфичны и могут вступать в законную силу вне рамок указанной конвенции. Сотрудники ДПС должны ориентироваться в наиболее распространенных видах иностранных водительских, регистрационных и путевых Документов, уметь проверять их подлинность и правомерность использования

на территории России, тем более что наша страна присоединилась к Гаагской конвенции об отмене легализации официальных иностранных документов.

В связи с этим всем должностным лицам, занятым в контроле дорожного движения, необходимо *изучать номенклатуру и образцы данных документов, знать возможные варианты их исполнения, иметь устойчивые навыки логического контроля* содержащейся в них информации, проявлять выдержку, внимание и инициативу при их проверке с учетом личности предъявителя документов и обстоятельств, явившихся основанием для применения данной меры. Одним из важнейших направлений подготовки личного состава подразделений ГИБДД должна быть систематическая работа по составлению и своевременной коррекции каталогов водительских, путевых, регистрационных и других документов участников дорожного движения, а также соответствующих комментариев к ним.

6.1. Виды и номенклатура документов

Правила дорожного движения, Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения [9], Правила перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом [13.2] другие нормативные акты обязывают водителей ТС с объемом двигателя более 50 см³ и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч иметь при себе и предъявлять для проверки сотрудникам милиции документы, удостоверяющие:

- 1) право управления ТС данной категории;
 - 2) регистрацию ТС в ГИБДД, органах Гостехнадзора¹ или военизированных учреждениях;
 - 3) право владения, пользования или распоряжения данным ТС;
 - 4) соответствие конструкции и технического состояния ТС требованиям безопасности дорожного движения;
 - 5) право на перевозку грузов и пассажиров;
 - 6) право на отступление от требований ПДД;
 - 7) соответствие физиологических качеств водителя установленным нормам;
- На Гостехнадзор Министерства сельского хозяйства и продовольствия РФ возлагаются функции по учету, регистрации тракторов, самоходных дорожно-строительных, мелиоративных, сельскохозяйственных и других машин с объемом двигателя более 50 см³, не подлежащих регистрации в ГИБДД, прицепов к ним, независимо от принадлежности (далее по тексту «машины»); выдача регистрационно-учетных документов, номерных знаков на них, а также водительских удостоверений трактористам-машинистам [1.3].
- 8) право на передвижение по данной территории или автомобильной дороге.

1. Наибольшую по численности категорию участников дорожного движения, за исключением пешеходов, составляют граждане России, которые *используют принадлежащие им ТС для своих личных нужд и не занимаются коммерческими перевозками*. Управляя ТС, они должны иметь при себе:

- 1) водительское удостоверение;

- 2) временное разрешение на право управления ТС;
 - 3) регистрационный документ на ТС.
2. Лица, которые приобрели ТС и осуществляют его транспортировку для регистрации в органах ГИБДД или Ростехнадзора, дополнительно представляют документы, подтверждающие право владения ТС. К ним относятся:
- 1) паспорт ТС;
 - 2) справка-счет;
 - 3) выписка из учредительного документа или документа о государственной регистрации юридического лица, подтверждающая право распоряжаться данным ТС;
 - 4) акт приемки-передачи;
 - 5) квитанция к приходному кассовому ордеру или банковские платежные документы;
 - 6) документы, подтверждающие совершение сделок;
 - 7) решение суда о праве собственности на ТС;
 - 8) нотариально удостоверенные свидетельства о праве собственности, договоры купли-продажи, дарения, лизинга, аренды, наследования, раздела совместно нажитого имущества и др., предусмотренные ст. 163 ГК.
3. В случае, когда в транспортном средстве не присутствует его владелец, дополнительно предъявляется доверенность.
4. Водители ТС, ввезенных из-за рубежа на территорию России, должны иметь удостоверение на право ввоза ТС или паспорт ТС, выданные соответствующим таможенным органом.
5. Водители автомобилей и автобусов или их собственники обязаны иметь талон о прохождении технического осмотра, а в особых случаях свидетельство о допуске ТС к перевозке опасных грузов или акт технического осмотра ТС (см. подробнее раздел 13).
6. Лица, использующие ТС для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, должны предъявлять соответствующую лицензионную карточку, путевой лист, товарно-транспортную накладную или другие документы на перевозимый груз.
7. Граждане, профессионально занимающиеся обучением вождению ТС на дорогах, вместе с водительским удостоверением предъявляют свидетельство о наличии у них соответствующей квалификации инструктора.
- ^a - С. Н. Дмитриев «ЛПС»

8. В ходе дорожных испытаний ТС водители и сопровождающие их обязаны иметь на борту протокол или журнал испытаний, а также ляр идентификационных номеров агрегатов, установленных на ТС.
9. Водителям некоторых категорий ТС предоставлено право отступать от требований ПДД при наличии у них специального предписания.
10. Лица с определенными физическими недостатками допускаются к управлению ТС при условии предъявления ими медицинской справки установленной формы.

11. Иностранные граждане и лица без гражданства дополнительно к водительским и регистрационным документам должны иметь документ, удостоверяющий их личность.

Рассмотрим важнейшие особенности оформления указанных документов, в связи с проверкой которых у личного состава ДПС нередко возникают трудности и конфликты с участниками дорожного движения. Для уяснения материала данного раздела следует предварительно пройти ознакомительную практику на стационарных постах ДПС.

6.2. Документы на право управления ТС

К документам, предоставляющим право управления ТС, относятся:

- 1) водительские удостоверения;
- 2) удостоверения тракториста-машиниста;
- 3) удостоверения механика-водителя;
- 4) свидетельство о допуске
- 5) временное разрешение.

1. Водительские удостоверения до 1992г. изготавливались в форме книжек с обложкой из лендрина размером 148 x Ю5 мм или карточек размером 74 x Ю5 мм. Внутренняя часть книжек и обе стороны карточек имеют защитную реактивную сетку розового цвета, водяные знаки «СССР» или «ЯУ8», шести значный номер и серию бланка из трех букв. С 1992 г. удостоверения выпускаются в виде карточек размером 75 x Ю5 мм (тип 1) и 85 x 55 мм (тип 2). Последние изготавливаются из фотоматериалов по принципу оптоэлектронной идентификации. Оба удостоверения имеют элементы защиты (см. табл. 10).

В отличие от ранее выпускавшихся удостоверений, номера новых документов включают в себя код региона (первые две цифры), серию удостоверения (две буквы) и порядковый шестизначный номер. Их серия и номер присваиваются соответствующими УВД (МВД). Шестигранная печать, которая наносится одновременно с текстом печатающим устройством ПЭВМ, включает в себя код автоматизированной системы, на которой изготовлено удостоверение (две верхние цифры), и код работника ГИБДД, выдавшего удостоверение (две нижние цифры). Реквизиты «фамилия», «имя», «место рождения», «место жительства» заполняются русскими и латинскими буквами [6.6].

В процессе проверки удостоверения его категория сопоставляется категорией ТС, которым управляет предъявитель. Согласно Положению о порядке допуска водителей к управлению транспортными средствами приема экзаменов и выдачи гражданам водительских удостоверений Р551, лицам, имеющим в удостоверении разрешающие отметки в графах «Д», «В», «С», «О», «Е», предоставляется право управлять:

«А» - мотоциклами, мотороллерами, мотонартами и другими мототранспортными средствами;

«В» - автомобилями, полная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми, а также мотоколясками;

«С» - грузовыми автомобилями, полная масса которых превышает 3500 кг;
«О» - автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими более 8 сидячих мест, помимо сиденья водителя;
«Е» - составами транспортных средств с тягачами, относящимися к категории «В», «С», «О» при наличии в удостоверении отметки о разрешении управлять ТС указанных категорий или одной из них.

В графе «Особые отметки» удостоверений водителей трамваев, троллейбусов и мотоколясок производятся соответствующие записи или ставятся штампы «Трамвай», «Троллейбус», «Мотоколяска»,

Поскольку обучение водителей может осуществляться еще до достижения ими возраста, установленного для получения права управления определенными категориями ТС, необходимо следить за соблюдением данными лицами возрастного ценза. Так, к самостоятельному управлению мотоциклами и мотоколясками допускаются лица, достигшие 16 лет; автомобилями категорий «В» и «С» - 18 лет; трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями «такси» и автомобилями категории «О» - 20 лет.

Для управления транспортными средствами категорий «В», «С» и «О» с прицепами, полная масса которых более 750 кг, а также сочлененными автобусами, водитель обязан иметь в удостоверении разрешающую отметку

>. Исключение из этого правила составляют случаи, когда масса прицепа^е превышает снаряженной массы транспортного средства категории «В», а^{акже} когда разрешенная масса сцепленного состава (автомобиль категории «В» + прицеп) составляет не более 3,5 т [1].

гражданам России, работающим за границей либо выезжающим туда в^мандировку, по частным делам или на постоянное жительство, а также

водителям ТС, осуществляющим международные перевозки грузов и пассажиров, могут выдаваться международные водительские удостоверения, срок действия которых 3 года. Они выполняются в виде книжки ф₀₀ формата 148 x 105 мм с обложкой серого цвета и состоят из трех лицевых и трех внутренних страниц, а также дополнительных страниц, содержащих перевод текста на восьми наиболее распространенных языках народов мц. ра. Для отметки категорий ТС, которыми разрешено управлять предъявителям таких удостоверений, используется печать овальной формы с надписью «СЛгсиЫюп АШотоЫе Ыегпатпа!». Данные удостоверения действительны только вне пределов Российской Федерации.

2. Водители тракторов, дорожно-строительных и сельскохозяйственных машин должны предъявлять удостоверение тракториста-машиниста соответствующей категории, выданное инспекцией Гостехнадзора (см. табл. 9а).

Категории тракторов и самоходных машин

Таблица 9а

№ п/п	Категория ТС	Тип трактора (машин) и их тяговая сила(т. с.)	./;.* Наименование трактора (машины)у

1	А ""	Колесные трактора класса до 1,4т. с.	Т-25А,Т-16М(0,6т. с.) / \$ Т-40 М, Т-40 АМ (0,9 т. с.) ..? МТЗ-50, 52; МТЗ-80, 82 (1,4т. <\$
2	Б	Колесные трактора класса свыше 1,4т. с.	МТЗ-140, 142 (2,0т. с.) Т-150К(3,0т. с.) К-70 1,702 (5,0 т.с.)
3	В	Гусеничные трактора	ДТ-75, Т-130, Т-150(3,0т. с.)
4	Г	Самоходные машины с механической трансмиссией	Зерноуборочные комбайны, кормоуборочные машины
5	Д	Самоходные машины с гидростатической трансмиссией	Зерноуборочные комбайны Дон-1200, 1500; кормоуборочные машины КСК-100 и т. п. _____
6	Е	Мелиоративные и дорожно-строительные машины (включая экскаваторы с ковшом вместимостью до 0,65 м ³)	Бульдозер на тракторах Т-75, Т-150; экскаваторы

Начиная с 1 января 2000 г. водителям тракторов и самоходных машин будут выдаваться удостоверения, соответствующие категориям, в табл. 96.

Таблица 96 Категории тракторов и самоходных машин [6.64]

Категория

ТС

ТС

Тип и мощность трактора (машины) (кВт)

Мототранспортные средства, не предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования (внедорожные)

Гусеничные и колесные машины с двигателем мощностью до 25,7 кВт

Колесные машины с двигателем мощностью от 25,7 до 77,2 кВт

Колесные машины с двигателем мощностью свыше 77,2 кВт

Гусеничные машины с двигателем мощностью свыше 25,7 кВт

Самоходные сельхозмашины

3. Удостоверение механика-водителя, полученное в Вооруженных Силах и других войсках Российской Федерации, дает право только на управление машинами, указанными в данном удостоверении и снятыми с вооружения для использования в хозяйственных целях.

4. Водители, управляющие экскаваторами, бульдозерами, грейдерами, самоходными подъемными кранами и т. д., дополнительно к удостоверению тракториста или тракториста-машиниста обязаны иметь свидетельство о допуске к выполнению специальных работ данного вида.

5. Временное разрешение на право управления ТС (далее «Временное разрешение») изготавливается в виде карточки размером 74 x 107 мм с защитной сеткой светло-зеленого цвета и контурной надписью «МВД России», выполненной за счет уширения линий защитной сетки. В случае изъятия водительского удостоверения у водителя временное разрешение выполняет роль *самостоятельного документа, представляющего право управления ТС сроком до 30 суток*, что подтверждается наличием записи в графе «Дата нарушения (изъятия водительского удостоверения)» и отсутствием записи в графе «Дата исполнения (возврата удостоверения)». При этом временное разрешение предъявляется для проверки только совместно с каким-либо документом, удостоверяющим личность.

В необходимых случаях срок действия временного разрешения *может быть продлен до двух месяцев* должностными лицами подразделений ^бДД по месту совершения ДТП или месту постоянного или временного С, а при нахождении водителя в командировке, отпуске - в ближай-

шем подразделении ГИБДД. При этом отметка о продлении заверяет печатью. Если срок действия временного разрешения истек, то оно считается недействительным и, так же как водительское удостоверение, подлежи' изъятию и приобщению к протоколу по факту правонарушения.

В водительских удостоверениях, изготовленных по технологии оптического электронного идентификации, отметка о выдаче временного разрешения может производиться путем *компоствирования поля «особые отметки»*.

6.3. Документы, подтверждающие регистрацию ТС

Собственники ТС либо лица, от имени собственников владеющие, пользующиеся или распоряжающиеся на законных основаниях транспортными средствами, обязаны зарегистрировать их *в течение 5 суток после приобретения, таможенного оформления, снятия с учета, замены агрегатов или*

возникновения других обстоятельств, потребовавших изменения регистрационных данных, а также получить на них регистрационные документы.

Автомобильные транспортные средства с рабочим объемом двигателя более 50 см³ и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, а также прицепы к ним, предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования, должны регистрироваться ГИБДД.

Трактора (кроме мотоблоков), самоходные дорожно-строительные и иные машины с объемом двигателя более 50 см³, самоходные машины и автомобильные транспортные средства, не предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования (независимо от скорости движения), регистрируются в органах Гостехнадзора [6.2]. Регистрация ТС подтверждается наличием у водителей:

- 1) свидетельства о регистрации ТС;
- 2) технического паспорта ТС;
- 3) талона технического паспорта ТС;
- 4) свидетельства о регистрации машины.

Воинский транспорт регистрируется в соответствующих министерствах и ведомствах (см. приложение 2 к пособию).

1. Свидетельство о **регистрации ТС** представляет собой бланк размером 210 х 75 мм, обеспеченный средствами защиты, включая покрытие специальной пленкой. Серия и номер свидетельства отражают данные о владельце ТС, регистрационные и идентификационные номера ТС, его марку и модель, год выпуска, цвет, мощность двигателя, разрешенную максимальную массу и массу без нагрузки. Проверая свидетельство, следует иметь в виду, что:

а) его реквизиты заполняются полностью с помощью печатающих устройств только заглавными буквами либо от руки печатными буквами с использованием специальных чернил;

б) в тексте возможно использование только общепринятых сокращений;

в) реквизиты «марка», «модель», «цвет», «фамилия», «имя», «организация» «республика» заполняются буквами русского и латинского алфавитов;

г) ТС, принадлежащие физическим лицам, могут быть зарегистрированы по месту жительства их близких родственников или по месту бронирования

площади, если владельцы проживают в районах Крайнего Севера и в местностях, приравненных к ним, находятся в длительной командировке, на военной службе, учебе или работают на судах дальнего плавания;

д) в исключительных случаях главными инспекторами БДД субъектов Российской Федерации или их заместителями могут приниматься решения о регистрации ТС по месту жительства других лиц (например, имеющих двойное гражданство);

е) срок действия свидетельства может быть ограничен в графе «Особые отметки» (например, при необходимости проведения длительной проверки установочных данных или приведения ТС в соответствие с установленными техническими требованиями);

ж) в свидетельствах, выданных на ТС иностранного производства, в графе «год выпуска» может быть запись «не значится»; в графе «№ двигателя,

шасси, кузова» - запись «номер отсутствующ», в других реквизитах - «сведения отсутствуют», но не прочерки и другие записи;

з) в этой же графе могут быть отметки об изменении модели ТС, данные его паспорта, запреты и ограничения по изменению права собственности, введенные таможенными органами или органами социального обеспечения, а также записи об установке на ТС специальных световых и звуковых сигналов.

В соответствии с постановлениями Правительства России специальные сигналы монтируются как на ТС, окрашенных в соответствии со цветографическими схемами, предусмотренными ГОСТ Р 50574 (скорая медицинская помощь, аварийно-спасательные службы, милиция, служба аэродромного обеспечения, ВАИ), так и на автомобилях без такой окраски (Конституционный, Верховный и Высший арбитражный суды, МВД, МО, ФСБ, Генеральная прокуратура и некоторые другие федеральные министерства и ведомства) [14.6]. В свидетельстве о регистрации данных ТС разрешающая запись должна быть заверена подписью должностного лица, выдавшего разрешение, и гербовой печатью ГИБДД. При этом надо иметь в виду следующее:

Ю к управлению такими ТС допускаются только лица, имеющие непрерывный трехгодичный стаж работы на автомобилях данной категории;

б) дополнительные проблесковые маячки красного цвета могут устанавливаться только на ТС органов и подразделений ГИБДД, а также ВАИ внутренних войск;

в) на транспортные средства ФСО, используемые для выполнения оперативных задач, могут устанавливаться опознавательные сигналы в виде двух

или одной дополнительных фар синего цвета, работающих совместно с двумя стандартными противотуманными фарами в режиме «две синие - две противотуманные» или «одна синяя - две противотуманные», о чем производится запись в графе «Особые отметки» свидетельства о регистрации.

г) установка и использование проблесковых маячков на задних и передних панелях салонов автомобилей запрещается,

д) специальные сигналы, установленные на ТС без специального разрешения должны быть демонтированы водителями данных ТС или лицами, ответственными за их эксплуатацию [14.15].

2. До утверждения свидетельства о регистрации в качестве регистрационного документа ТС выдавались:

1. Технический паспорт автомашины.

2. Технический паспорт автомобиля.

3. Технический паспорт мотоцикла, моторолера.

4. Технический паспорт индивидуального транспортного средства.

5. Технический паспорт государственного транспортного средства.

6. Технический паспорт (для тракторов и прочих самоходных машин).

К техническим паспортам ТС, принадлежавшим государственным предприятиям, прилагались технические талоны.

Все указанные в данном пункте документы действительны до 2001 г.

Технический паспорт автомашины представляет собой книжку с серией из двух букв и шестизначным номером, состоящую из 7 разделов: «Общие данные», «Изменение номерного знака», «Изменение владельца», «Прием и снятие машины с учета», «Технический осмотр машины», «Капитальный ремонт машины», «Километраж, пройденный машиной».

Начиная с 1982 г. владельцы ТС стали получать технический паспорт автомобиля и технический паспорт мотоцикла, мотороллера, которые изготавливались в виде книжки с серией из двух букв и номером из шести цифр, состоящей из шести разделов: «Общие данные», «Изменение номерного знака», «Изменение владельца», «Прием и снятие с учета», «Технические осмотры» и «Особые отметки». Бланки данных документов имеют элементы защиты и предусматривают возможность многократного изменения регистрационных данных ТС без замены техпаспорта.

С 1990 г. в порядке эксперимента в некоторых регионах России выдавались технический паспорт индивидуального транспортного средства и технический паспорт государственного транспортного средства, выданные в виде карточки размером 105 × 75 мм с серией из трех букв, шестизначным номером и элементами защиты, включая ламинирование.

Технический талон транспортного средства представляет собой бланк из плотной бумаги размером 210 × 75 мм, в котором указываются общие сведения о ТС, вносятся данные о результатах его технического осмотра. Являются возможные изменения идентификационных номеров, цвета и удования ТС. Технические талоны могут быть оформлены как в РЭП, и ответственными лицами предприятий и организаций, которым было оставлено право самостоятельно вносить записи в данные талоны без оформления новых технических паспортов.

На трактора и иные самоходные машины с 1 сентября 1995 г. выдаются свидетельства о регистрации машины, в которых, кроме данных, свойственных свидетельствам, указываются основания регистрации, основной ведущий мост ТС и сведения о замене основных агрегатов. Ранее на данную категорию машин выдавались технические паспорта, имеющие серию из одной буквы и шестизначный номер, в которых указывались общие сведения о них, фиксировались технические осмотры и дополнительные сведения связанные с переоборудованием и изменением идентификационных номеров. В настоящее время процедура и условия регистрации тракторов и самоходных машин идентичны предусмотренным для других категорий ТС. Однако следует обращать внимание на то, что *используемые для этого бланки документов имеют особую форму.*

6.4. Документы, подтверждающие право владения ? или распоряжения ТС

1. Важнейшим документом данной группы является паспорт ТС, который отражает подробные идентификационные данные конкретного транспортного средства: марку, модель, год выпуска, номера кузова, шасси, двигателя, цвет, а также мощность, разрешенную максимальную массу, адрес

предприятия-изготовителя, сведения о владельце ТС и регистрационных документах, выданных ГИБДД. С 1993 г. паспорт выдается заводом-изготовителем *на каждое выпущенное им механическое ТС с рабочим объемом двигателя 50 см³ и более, максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч и прицепами к нему, а также на шасси ТС, не входящее в комплект транспортного средства.* Паспорт выполняется в виде листа размером 210 x 297 мм из специальной бумаги с элементами защиты. На ТС, выпущенные до 1993 г., а также на те из них, которые подвергались переоборудованию с изменением регистрационных данных, паспорта оформляются соответствующими территориальными подразделениями ГИБДД.

При транспортировке ТС на регистрацию или в случае изменения их регистрационных данных собственники транспорта должны *иметь при себе паспорт ТС.* При его проверке следует учитывать следующее:

а) действие паспорта не ограничивается какими-либо сроками, поскольку его форма предусматривает многократную перерегистрацию ТС на других владельцев;

«) паспорт не может служить заменой регистрационного документа ТС;

в) паспорт может заполняться вручную, на печатающей машинке или с помощью принтера ПЭВМ;

г) наименование юридических лиц, фамилии, имена и отчества граждан в паспорте записываются без сокращения с обязательным указанием их адресов-

д) все подписи в паспорте заверяются четко различимыми печатями;

е) при ошибочном заполнении реквизитов паспорта, касающихся идентификационных номеров или номеров маркируемых агрегатов, необходимые изменения и дополнения в нем должны быть заверены подписью и печатью соответствующих должностных лиц предприятий-изготовителей или РЭП;

ж) в случае замены кузова легкового автомобиля, автобуса либо шасси (рамы) грузового автомобиля год выпуска ТС не изменяется, а в графе «Особые отметки» паспорта производятся соответствующие записи с указанием даты внесения изменений, заверенные подписью должностного лица ГИБДД и печатью;

з) в паспорте указывается один из цветов кузова или кабины ТС (белый, красный, желтый, зеленый, синий, коричневый, черный, многоцветный), а также полное наименование окраски по маркировке предприятия-изготовителя (например, «Бизон», «Адриатика» и т. п.);

и) при отсутствии необходимой информации для заполнения паспортов на устаревшие и ввезенные из-за границы ТС в отдельных строках паспорта *допускается производить запись «сведения отсутствуют», «номер отсутствует» и «установлено»;*

к) если вместо утерянного паспорта владельцу ТС выдан его дубликат, то в графе «Особые отметки» приводятся основания для этого с указанием серии, номера и даты выдачи оригинала.

Паспорта тракторов и иных самоходных машин, выпущенных с сентября 1995 г, выдаются заводами-изготовителями, а на другие машины - инспекцией Гостехнадзора. На ТС, ввозимые из-за рубежа, паспорта оформляются таможенными органами.

2. Учреждения торговли, в том числе сбытовые предприятия заводов-изготовителей ТС, и граждане, получившие лицензии на право торговли ТС, наряду с паспортом обязаны выдавать покупателям соответственно справку-счет автотранспортного средства или справку-счет для трактора и иной самоходной **машины**. Справки-счета выполняются на специальных бланках с элементами защиты. Наряду с установочными данными владельца и идентификационными номерами ТС в них указываются сведения о паспорте ТС, сумма оплаты, подписи руководителя и бухгалтера торгующей организации, заверенные печатью. На оборотной стороне справки-счета должны быть отмечены *дата и номер лицензии на право продажи ТС*. Данный текст также заверяется подписью руководителя торгового предприятия и печатью. :

3. Лица, осуществляющие перегон ТС для регистрации в ГИБДД, могут есть другие документы, подтверждающие право собственности на данные ТС, такие как договоры **мены, дарения, продажи, акт** передачи, свидетельства о вступлении в наследство и **решение** суда. В любом случае они должны отражать дату и место их составления, сущность и условия сделки, стоимость ТС, сведения о представителях договаривающихся сторон и их подписи (для юридических лиц заверенные печатью), полные сведения о ТС (марка, модель, модификация, год выпуска, идентификационные номера шасси, кузова и двигателя), серию, номер и дату выдачи паспорта ТС или регистрационного документа. Кроме того, к указанным документам должен прилагаться *паспорт ТС*.

Косвенным свидетельством намерения владельца зарегистрировать свое ТС может служить наличие у него *квитанции или татейных поручений об уплате налога на приобретение ТС, налога с владельцев ТС, регистрационного сбора, а также квитанции об уплате стоимости регистрационных документов и номерных знаков*.

4. При отсутствии владельца водитель обязан предъявить доверенность на право распоряжения данным ТС. Согласно ст. 186 ГК *срок действия доверенности не может превышать трех лет, а если он не указан, то одного года с момента ее оформления*. Доверенность на право управления транспортом может выполняться в простой письменной форме, т. е. без нотариального удостоверения.

5. Удостоверение ввоза ТС на территорию России из-за рубежа выдается приграничными *таможенными органами*. В нем указываются: вид, марка, идентификационные номера ТС, фамилия, имя, отчество владельца, дата выдачи удостоверения, отметка об отчуждении ТС, заверенные гербовой печатью таможенного органа, а также подписью и личной номерной печатью должностного лица, выдавшего удостоверение [6.47]. Осматривая ТС, ввезенное из-за рубежа, следует иметь в виду, что действующее законодательст-

^бО ограничивает ввоз автомобилей, не предназначенных для производствен-

иной или коммерческой деятельности, одной единицей в год на каждого ввозящего, за исключением лиц, осуществляющих деловые зарубежные поездки.

6.5. Документы, подтверждающие соответствие конструкции и технического состояния ТС требованиям БДД

В данную группу документов входят *талон о прохождении государственного технического осмотра* (далее - талон), *разрешение и пропуск*,

Р^едоставляющие право перевозки крупногабаритных и тяжеловесных РУзов, свидетельство о допуске ТС к перевозкам опасных грузов и акт технического осмотра ТС.

• Талон выдается на все автомобили и автобусы (в том числе воин-^{Ие}), прошедшие техосмотр, и укрепляется водителями или владельцами

ТС в гравированном нижнем углу ветрового стекла [6.9]. Он выполняется в виде карточки размером 105 × 75 мм с элементами защиты, цвет которой соответствует принятому для данного календарного года. Левая часть лицевой стороны талона отражает наименование региона, правая - две последние цифры года, в котором ТС должно быть представлено на следующий осмотр. Под ними типографским способом указываются: код региона, серия и порядковый номер талона. В верхней части талона записывается государственный регистрационный знак ТС, а на оборотной стороне - марка, модель ТС, государственный регистрационный знак, данные о владельце, месяц и год очередного осмотра, а также отметка «техосмотр пройден», заверенные подписью и личным штампом госавтоинспектора.

В соответствии с утвержденными правилами проведения государственного технического осмотра ТС, принадлежащие российским и иностранным предприятиям, *осматриваются раз в год*. Автобусы, автобусы, такси, грузовые автомобили, оборудованные для систематической перевозки людей, специализированные ТС и прицепы к ним для перевозки опасных грузов проходят осмотр *дважды в год*. ТС российских, иностранных граждан и лиц без гражданства подвергаются осмотру *один раз в два года*, а если они находятся в эксплуатации более 5 лет либо используются для предпринимательской деятельности - *один раз в год*. При периодичности осмотра один раз в два года ТС, выпущенные в четный год, осматриваются *по четным годам*, выпущенные в нечетный год - *по нечетным*.

Талоны, выданные на воинский транспорт, имеют особую форму и заверяются подписью, печатью, а также личным номерным штампом соответствующего инспектора ВАИ [6.57], [6.58].

2. Водители, которые не имеют талона в связи с тем, что он не выдавался им или был изъят по причине технической неисправности ТС, при перегоне автомобиля на техосмотр должны иметь копию акта технического осмотра ТС с отметкой в нем об изъятии талона.

3. Порядок оформления и выдачи водителям разрешений, пропусков и **свидетельств** о допуске ТС к перевозке опасных, крупногабаритных и **тяжеловесных** грузов рассматривается в разделе 13 пособия.

6.6. Документы, подтверждающие право на перевозку грузов и пассажиров

Одной из основных задач ДПС является «участие в осуществлении кон-троля за соблюдением условий лицензирования перевозочной, транс-портно-экспедиционной и иной деятельности, связанной с эксплуатадИ-ей ТС» (см. п. 2.1.9 [14]). В связи с этим инспекторский состав ДПС как са-мо-стоятельно, так и во взаимодействии с сотрудниками РТИ осуществляет пр^о

еркУ наличия у водителей и владельцев ТС лицензионных карточек, прото-колов испытаний, товарно-транспортных накладных, разрешений на перевоз-
-V крупногабаритных, тяжеловесных, опасных грузов и других документов, говокупность которых принято называть *путевыми документами*.

\. Лицеизонная карточка представляет собой бланк строгой отчетно-сти, имеющий учетную серию и номер, нанесенные типографским способом. Она выдается *территориальными органами РТИ лицам, профессиональ-но заии-мающимся пгранспортным обслуживанием предприятий, органи-заций и на-селекия*. Принятые до настоящего времени нормативные акты не дают четко-го определения субъектов, осуществляющих коммерческие пере-возки, и лии, удовлетворяющих свои собственные транспортные потребности. Пред-полагается, что в первого из названных категорий входят предприятия и гра-ждане, чьим источником дохода являются автомобильные перевозки.

Отдельные виды перевозок не подлежат лицензированию и, следова-тельно, водителям не выдаются лицензионные карточки. Это касается ТС органов здравоохранения, учебных заведений, предприятий связи, ОВД и ФСБ, нало-говой полиции, налоговой инспекции, прокуратуры, Вооружен-ных Сил и некоторых других, при условии, что они не выполняют коммер-ческих пере-возок [6.3].

Водители других ТС обязаны иметь при себе следующие лицензионные кар-точки:

- а) *красного цвета* - при перевозках грузов и пассажиров на коммерче-ской основе в пределах России;
- б) *зеленого цвета* - при перевозках грузов и пассажиров на йоммерче-ской основе в международном автомобильном сообщении;
- в) *синего цвета* - при перевозках собственных грузов данного предпри-ятия или пассажиров из числа работников предприятия для производствен-ных целей в пределах России;
- г) *белого цвета с красной диагональной полосой* - при перевозках опасных грузов на коммерческой основе в пределах России;
- Д) *белого цвета с зеленой диагональной полосой* - при перевозках опасных грузов на коммерческой основе в международном автомобильном сообще-нии;
- е) *белого цвета с синей диагональной полосой* - при перевозках собст-опасных грузов данного предприятия для производственных целей ⁸ пределах России [6.3], [6.4].

2. В соответствии с п. 2.1.1 ПДД, требованиями Минтранса РФ, предъ-

л^яемыми при лицензировании перевозочной деятельности на автотранс-
Р^т [6.50], а также решениями администрации субъектов РФ владельцы
Ц^азий обязаны иметь при себе путевые (маршрутные) листы и докумен-
т^ы на перевозимые грузы.

В путевом листе отражаются: фамилия и инициалы водителя, марка и государственный регистрационный номер ТС, время выезда и возвращения ТС в гараж, наименования и адреса пунктов погрузки и разгрузки, отметки о техническом состоянии автомобиля, подписи механика, диспетчера, фельдшера и других должностных лиц, ответственных за выпуск и эксплуатацию ТС. Водителям автобусов, в том числе работающим на внутригородских маршрутах, выдаются маршрутные листы, в которых кроме сведений, указанных в путевых листах, отражается график движения.

В современных грузовых автомобилях и автобусах устанавливаются специальные приборы - тахографы, в которых объединяется спидометр, одометр, таймер, датчики нагрузок, автоматический самописец и регистратор вскрытия прибора. По тахограмме, записанной прибором, легко установить реальные параметры движения ТС, время, скорость, протяженность поездки, количество и продолжительность остановок в течение конкретных суток. Тахограмма вполне может выполнить роль юридического документа, отражающего содержание транспортной работы². Сравнение реквизитов путевого листа с водительским удостоверением, регистрационным документом, лицензионной карточкой и тахограммой дает возможность установить правомерность режима эксплуатации ТС.

3. Водители испытательной автомобильной техники наряду со свидетельством о регистрации ТС и путевым листом должны иметь программу испытаний, протокол (журнал) испытаний и журнал-формуляр с указанием идентификационных номеров ТС. При этом в разделе «Особые отметки» свидетельства о регистрации должна быть запись «испытательная». Поскольку ТС, занятые на дорожных испытаниях, относятся к специальным, их водителям лицензионные карточки не выдаются.

4. Путевой лист является основным первичным документом учета работы автомобилей, однако при перевозке грузов товарного характера к нему могут прилагаться товарно-транспортные накладные, разрешения на перевозку крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов либо другие документы. Товарно-транспортная накладная (ТТН) состоит из двух разделов-товарного, определяющего взаимоотношения грузоотправителей и грузополучателей, и транспортного, определяющего взаимоотношения грузоотправителей-заказчиков с грузоперевозчиками. ТТН заполняются на каждую поездку минимум в 4-х экземплярах. Первый экземпляр остается у грузоотправителя, второй передается грузополучателю, а третий и четвертый экземпляры, заверенные подписью и печатью (штампом) грузополучателя,

² В настоящее время все грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т и автобусы, участвующие в международном автомобиль-

ном сообщении, **согласно** Евро-пейскому соглашению в обязательном порядке оборудуются тахографами.

передаются водителю или лицу, сопровождающему груз. В случаях, когда одним автомобилем перевозятся несколько наименований грузов, к ТТН могут прилагаться специальные вкладыши, реквизиты, серия и номер которых должны соответствовать серии и номеру ТТН с добавлением к ним через дробь номера вкладыша, начиная с первого. Например, к ТТН серии ХГ 121343 прилагаются вкладыши ХГ 121343/1, ХГ 121343/2 ит. д.

В ТТН указываются наименования каждого грузополучателя, вид, вес, количество, род упаковки груза, время подачи ТС под погрузку и разгрузку. Автомобили и прицепы, кобейнеры и цистерны, направляемые к одному грузополучателю, могут быть опломбированы, о чем в ТТН производится отметка и указываются контрольные знаки пломбы - *сокращенное наименование грузоотправителя*, а также *торговые знаки* или *номера томбировочных тисков*. Пломбирование грузов могут производить и автотранспортные предприятия. В этом случае в накладной указываются их контрольные знаки.

В необходимых случаях сотрудники ДПС контролируют: 3) правильность навески пломб на дверные накладки контейнеров и фургонов;

2) целостность пломбировочной проволоки;

3) соответствие оттисков пломб образцам, указанным в ТТН;

4) отсутствие следов повторного сжатия пломб;

5) целостность дверей и люков, кузова, а также плотность их закрытия;

6) исправность запорных шпингалетов и ушек дверных накладок авто- . фургонов;

7) отсутствие повреждений в грузовых отсеках ТС, разрывов обвязочной ленты и проволоки на упаковке грузов.

Если пломбы не исключают доступа к грузам или снимаются без нарушения их целостности, то сотрудники ДПС могут провести досмотр перевозимых грузов, для чего приглашаются понятые и сотрудники ОБЭП соответствующих территориальных ГОРОВД.

5. При осуществлении перевозок определенных видов грузов водители ТС или сопровождающие грузы лица должны иметь при себе дополнительные документы. Например, в соответствии с Законом РФ от 14 мая 1993 г. «О ветеринарии», Инструкцией о порядке выдачи ветеринарных сопроводительных документов (утверждена Минсельхозпродом РФ 12 апреля 1999 г.) и приказом МВД РФ № 419 - 199? г.[6.60], грузы, подконтрольные Госветнадзору, подлежат перевозке только при наличии:

1) *Ветеринарного свидетельства* форм №1,2 или 3 (при транспортировке по территории РФ),

2) *Ветеринарной справки* формы № 4 (при транспортировке в пределах района (города)).

3) *Ветеринарного сертификата* формы № 5 (типы а, б, с, с1, е) для экспортных грузов (выдаются ветеринарными врачами пограничных контрольных ветеринарных пунктов взамен ветеринарного свидетельства, данного Госветслужбой района (города).

В свою очередь на грузы, поступающие в Россию по импорту, пограничные ветеринарные пункты выдают взамен ветеринарных сертификатов страны-экспортера **ветеринарные свидетельства** форм № 1, 2, 3.

Бланки ветеринарных свидетельств и ветеринарных справок являются; бланками строгой отчетности, имеют 9 степеней защиты (водяные знаки, реактивные краски, микротексты, гильоширные рамки, ирисовую печать, фоновые сетки, свечение ветеринарного знака в ультрафиолетовых лучах, голограмму горячего тиснения с эмблемой Госветнадзора РФ, снабженную микротекстами и скрытыми микроизображениями конфиденциального порядка). Кроме того, они нумеруются восьмизначным числом, в котором первые две цифры - порядковый номер субъекта РФ, две цифры после тире - порядковый номер района (города), остальные четыре символа - номер документа.

Бланки ветеринарных документов, выдаваемых на государственной границе, нумеруют типографским способом или автоматическим нумератором тремя парами цифр: первая пара - 93, вторая пара - номер зонального управления Госветнадзора на госгранице, третья пара - номер погранично-го контрольно-ветеринарного пункта.

Ветеринарные свидетельства и справки действительны в течение 3 дней с момента выдачи и до начала транспортировки, а ветеринарные сертификаты на спортивных, цирковых и других животных - при возвращении в Россию в течение 90 дней с момента выдачи.

6. Весной многими дорожными органами вводятся ограничения осевой нагрузки ТС, движущихся по автомобильным дорогам. Сроки действия ограничений определяются в зависимости от природно-климатических условий того или иного региона. Проезд ТС со сверхнормативной нагрузкой в этот период осуществляется только по **специальным** пропускам, выдаваемым федеральными и региональными дорожными органами. Форма данных пропусков устанавливается ФДС России. Движение **без специальных пропусков** (кроме случаев, когда необходимо специальное разрешение на перевозку крупногабаритного и тяжеловесного груза) возможно только при:

- 1) осуществлении международного автомобильного сообщения на основе межправительственных соглашений;
- 2) перевозке пассажиров;
- 3) перевозке грузов, связанных с жизнеобеспечением соответствующих регионов, предотвращением и ликвидацией последствий чрезвычайных ситуаций;
- 4) проезде ТС, имеющих нагрузку на любую из осей, не превышающую допустимой.

Пропуск должен быть полностью заполнен (маршрут движения, марка ТС, регистрационный номер, наименование организации-грузоперевозчика) и заверен печатью дорожных органов. Он выдается только на одну поездку и

при повторном обращении грузоперевозчика должен оформляться заново [6.63].

6.7. Документы, предоставляющие право на отступление от требований ПДД

В целях обеспечения безопасности перевозок секретных и ценных изделий водители ТС или сопровождающие их лица из службы инкассации, фельдъегерской связи, МВД, ФСБ могут обеспечиваться **специальными предписаниями** (талонами), предоставляющими право проезда без проверки груза, путевой документации и регистрационных документов. Специальные предписания выдаются только Главным управлением ГИБДД МВД РФ по заявкам заинтересованных учреждений.

Сотрудники ДПС обязаны оказывать возможное содействие предъявителям специального предписания в охране и доставке груза при возникновении ДТП, обеспечивать их беспрепятственный проезд в период проведения массовых мероприятий, когда дорожное движение затруднено, а также предоставлять свой служебный транспорт сотрудникам фельдсвязи для скорейшей доставки корреспонденции высшим должностным лицам РФ при их нахождении в отдаленных районах, в которых нет подразделений фельдъегерской связи [6.7]. Однако в случае сомнения в подлинности специального предписания либо использовании его не по назначению инспекторам ДПС предоставляется право изъять его, выдав справку произвольной формы о причинах задержания предписания. О данном факте сообщается рапортом начальнику территориального органа ГИБДД, затем предписание вместе с рапортом направляется в ГУГИБДД МВД РФ.

6.8. Медицинские справки

Способность водителя к адекватной оценке обстановки на дороге, прежде всего, зависит от психофизического состояния. Он должен иметь хорошее зрение, слух, координацию и реакцию. Поэтому лица, желающие получить водительские удостоверения, обязаны пройти **медицинское** освидетельствование и в последующем повторять эту процедуру в зависимости от возраста, места работы и состояния здоровья [6.5], [6.44], [6.45]. Это необходимо в связи с широким распространением общей, приобретенной и наследственной заболеваемости. До 30 % водителей автобусов и грузовых автомобилей страдают сердечно-сосудистыми заболеваниями, расстрой-

ством центральной нервной системы и другими болезнями, что существенно увеличивает вероятность их попадания в ДТП. В частности, наличие у водителей гипертонии повышает такую опасность на 10 %, желудочно-кишечных заболеваний - на 16 %, пояснично-крестцового радикулита, ишиаса, люмбаго и некоторых других - на 30-40%. Аналогичный эффект дает естественное старение. Водители с большим стажем работы, и особенно в возрасте более 60 лет, составляют малочисленную группу, но относительные показатели ДТА по их вине велики. К тому же под давлением объективных обще-

ственных потребностей в последние годы органы здравоохранения вьь нуждены несколько ограничить перечень противопоказаний, препятствующих управлению транспортом определенными категориями инвалидов, дальтонигов, людей с ограниченной остротой зрения, отсутствием слуха, что позволяет обеспечить активную жизнь значительной части населения³.

В соответствии с нормативными актами Министерства здравоохранения и МВД РФ все водители ТС должны подвергаться периодическому медицинскому освидетельствованию и иметь соответствующие **справки** [6.5]. Для лиц, страдающих какими-либо психофизиологическими недостатками, способными оказать влияние на их водительские качества, могут вводиться сокращенные сроки медицинского осмотра, а в их водительских удостоверениях возможно внесение штампа «*медицинская справка обязательна*». Например, запись в справке «разрешено управление при протезе голени» обязывает водителя иметь исправный протез. В противном случае водительское удостоверение считается недействительным [6.5], [6.44].

Таблица.

Периодичность медицинского переосвидетельствования водителей ТС [6.44]

№ п/п	Категория водителей	Периодичность
1	Профессиональные перевозчики	1 раз в 3 года
2	Стажированные профессиональные перевозчики	1 раз в год
3	Профессиональные перевозчики - инвалиды	1 раз в год
4	Лица, достигшие возраста 55 лет (мужчины) и 50 лет (женщины)	1 раз в 2 года
5	Инвалиды	1 раз в 2 года

Таблица 9в

**Периодичность медицинского переосвидетельствования
водителей ТС [6.44]**

№ п/п	Категория водителей	Периодичность
1	Профессиональные перевозчики	1 раз в 3 года
2	Стажированные профессиональные перевозчики	1 раз в год
3	Профессиональные перевозчики – инвалиды	1 раз в год
4	Лица, достигшие возраста 55 лет (мужчины) и 50 лет (женщины)	1 раз в 2 года
5	Инвалиды	1 раз в 2 года

По данным Минздрава РФ, в 1997 г, в России насчитывалось свыше 12,6 млн. инвалидов.

Сотрудники ДПС должны принимать меры к тому, чтобы водители транспортных средств *пользовались очками или кошпактными линзами*, если на снимке в водительском удостоверении они сфотографированы в очках.

В случае сомнения в состоянии здоровья водителей работникам ДПС дается право направлять их на медицинское освидетельствование ранее установленных сроков. Если водитель уклоняется от этого или признается медицинской комиссией негодным к управлению ТС, его удостоверение подлежит изъятию по решению начальника соответствующего органа ГИБДД.

. 6.9. Документы водителей и владельцев ТС из числа иностранных граждан и лиц без гражданства

Действующие в России ПДД, Положение о лорядке допуска водителей к управлению транспортными средствами, приема экзаменов и выдачи гражданам водительских удостоверений, Правила регистрации автототранспортных средств и прицепов к ним, Правила проведения государственного технического осмотра автототранспортных средств, а также важнейшие государственные стандарты по вопросам БДД полностью отвечают международным нормам. В свою очередь, *к передвижению по автомобильным дорогам России допускаются только те иностранные ТС, техническое состояние, регистрационные документы, а также подготовка водителей которых соответствуют требованиям Конвенции о дорожном движении или двусторонним международным соглашениям.*

Выполняя задачу контроля за соблюдением иностранными гражданами и лицами без гражданства установленных для них правил въезда, выезда, пребывания в РФ и транзитного проезда на автомобильном транспорте по территории РФ, личный состав подразделений ДПС обязан осуществлять проверку наличия у них водительских, регистрационных и путевых документов.

6.9.1. Документы, удостоверяющие личность

Кроме типового набора документов, который должен находиться у граждан России ~ водителей ТС, иностранные граждане, передвигающиеся по терри-

тории РФ на автомобилях, должны иметь при себе **документы, удостоверяющие личность**. К ним относятся:

- 1) дипломатические паспорта;
- 2) дипломатические карточки;
- 3) служебные карточки;
- 4) удостоверения личности;
- 5) национальные паспорта;
- 6) виды на жительство; .
- 7) удостоверения беженца.

В районах с регламентированным пребыванием иностранных граждан они должны иметь:

- свидетельство о приглашении;
- въездную визу;
- разрешение ОВД РФ;
- разрешение на осуществление международных перевозок.

1. Дипломатические паспорта или дипломатические карточки предъявляются главами дипломатических представительств, посланниками, советниками посольств, торговых представительств, секретарями посольств, главами консульских представительств и другими сотрудниками консульств, а также работниками ряда международных организаций. Данным категориям иностранных граждан предоставляются следующие привилегии и иммунитеты: *личная неприкосновенность и неприкосновенность используемых ими ТС, устранение от уголовной, гражданской и административной юрисдикции РФ, право на поднятие на ТС национального флага и др.*⁴

Привилегии и иммунитеты, предусмотренные для дипломатического персонала, распространяются на членов парламентских и правительственных делегаций зарубежных стран, дипломатических курьеров, а также на членов семьи дипломатического и консульского персонала, если они не являются гражданами России и проживают совместно с указанными лицами. В отличие от дипломатического персонала в систему привилегий и иммунитетов сотрудников консульских представительств некоторых стран могут вводиться определенные ограничения. В частности, должностные лица консульств пользуются иммунитетами от юрисдикции РФ только в тех вопросах, которые касаются их служебной деятельности. Они не могут отказываться от дачи свидетельских показаний (кроме показаний по вопросам выполнения своих должностных обязанностей), возмещают причиненный ими материальный ущерб (например, в результате ДТП) и т. д.

2. Служебные карточки и удостоверения личности выдаются административно-техническому и обслуживающему персоналу посольств, консульств, средств массовой информации и международных организаций. В служебных карточках данных лиц также могут быть записи о предоставлении им привилегий и иммунитетов, предусмотренных для дипломатического корпуса.

Личности иностранных граждан, прибывших в Россию по служебным, общественным или торговым делам, совершающих туристические поездки, а также водителей грузовых автомобилей и автобусов, осуществляющих международные перевозки, удостоверяются национальными паспортами

⁴ См.: Венская конвенция о дипломатических сношениях от 13 апреля 1961 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1964. №3. Ст. 121. •

или заменяющими их документами, зарегистрированными в органах внутренних дел или в гостиницах.

3. Визы на жительство выдаются иностранным гражданам и лицам без гражданства, постоянно проживающим на территории РФ, прибывшим на работу по договорам, приехавшим по частным делам на срок более шести месяцев. Срок действия визы на жительство ограничен двумя годами.

4. Удостоверения беженцев выдаются Федеральной иммиграционной службой сроком на три года лицам, прибывшим на территорию России в поисках убежища.

6.9.2. *Документы на право управления ТС*

Право водителей иностранных ТС на управление автомобилями и мотоциклами подтверждается *национальным или международным водительским удостоверением* при наличии заверенного перевода либо *водительским удостоверением российского образца*, выданным ГИБДД МВД РФ.

1. Форма, объем, сроки действия, цвет и вид исполнения национальных водительских удостоверений весьма разнообразны. В некоторых странах они могут выполняться в виде книжек объемом до 25 стр., карточек, листов, сложенных вдвое и втрое. В них может содержаться информация о группе крови, цвете глаз водителя, сведения об его близких родственниках и т. п. Однако к использованию на территории России допускаются только те национальные водительские удостоверения, в которых обозначается название «Репшз с!е сопс!иге» на французском языке, сопровождаемое надписью «Водительское удостоверение» на национальном или ином языках; указываются категории ТС, которыми разрешено управлять предъязвителю, и другие данные, предусмотренные Конвенцией о дорожном движении или двусторонними межгосударственными соглашениями.

2. Международное водительское удостоверение выполняется в виде книжки, на обложке которой указывается название государства, в котором оно выдано, и помещаются надписи «Международное автомобильное движение» и «Международное водительское удостоверение» на языке страны выезда либо на русском, английском, французском или испанском языках. Текст удостоверения дублируется буквами латинского алфавита. Иностранные водительские удостоверения такого типа действительны на территории нашей страны только при управлении перевозочными средствами, участвующими в международном дорожном движении (туристические поездки, служебные командировки, перевозки грузов, транзит и т. д.). *Сотрудники дипломатических и консульских представительств, корреспонденты, аккредитованные в Российской Федерации, студенты, специалисты и другие иностранные граж-*

дане, пребывающие на территории России более 6 месяцев, обязаны иметь водительские удостоверения российского образца.

6.9.3. Регистрационные документы на ТС

Иностранные граждане подтверждают правомерность управления автотранспортом или мотоциклом соответствующими регистрационными документами. Ими могут быть:

- 1) свидетельство о регистрации (выданное ГИБДД);
- 2) международное регистрационное свидетельство;
- 3) технический паспорт.

В каждом из названных документов указываются идентификационный номер, дата регистрации, марка, модель ТС; фамилия, имя, место жительства владельца, разрешенная максимальная масса ТС и срок действия документа. Регистрационные документы заполняются латинскими буквами и выдаются отдельно на автомобили, прицепы и полуприцепы. Это требование распространяется и на седельные тягачи тех стран, на территории которых автомобиль и прицеп к нему регистрируются единым документом.

При отсутствии у иностранного водителя регистрационных документов право владения и распоряжения ТС может быть подтверждено актом о передаче транспортного средства Управлением по обслуживанию дипломатического корпуса (УПДК), заявлением УПДК о перерегистрации ТС с одного владельца на другого, а также другими документами, перечисленными в разделе 6.2 пособия.

6.9.4. Разрешения на передвижение по автомобильным дорогам

Иностранные граждане и лица без гражданства имеют право свободного передвижения по территории России, за исключением некоторых районов, где их пребывание регламентируется. При этом лица, предъявляющие дипломатические, служебные карточки и удостоверения с отметками о предоставлении привилегий и иммунитетов, могут передвигаться по автомобильным дорогам без специального разрешения. Другие категории иностранных граждан предъявляют:

- 1) *свидетельство о приглашении*, если они прибыли из стран, с которыми имеются соглашения о безвизовых поездках (Польша, Словакия и др.);
- 2) *визу*, выданную дипломатическими или консульскими представительствами России в зарубежных странах;
- 3) *разрешение* соответствующих территориальных ОВД России, выданное в виде штампа (штампа) в визе, в виде на жительство или вкладыша документа, удостоверяющего личность;
- 4) *разрешение на перевозку груза*, выданное на пограничных контрольно-пропускных пунктах органами Минтранса Российской Федерации.

В исключительных случаях свидетельство о приглашении может быть заменено *международной телеграммой*, заверенной соответствующими органами

здравоохранения и внутренних дел. Такая телеграмма дает право пребывания в России в течение 15 дней.

Разрешение на перевозку груза должно отражать маршрут движения, число поездок, наименование и адрес фирмы или предприятия, перевозящего груз, срок действия разрешения, заверенные печатью Минтранса РФ.

Иностранные граждане, осуществляющие туристические или транзитные проезды по территории России, должны иметь оформленное таможенными органами документ, подтверждающий *обязательство об обратном вывозе принадлежащего им ТС* или соответствующую *таможенную декларацию*. Если же ТС ввозится в качестве товара, то на него оформляется удостоверение на ввозимое транспортное средство.

В соответствии с условиями международных перевозок водители грузовых автомобилей могут обеспечиваться грузовыми таможенными декларациями, свидетельствами о пригодности ТС по условиям конвенции ТШ, заказными листами на оказание технической помощи, карантинными, ветеринарными сертификатами или ТТН на перевозимые грузы и др. Их проверка и использование входят в компетенцию грузоотправителей, грузополучателей, пограничных, таможенных и других органов, обеспечивающих международные перевозки. Однако в ряде случаев (при возникновении ДТП, совершении преступлений или противоправных действий иностранцами либо в отношении их) проверка ТТН и других документов позволяет установить вид, принадлежность и объем находящегося на них груза с целью обеспечения его сохранности, розыска, оповещения о случившемся заинтересованных ведомств и т. д.

Согласно действующим правилам пребывания в России иностранные автотуристы, грузоперевозчики, лица, прибывшие по частным делам, и т. д., после пересечения границы должны следовать только кратчайшим путем по разрешенному маршруту в пункт, указанный в визе, свидетельстве (телеграмме) о приглашении или в туре, а также в течение 3 суток представлять документы на регистрацию в ОВД, гостиницы, принимающие организации (т. 4, с. 17 [17]).

Как правило, водители, осуществляющие международные перевозки, не обладают дипломатическими иммунитетами и привилегиями (за исключением лиц, одновременно являющихся дипломатическими курьерами). При наличии достаточных оснований работникам ДПС предоставлены полномочия применять к ним все административно-правовые меры, предусмотренные нормами международного права и действующим законодательством РФ, вплоть до полного досмотра ТС и грузов [3].

6.10. Признаки подделки регистрационных, водительских и других документов, подтверждающих право владения транспортным средством и право его использования

Подделка водительских, регистрационных и путевых документов является весьма распространенным преступлением. Поэтому сотрудники Дпг обязаны контролировать не только их содержание, но и подлинность.

6.10.1. Частичная подделка

Подделка документов может быть частичной или полной. Частичная подделка келаминированных документов осуществляется, в основном путем *подчистки* отдельных букв и цифр, оттисков печатей и штампов обычным ластиком, мелкой наждачной бумагой, лезвием бритвы, ножом, иглой или смыванием записей и допиской новых. Определить подчистку можно по следующим признакам:

- 1) взъерошенность волокон бумаги и потеря глянца ее поверхностного слоя вследствие нарушения структуры;
- 2) повреждение защитной сетки и отдельных элементов текста;
- 3) нарушение радиальности в расположении букв на печатях и наличие следов предварительной подготовки к их рисованию (следы карандаша, наличие прокола от ножки циркуля и т. п.); *
- 4) расплывы штрихов в написанном тексте;
- 5) остатки штрихов первоначального текста;
- 6) различие размера или оттенка букв текста;
- 7) следы повторной обводки букв и тупые окончания их штрихов;
- 8) неравномерность расстояний между буквами и словами;
- 9) различие в высоте и ширине букв;
- 10) наличие лишних штрихов в буквах;
- 11) признаки производства искусственного старения документа путем механического воздействия на бумагу, нанесения на нее пятен красящих веществ и загрязнений.

Распространенный прием частичной подделки ранее выдававшихся водительских документов - *замена фотографии*. Основаниями установления данного факта могут служить:

- 1) отсутствие защитной сетки на поверхности бумаги, прилегающей к фотографии;
- 2) несовпадение оттисков печати на водительском удостоверении и фотографии;
- 3) отсутствие промежутка между текстом оттиска печати на фотографии и на бланке удостоверения;
- 4) различие цвета красителя оттиска печати на фотографии и на водительском удостоверении;
- 5) различие содержания текста в оттиске печати на фотографии и на водительском удостоверении;
- 6) превышение размеров фотографии контуров рамки для нее;
- 7) наличие разреза на фотографии по диаметру оттиска печати.

Чтобы дописки подчищенных букв и цифр не были заметны, подделыватели стараются выполнить их с подражанием почерку исполнителя теми же пишущими принадлежностями, какими были сделаны первоначальные записи.

При сравнении почерка прежде всего следует обращать внимание на закономерности, проявляющиеся при написании одинаковых букв, их наклон, расстояния между ними, признаки нажима.

Взъерошенность волокна бумаги и следы давления пишущего прибора, использованного при выполнении удаленных подчисткой записей, хорошо определяются при осмотре документа в *косонападающем свете*. При этом сорванные при подчистке волокна образуют матовое пятно на фоне глянца бумаги.

Книжки технических паспортов часто подделываются при помощи *замены дистов*, которую можно обнаружить по следующим признакам:

- 1) несовпадение защитной сетки на листах;
- 2) наличие лишних проколов для скобок;
- 3) различие оттенков окраски защитной сетки на месте склеивания листов;
- 4) несовпадение размеров листов.

В последние годы участились *подделки ламинированных документов*. Их можно определить по нестандартной толщине защитной пленки, наличию на пленке складок, трещин, пузырьков, матовых пятен; посторонним включениям и расплывам красителя под пленкой.

6.70.2. Полная подделка

При полной подделке документов используется *печатающие бланки* с помощью типографских шрифтов, клише, ксерокопирования, электрофотографии и т. п. Подделыватели стремятся копировать материалы, идущие на изготовление документов, и цветовую гамму подлинных бланков вплоть до имитации защитной сетки. Для выявления полной подделки необходимо сравнивать элементы защиты и содержание реквизитов осматриваемого Документа с образцом, что позволяет выявить дефекты и упрощения в рисунке защитной сетки, оценить яркость примененных для изготовления Документа красителей, установить вид бумаги (которая в подлинных документах не должна светиться под действием ультрафиолетовых лучей). На практике полная подделка документов чаще всего определяется по следующим признакам:

- .) неравномерность окрашивания и зернистость штрихов букв;
- .) неравномерность интервалов между буквами, словами и строками;
- 3) отсутствие отдельных элементов символов вследствие некачественной печати;
- 4) неровность строк, отклонение осей букв от вертикали;
- 5) грамматические ошибки в тексте реквизитов;
- 6) наличие на поверхности бумаги загрязнений от типографской краски;
- 7) разрывы в линиях графления реквизитов;
- 8) нестандартная толщина документа;
- 9) окрашивание бланка в тон защитной сетки подлинного документа;
- 10) отсутствие плавного изменения цвета линий фоновой защитной сетки и резкого изменения цвета в зоне перехода линий розеток и других узоров;

- 11) отсутствие признаков вдавленности (поверхностное нанесение) символов на обложке документа;
- 12) дата выдачи документа приходится на нерабочий день;
- 13) смещения и разрывы линий защитной фоновой сетки относительно друг друга;
- 14) отсутствие установленных люминесцирующих меток (см. табл. 10).

Таблица 10

Люминесцирующие метки и способы исполнения фоновой защитной сетки некоторых видов документов

№ п/п	Наименование документа	Вид и цвет люминесцирующих меток	Способ исполнения фоновой защитной сетки
1	Водительское удостоверение (обр. 1992г.) (тип 2)	Лицевая сторона: 1) эллипс желто-зеленого цвета в зоне размещения надписи «Щ]5»; 2) периметрическая рамка голубого цвета шириной 3 мм; 3) эмблема «ГИБДД (ГАИ) МВД» желтого цвета; 4) надпись «КИЗ» желто-зеленого цвета, равномерно нанесенная в шахматном порядке по фотографии.	Нет

		Оборотная сторона: надпись «1Ш8» желто-зеленого цвета, равномерно нанесенная в шахматном порядке по всему полю документа.	_____ — -Λ
Λ	_____ _____ _____ Во- - дительское _____ 2	Лицевая сторона: удостоверение (обр. 1993 г.) (тип 1) лепестки и розетки светло-розового цвета. Оборотная сторона: 1) изображение части светофора желто-зеленого цвета; 2) невидимая при естественном свете надпись «ГИБДД - (ГАИ)» зеленого цвета.	Ирисовая и ор- ловская печать, хаотично рас- ложенные волокна красного цвета

		ГГо всей поверхно- сти доку- мента: 1) хаотично располо- женные во- локна голубого и жел- того цветов.	
3	Техниче- ский паспорт авто- мобиля , (мотоцик- ла) (обр. 1971г.)	Нет	Орловская печать рисунков дорож- ных знаков
4	Техниче- ский паспорт авто- мобиля (мотоцик- ла) (обр. 1982 г.)	Нет	Орловская печать розеток
5	Техниче- ский ПЗСПОРТ И11ДИ-	Лицевая сторона: 1) сигналы светофора зеленого	Ирисовая и орлов- ская печать розе-

.	видуального	цвета;	ток и лепестков
	транспортного средства (обр. 1990г.)	2) серия и номер технического паспорта оранжевого цвета. Оборотная сторона: 1) сигналы светофора зеленого цвета; 2) серия и номер технического паспорта оранжевого цвета; ' 3) невидимая при естественном свете надпись «ГИБДД (ГАИ)» голубого цвета.	То же
6	Свидетельство о регистрации ТС (обр. 1991г.)	Лицевая сторона: 1) лепестки и розетки зеленого цвета; 2) серия и номер свидетельства <u>оранжевого</u> <u>цвета</u>	Ирисовая и орлов- ская печать розе- ток и лепестков

—			
—			

		Оборотная сторона: 1) изображение светофора зеленого цвета; 2) невидимая при естественном свете надпись «ГИБДД (ГАИ)» голубого цвета; 3) серия и номер свидетельства оранжевого цвета.	То же
7	Свидетельство о регистрации ТС (обр. 1993 г.)	Лицевая сторона: 1) лепестки и розетки светлого розового цвета; 2) код, серия и номер оранжевого цвета. Оборотная сторона: 1) изображение светофора свет-	1) ирисовая и орловская псчать; 2) хаотично расположенные окна голубого и желтого цветов; 3) концентричео

		ло-розового цвета;	кие ок- ружности
		2) невидимая при естс- ственном	защиты от ксеро-
		свете надпись «ГИБДД (ГАИ)»	•копировани я;
		зеленого цвета;	4) микро- текст
		3) код, серия и номер оранжс-	«Российская Фе-
		вого цвета.	дерация» над сло-
		По всей поверхности доку-	вами «Сви- детель-
(.		мента:	ство о ре- гистра-
		хаотично распо- ложенные во-	цииТС»;
		локна голубого и жел- того цветов.	5} микро- текст
			«Свидетель- ство»
			под словами «Сег-
			1Шса1;е Шттаг1си-
			1апоп»;
			6) розетка с тек-

			стом «Я113» при изменении угла просмотра изменя- ет цвет с красного на зеленый.

Таблица 10

**Люминесцирующие метки и способы исполнения
фоновой защитной сетки некоторых видов документов**

№ п/п	Наименование документа	Вид и цвет люминесцирующих меток	Способ исполнения фоновой защитной сетки
1	Водительское удостоверение (обр. 1992 г.) (тип 2)	Лицевая сторона: 1) эллипс желто-зеленого цвета в зоне размещения надписи «RUS»; 2) периметрическая рамка голу- бого цвета шириной 3 мм; 3) эмблема «ГИБДД (ГАИ) МВД» желтого цвета; 4) надпись «RUS» желто-зеле- ного цвета, равномерно нанесен- ная в шахматном порядке по фото- графии. Оборотная сторона: надпись «RUS» желто-зеленого цвета, равномерно нанесенная в шахматном порядке по всему полю документа.	Нет

2	Водительское удостоверение (обр. 1993 г.) (тип 1)	Лицевая сторона: лепестки и розетки светло-розового цвета. Оборотная сторона: 1) изображение части светофора желто-зеленого цвета; 2) невидимая при естественном свете надпись «ГИБДД (ГАИ)» зеленого цвета. По всей поверхности документа: 1) хаотично расположенные волокна голубого и желтого цветов.	Ирисовая и орловская печать, хаотично расположенные волокна красного цвета
3	Технический паспорт автомобиля (мотоцикла) (обр. 1971 г.)	Нет	Орловская печать рисунков дорожных знаков
4	Технический паспорт автомобиля (мотоцикла) (обр. 1982 г.)	Нет	Орловская печать розеток
5	Технический паспорт индивидуального транспортного средства (обр. 1990 г.)	Лицевая сторона: 1) сигналы светофора зеленого цвета; 2) серия и номер технического паспорта оранжевого цвета. Оборотная сторона: 1) сигналы светофора зеленого цвета; 2) серия и номер технического паспорта оранжевого цвета; 3) невидимая при естественном свете надпись «ГИБДД (ГАИ)» голубого цвета.	Ирисовая и орловская печать розеток и лепестков То же
6	Свидетельство о регистрации ТС (обр. 1991 г.)	Лицевая сторона: 1) лепестки и розетки зеленого цвета; 2) серия и номер свидетельства оранжевого цвета	Ирисовая и орловская печать розеток и лепестков

		Оборотная сторона: 1) изображение светофора зеленого цвета; 2) невидимая при естественном свете надпись «ГИБДД (ГАИ)» голубого цвета; 3) серия и номер свидетельства оранжевого цвета.	То же
7	Свидетельство о регистрации ТС (обр. 1993 г.)	Лицевая сторона: 1) лепестки и розетки светло-розового цвета; 2) код, серия и номер оранжевого цвета. Оборотная сторона: 1) изображение светофора светло-розового цвета; 2) невидимая при естественном свете надпись «ГИБДД (ГАИ)» зеленого цвета; 3) код, серия и номер оранжевого цвета. По всей поверхности документа: хаотично расположенные волокна голубого и желтого цветов.	1) ирисовая и орловская печать; 2) хаотично расположенные волокна голубого и желтого цветов; 3) концентрические окружности защиты от ксерокопирования; 4) микротекст «Российская Федерация» над словами «Свидетельство о регистрации ТС»; 5) микротекст «Свидетельство» под словами «Certificate dimmarticulation»; 6) розетка с текстом «RUS» при изменении угла просмотра изменяет цвет с красного на зеленый.

***Ирисовая печать** характеризуется наличием плавного перехода цвета рисунка по каждой фоновой линии. |

****Орловская печать** - многокрасочный оттиск без каких-либо смещений и разрывов в местах изменения цвета каждой отдельной фоновой линии.

Подробную информацию о способах защиты тех или иных бланков можно получить, обратившись к соответствующим сертификатам качества спецпродукции ГИБДД, в которых указываются: способ изготовления.

бланка и его формат; состав бумаги, ее оттенки, фоновое свечение, водяные знаки; вид и цвет защитных волокон (видимых, невидимых и люминесцирующих); наличие металлографической, орловской, ирисовой, офсетной, высокой печати, специальных красок (люминесцирующих при ультрафиолетовом излучении, бесцветных люминесцирующих, магнитных, метамерных по инфракрасному поглощению), фоновых гильоширных сеток; микротексты, графические элементы, скрытые изображения, рельефные тиснения.

6.11. Тактика проверки документов

Исходя из оценки ситуаций, складывающихся при проверке документов у водителей ТС, невозможно предложить какой-либо универсальный алгоритм

выполнения данной административно-предупредительной меры. Однако в общем виде его можно представить следующим образом (см. рис. 12):

1. На первом этапе определяется перечень документов водителя или сопровождающего ТС лица, подлежащих проверке в зависимости от характера перевозимого груза, типа ТС и правового статуса находящихся в нем лиц.

Определение перечня и вида документов, необходимых для осуществления данного вида перевозок (поездов)

Установление взаимного соответствия предъявляемых документов

Оценка соответствия реквизитов документов предъявителю, транспортному средству и перевозимому грузу

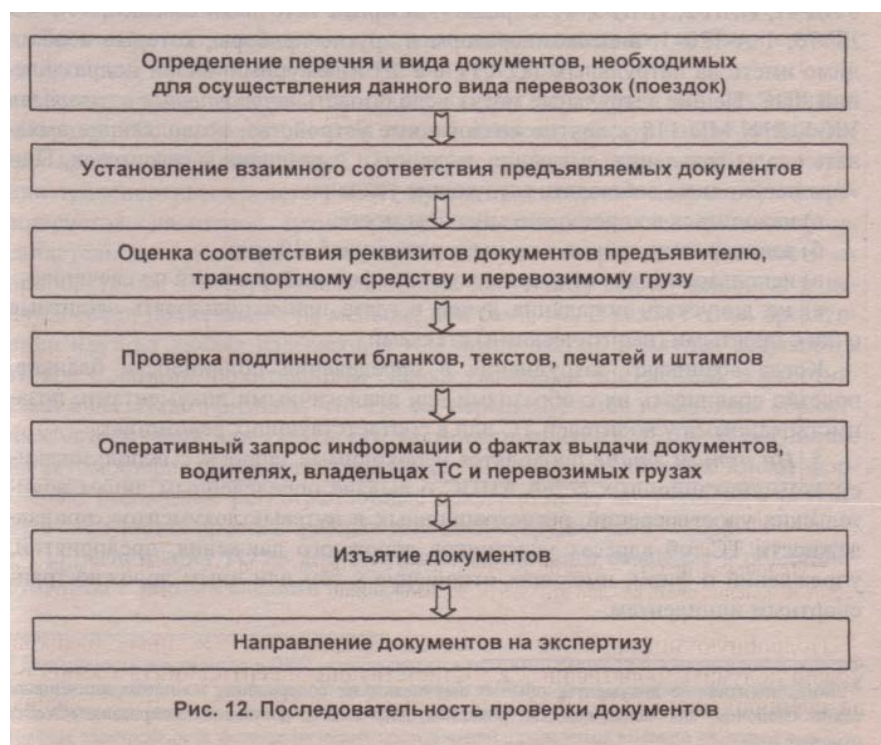
Проверка подлинности бланков, текстов, печатей и штампов

Оперативный запрос информации о фактах выдачи документов, водителях, владельцах ТС и перевозимых грузах

Изъятие документов

Направление документов на экспертизу

Рис. 12. Последовательность проверки документов



2. На втором этапе контролируется соответствие реквизитов водительского удостоверения временному разрешению, свидетельству о регистрации, доверенности, путевому листу и другим документам. Например фамилия, имя и отчество водителя в них должны совпадать. '

3. Третий этап состоит в оценке соответствия возраста, стажа работы физического состояния водителя, сроков действия водительского удостоверения и путевых документов типу ТС; в сравнении государственных знаков иден-

тификационных номеров ТС и груза с данными регистрационных и путевых документов и т. д. Например, дата выдачи документа не может быть более ранней, чем утверждение его формы⁵.

4. *Четвертый этап* связан с проверкой наличия на документах установленных элементов защиты, подлинности записей, печатей и штампов. Стремление подделывателей к возможно более полной их имитации требует от сотрудников ДПС не только тщательного визуального осмотра документов, но и применения специальных технических средств контроля. К ним относятся 4-7-кратные лупы и ультрафиолетовые осветители УМ-1, УЛД-41, ПГТН-2, ППН-3, «Ультрамаг», лазерные источники освещения ЛГ-33, ЛГ-75, 1 А-120-1, видеокомпараторы и другие приборы, которые необходимо иметь на патрульных ТС, СП, в РЭП и дежурных частях подразделений ДПС. Пешие патрульные могут использовать *портативные излучатели* УК-1, 2ШМО-П8 и другие аналогичные устройства, позволяющие выявлять следы травления, смывания, подчистки и различия в красителях. При этом необходимо соблюдать следующие условия:

- а) находиться в хорошо затемненном месте;
- б) адаптировать зрение к темноте в течение 5-10 мин;
- в) использовать для осмотра документа фон, нейтральный по свечению;
- г) не допускать попадания лучей в глаза или использовать защитные очки с простыми (неоптическими) стеклами.

Когда возникают затруднения в определении подлинности бланков, полезно сравнивать их с образцами или аналогичными документами, позаимствованными у водителей ТС или в соответствующих ведомствах.

5. *На пятом этапе* проводятся необходимые запросы с использованием коммуникационных сетей АИПС о выдаче определенным лицам водительских удостоверений, регистрационных и путевых документов, принадлежности ТС, об адресах участников дорожного движения, предприятия, учреждений и фирм, имеющих отношение к тем или иным дорожно-транспортным инцидентам.

⁵ Лица, похитившие документы, обычно выучивают их одержание, но плохо запоминши такие «мелочи», как месяц «своего» рождения, дату выдачи документа, содержание «Особых отметок» и др. • • >

6 При возникновении сомнения в подлинности документов они в установленном порядке направляются на исследования в ЭКО и другие заинтересованные органы. При этом следует иметь в виду:

- а) механические повреждения документов нередко происходят из-за их боевого использования и хранения, а также вследствие естественного старения;
- б) на пришедшие в негодность или ставшие недействительными водительские и регистрационные документы, паспорта ТС и справки-счета могут выдаваться соответствующие дубликаты - аналогичные документы с надписью или штампом «Дубликат»;
- в) документы, срок действия которых истек, считаются недействительными и подлежат изъятию;

г) лица, подделывающие или заведомо использующие подложные документы, выдаваемые государственным или общественным предприятием, подлежат уголовной ответственности (см. ст. 327 УК).

Ветхие и разорванные документы при передаче на исследование в ЭКО следует упаковывать в конверты, ломещая их между двумя картонками, чтобы они не получили дополнительные повреждения или не были случайно прошиты нитками, залиты клеем или сургучом⁶.

В заключение отметим, что по всеобщему признанию лиц, осужденных за кражу ТС, наиболее сложная стадия данного преступления - *легализация краденых автомобилей*. Она осуществляется посредством регистрации транспортных средств в РЭП путем предъявления документов (справок-счетов, паспортов транспортного средства, технических паспортов, свидетельств о регистрации и договоров), удостоверяющих законность их приобретения. Не случайно подлинные документы всегда ценились к цене среди похитителей не меньше, чем сами ТС. В связи с этим преступники идут на любые издержки, в том числе взятки, подкупы, вступают в сговор с лицами, лохитившими бланки указанных документов, и работниками РЭП. Надо признать, что это им нередко удается вследствие корыстных устремлений или халатности части сотрудников ГИБДД. В результате на автомобильных дорогах появляются ТС, водители которых имеют формально подлинные регистрационные документы, но полученные в результате следующих противоправных действий сотрудников ГИБДД:

1) регистрация ТС по документам, вызывающим сомнение в подлинности, либо с явными следами подделки;

длинность документов в ЭКО устанавливается методами световой и электронной микроскопии⁷ в ультрафиолетовых и инфракрасных лучах, эмиссионного, химического, фального, рентгеновского и люминесцентного анализов, бумажной и тонкослойной хроматографии, электрофореза, фотографических исследований в поле токов высокой частоты и т. д.

2) постановка на учет ТС, находящихся в розыске;

3) регистрация ТС за гражданами, не проживающими на территории данных административно-территориальных образований;

4) игнорирование требований об обязательном направлении запросов по местам прежней регистрации ТС;

5) намеренное искажение данных в запросах о ТС;

6) незаконная постановка на учет и снятие с учета ТС;

7) непринятие установленных мер хранения бланков строгой отчетности⁷.

К тому же не всегда в подразделениях ГИБДД обеспечивается надежная защита баз данных о ТС, включая картотеки и носители информации для АИПС. К сожалению, в большинстве подразделений ДПС доступ к ним упорядочен лишь формально. В последние годы выявлено несколько случаев, когда в регистрационных и поисковых массивах неизвестными лицами сти-

рались сведения о ТС, находящихся в розыске. Указанные обстоятельства требуют от сотрудников ДПС инициативы в подготовке необходимых запросов по фактам изъятия подлинных, но вызвавших какие-либо подозрения документов.

⁷ Объем хищений бланков технических паспортов, свидетельств о регистрации транспортных средств и водительских удостоверений из РЭП ГИБДД достигает нескольких сотен в год.

7 ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ, НАДПИСИ И УСТРОЙСТВА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Поскольку ТС относятся к автономно перемещающимся источникам повышенной опасности массового распространения, эффективный контроль их эксплуатации возможен только при наличии на них *отличительных знаков*, обеспечивающих распознавание в процессе дорожного движения. Очевидно, что в этом случае система знаков должна быть централизованной, а применение ее атрибутов в каждом конкретном случае документально подтвержденным. Совокупность отличительных знаков ТС можно условно разделить на 4 вида:

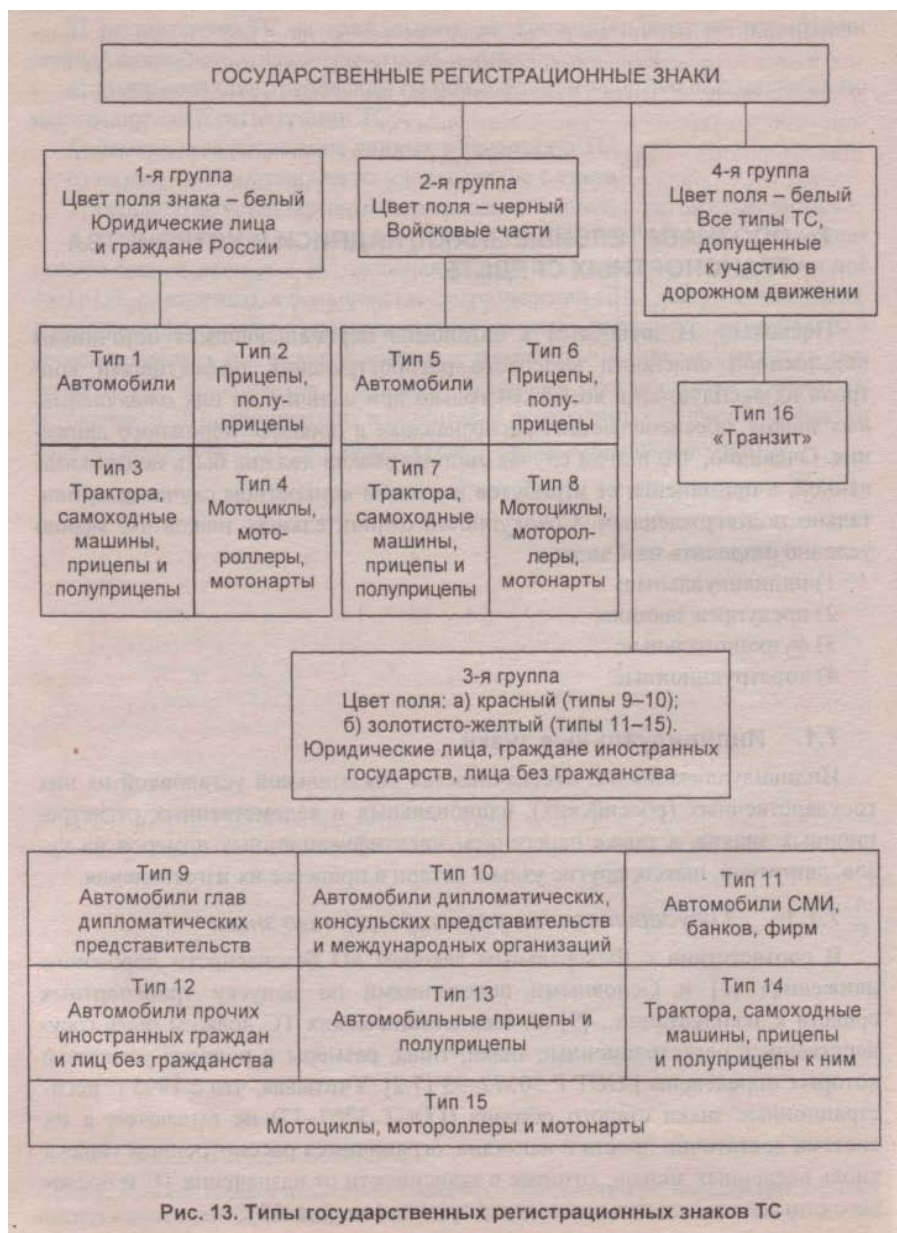
- 1) индивидуальные;
- 2) предупреждающие;
- 3) функциональные;
- 4) конструкционные.

7.1. Индивидуальные знаки

Индивидуализация ТС обеспечивается обязательной установкой на них государственных (российских), национальных и ведомственных регистрационных знаков, а также нанесением идентификационных номеров на кузов, двигатели, шасси, другие узлы и детали в процессе их изготовления.

-, 7. 1. 1. Государственные регистрационные знаки

В соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» [1] и Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации...[9] на всех механических ТС должны быть государственные регистрационные знаки, типы, размеры и порядок установки которых определены ГОСТ Р 50577-93 [7.2]. Учитывая, что с 1995 г. регистрационные знаки старого образца (ГОСТ 3207-77) не выдаются, а их форма достаточно проста и наглядна, ограничимся рассмотрением типажа введенных знаков, которые в зависимости от назначения ТС и правового статуса владельцев делятся на 4 группы (см. рис. 13).



ГОСУДАРСТВЕННЫЕ РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЗНАКИ

1-я группа

Цвет поля знака - белый Юридические лица и граждане России

2-я группа

Цвет поля-черный

Войсковые части

Тип 1 Автомобили

Тип 3 Трактора,
самоходные машины, прицепы и
полупр/цепы

Тип 2

Прицепы,

полу-прицепы

Тип 4 Мотоциклы,

мото-
роллеры,
мотонарты
Тип 5 Автомобили

Тип 7

Трактора,
самоходные
машины,
прицепы и

полуприцепы

Тип 6 Прицепы,
полу-прицепы

Тип 8

Мотоциклы, моторол-
леры, мотонарты

4-я группа

Цвет поля - белый

Все типы ТС,
допущенные
к участию в

дорожном движении

3-я группа

Цвет поля: а) красный (типы 9-10);

б) золотисто-желтый (типы 11-15).

Юридические лица, граждане иностранных
государств, лица без гражданства

Тип 9

Автомобили глав дипломатических представительств

Тип 10

Автомобили дипломатических, консульских представительств и меж-
дународных организаций

Тип 11

Автомобили СМИ, банков, фирм

Автомобили прочих иностранных граждан и лиц без гражданства

Тип 13

Автомобильные прицепы и полуприцепы

Тип 14

Трактора, самоходные
машины, прицепы
и полуприцепы к ним

Тип 15 Мотоциклы, мотороллеры и мотонарты

Рис. 13. Типы государственных регистрационных знаков ТС

и трактора, самоходные машины, прицепы и полуприцепы к ним, импорт
и ТС, временно допущенные к участию в дорожном движении, ^{то} тлтся *двух-*
строчные регистрационные знаки, а на все другие типы ТС - ^вл *трочные*. Вы-

сота букв, обозначающих серию регистрационных зна-°, 76 мм (кроме мотоциклов и транзитных ТС), цифр и букв, обозначаю-ко ' се-рию мотоцикла и транзитных ТС, - 58 мм, надписи «K1)3» - 20 мм.

Яместо надписи «КО8» и кода региона на регистрационных знаках ТС, *Агл^живающих высшие органы государственной власти России*, может ячмещаться увеличенное изображение флага РФ. При этом знаки серии А ол] д - А 999 АА устанавливаются на автомобилях лиц, охраняемых Феде-пальной службой охраны, В 001 АА - В 999 АА - на автомобилях должно-стных лиц Администрации Президента РФ, Р 001 АА - Р 999 АА - на автомо-билях президентов, глав администраций, представителей Президента РФ, ру-ко-

водителей законодательных и представительных органов субъектов РФ [7.6]. Регистрационные знаки выдаются после соответствующей регистрации. (сня-тия с учета) ТС подразделениями ГИБДД, Ростехнадзора (типы 3, 14, 16), Вооруженных Сил, Пограничных войск, Внутренних войск, Войск прави-тель-ственной связи, войск МЧС, других министерств и ведомств, имеющих воин-ские формирования (типы 5-8, 16), а также торговыми учреждениями (тип 16). На знаках указывается цифровой код соответствующего субъекта РФ или военизированного ведомства (см. приложения 1 и 2 к пособию).

Для регистрационных знаков ТС некоторых категорий иностранных граждан и юридических лиц, пребывающих на территории России более 6 месяцев, установлены специальные серии (см. табл. 11) и коды (см. при-ложение 3 к пособию).

Рассмотрим несколько примеров:

автомобиль воинской части (цвет поля знака черный);

автомобиль посла Австралии.

Первые три цифры указывают шифр государ-ства (016 - Австралия),

цифра 2 после серии - номер автомобиля посла,

77 - код г. Москвы (цвет поля знака - красный);

- автомобиль сотрудника посольства Канады. Первые три цифры - шифр государства (003 Канада),

три цифры после серии- номер автомобиля (цвет поля знака - красный); 6*

В)



г)

д)

124K08	34
1	
AA102A	77

е)

322 MM

ж)

п

I

С. 33

4ш ::

КУ

5 -

!~

- автомобиль корреспондента из Кореи (цвет поля знака - желтый);
- автомобиль иностранного гражданина, про, живающего в г. Москве (цвет поля знака-желтый);
- автомобильный прицеп иностранного гражда-нина, проживающего в Ор-ловской области (цвет поля знака - желтый);
- мотоцикл иностранного фажданина, прожи-вающего в г, Москве (цвет по-ля знака - желтый).

Таблица 1}

Серии регистрационных знаков иностранных ТС, зарегистрированных в России

Аней сгпенке кузова в виде надписей. При этом высота дублирующей ^{на} не должна быть менее 300 мм, ширина не менее 120 мм, толщина

Серия ре-ги-страци-онных знаков	Категории иностранных граждан и юриди-ческих лиц
СВ	.Главы дипломатических представительств
Й	Дипломатические представительства, кон-сульские учреждения, международные ор-ганизации, аккредитованные при МИД РФ
Т	Административно-технический и обслу-живающий персонал ди-пломатических представительств, консульских учрежде-ний, меж-дународных организаций, аккре-дитованных при МИД РФ
к	Зарубежиые органы массовой информа-

	ции, аккредитованные при МИД РФ
М, В, Е, Н	Представительства иностранных баиков, фирм и их сотрудников, аккредитованных в установленном порядке при министерствах и ведомствах РФ

На автомобилях устанавливаются по два регистрационных знака, а на других типах ТС по одному. Знаки располагаются по оси симметрии ТС (на легковых автомобилях) или слева от нее по направлению движения. При этом они не должны уменьшать угла переднего и заднего свесов, закрывать внешние световые приборы и экранироваться конструктивными элементами ТС.

Регистрационные знаки грузовых автомобилей, автобусов (кроме особо малых) и прицепов (кроме прицепов легковых автомобилей) *дуб* -30 мм, высота букв - 2/3 отразмера цифр [9].

На оперативные автомобили специальных служб могут выдаваться *доп* *ин* *гельные регистрационные номера* и соответствующие им регистрационные свидетельства.

7 1_2. Регистрационные знаки ТС, временно допущенных к участию в дорожном движении

Когда ТС находится вне пределов органа, где оно должно быть зарегистрировано (например, при покупке, снятии с учета в связи с переездом владельца на новое место жительства в другой регион, вывоза ТС из-за границы и т. п.), на нем устанавливаются выполненные из бумаги регистрационные знаки «Транзит».

Они выдаются торговыми предприятиями, заводами-изготовителями ТС службами международных автомобильных перевозок Минтранса, расположенными на пунктах пропуска через государственную границу России, или соответствующими подразделениями ГИБДД *на срок от 5 до 20 суток*. При этом в документах, предоставляющих право собственности на ТС, производится соответствующая отметка о выдаче данных регистрационных знаков. При наличии уважительных причин (ДТП, серьезная поломка в пути и т. д.) *срок их действия может быть увеличен* по решению главных государственных инспекторов БДД или начальниками РЭП органов внутренних дел, дислоцированных по маршруту переезда ТС.

На обратной стороне регистрационного знака «Транзит» указывается марка, модель, идентификационные номера агрегатов, год выпуска и другие данные о ТС, паспорте ТС, владельце и документах, подтверждающих право собственности на ТС. Эта информация заверяется подписями и печатями должностных лиц торговых организаций или ГИБДД.

Регистрационные знаки «Транзит» устанавливаются на переднем и заднем ветровых стеклах легковых автомобилей и автобусов, а на грузовых автомобилях, тракторах и самоходных машинах - только на переднем ветровом стекле справа по направлению движения. *На мотоциклы и прицепы оанные знаки не устанавливаются*. В этом случае они выполняют роль

кумента, ^{кот}орый при необходимости предъявляется для проверки работ-
никам ДПС наряду с другими регистрационными документами.

• ¹-3. *Национальные регистрационные знаки* иностранные ТС, прибы-
вающие на территорию РФ на срок *до шести Цев*, эксплуатируются с нацио-
нальными регистрационными знака-

^{Кото}рые в соответствии с Конвенцией о дорожном движении должны

г)

д)

124K08	34
1	
AA102A	77

е) 322 MM

ж) _п
I

C. 33
4ш ;:

KY
5 -
!~

Рассмотрим несколько примеров:

- а) **5234 MM 77** RUS — автомобиль воинской части (цвет поля знака
черный);
- б) **016 CD 2 77** RUS — автомобиль посла Австралии.
Первые три цифры указывают шифр государ-
ства (016 — Австралия),
цифра 2 после серии — номер автомобиля
посла,
77 — код г. Москвы (цвет поля знака — красный);
- в) **003 D 014 77** RUS — автомобиль сотрудника посольства Канады.
Первые три цифры — шифр государства
(003 Канада),
три цифры после серии — номер автомобиля
(цвет поля знака — красный);

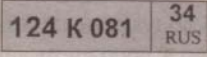
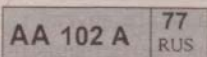
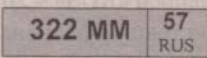
г)		— автомобиль корреспондента из Кореи (цвет поля знака — желтый);
д)		— автомобиль иностранного гражданина, проживающего в г. Москве (цвет поля знака — желтый);
е)		— автомобильный прицеп иностранного гражданина, проживающего в Орловской области (цвет поля знака — желтый);
ж)		— мотоцикл иностранного гражданина, проживающего в г. Москве (цвет поля знака — желтый).

Таблица 11

Серии регистрационных знаков иностранных ТС, зарегистрированных в России

Серия регистрационных знаков	Категории иностранных граждан и юридических лиц
CD	Главы дипломатических представительств
D	Дипломатические представительства, консульские учреждения, международные организации, аккредитованные при МИД РФ
T	Административно-технический и обслуживающий персонал дипломатических представительств, консульских учреждений, международных организаций, аккредитованных при МИД РФ
K	Зарубежные органы массовой информации, аккредитованные при МИД РФ
M, B, E, H	Представительства иностранных банков, фирм и их сотрудников, аккредитованных в установленном порядке при министерствах и ведомствах РФ

- автомобиль корреспондента из Кореи (цвет поля знака - желтый);
- автомобиль иностранного гражданина, проживающего в г. Москве (цвет поля знака-желтый);
- автомобильный прицеп иностранного гражданина, проживающего в Орловской области (цвет поля знака - желтый);
- мотоцикл иностранного гражданина, проживающего в г. Москве (цвет поля знака - желтый).

Таблица 1}

Серии регистрационных знаков иностранных ТС, зарегистрированных в России

Аней сгпенке кузова в виде надписей. При этом высота дублирующей ^{на} не должна быть менее 300 мм, ширина не менее 120 мм, толщина

Серия регистрационных знаков	Категории иностранных граждан и юридических лиц
CB	Главы дипломатических представительств

Й	Дипломатические представительства, консульские учреждения, международные организации, аккредитованные при МИД РФ
т	Административно-технический и обслуживающий персонал дипломатических представительств, консульских учреждений, международных организаций, аккредитованных при МИД РФ
к	Зарубежные органы массовой информации, аккредитованные при МИД РФ
М, В, Е, Н	Представительства иностранных баиков, фирм и их сотрудников, аккредитованных в установленном порядке при министерствах и ведомствах РФ

На автомобилях устанавливаются по два регистрационных знака, а на других типах ТС по одному. Знаки располагаются по оси симметрии ТС (на легковых автомобилях) или слева от нее по направлению движения. При этом они не должны уменьшать угла переднего и заднего свесов, закрывать внешние световые приборы и экранироваться конструктивными элементами ТС.

Регистрационные знаки грузовых автомобилей, автобусов (кроме особо малых) и прицепов (кроме прицепов легковых автомобилей) *дуб* -30 мм, высота букв - 2/3 от размера цифр [9].

На оперативные автомобили специальных служб могут выдаваться *доп* *ингельные регистрационные номера* и соответствующие им регистрационные свидетельства.

7 1_2. Регистрационные знаки ТС, временно допущенных к участию в дорожном движении

Когда ТС находится вне пределов органа, где оно должно быть зарегистрировано (например, при покупке, снятии с учета в связи с переездом владельца на новое место жительства в другой регион, вывоза ТС из-за границы и т. п.), на нем устанавливаются выполненные из бумаги регистрационные знаки «Транзит».

Они выдаются торговыми предприятиями, заводами-изготовителями ТС службами международных автомобильных перевозок Минтранса, расположенными на пунктах пропуска через государственную границу России, или соответствующими подразделениями ГИБДД *на срок от 5 до 20 суток*. При этом в документах, предоставляющих право собственности на ТС, производится соответствующая отметка о выдаче данных регистрационных знаков. При наличии уважительных причин (ДТП, серьезная поломка в пути и

т. д.) срок их действия может быть увеличен по решению главных государственных инспекторов БДД или начальниками РЭП органов внутренних дел, дислоцированных по маршруту переезда ТС.

На оборотной стороне регистрационного знака «Транзит» указывается марка, модель, идентификационные номера агрегатов, год выпуска и другие данные о ТС, паспорте ТС, владельце и документах, подтверждающих право собственности на ТС. Эта информация заверяется подписями и печатями должностных лиц торговых организаций или ГИБДД.

Регистрационные знаки «Транзит» устанавливаются на переднем и заднем ветровых стеклах легковых автомобилей и автобусов, а на грузовых автомобилях, тракторах и самоходных машинах - только на переднем ветровом стекле справа по направлению движения. На мотоциклы и прицепы оанные знаки не устанавливаются. В этом случае они выполняют роль документа, ^{кот}орый при необходимости предъявляется для проверки работникам ДПС наряду с другими регистрационными документами.

• ¹-3. Национальные регистрационные знаки иностранные ТС, прибывающие на территорию РФ на срок до шести Цев, эксплуатируются с национальными регистрационными знаками

• ^{Кото}Рыле в соответствии с Конвенцией о дорожном движении должны

Пример 4. Сочетание 1НО1ЕСЬ35РУ021341 - означает, что ТС произведено в США (1), это мотоцикл «Харлей-Девидсон» (НО), вид мотоцикла (1), модель (Е), линия производства (С), серия (Ь), модификация двигателя (3), контрольная цифра (5), год выпуска (Р - 1993), предприятие, производившее сборку (V), заводской порядковый номер мотоцикла (021341).

Таблица 12

Международный идентификационный код изготовителя (\УМ1) некоторых ТС, получивших распространение в России

№ п/п	\УМ1	Изготовитель	№ п/п	\^М1	Изготовитель
1	ХТА	ВАЗ	17	УР7	Ситроен
2	Х1А	ГАЗ	18	У57	Ситроен (Испания)
3	хТВ	АЗЛК	19	•^оь	Опель
4	хТС	КАМАЗ	20	У32,У53	СААБ-Скания
5	хТМ	МАЗ	21	ЗАЬ	Ленд Ровер

6	хтк	иж	22	ЗВА	Крайслер (Великобритания)
7	Л2, Ш, Л4, 4Т1, ЯК	Тойота	23	УРЗ	Пежо
8	тнм, <i>тм.</i> , Ш1, Ш2	Хонда	24	У&З	СААБ
9	1М1, 1М2, 1М3, 4Р2	Мазда	25	1АА	Исузу
10	152, 153, 134,	Сузуки	26	УУ1	Вольво
11	2АА, гАВ, 2РА	ФИАТ	27	\^ВБ	Мерседес- Бенц
12	\УА11	Ауди	28	КР1	Субару
13	ШУШ, ААУ, ШУ1	Фолькс- ваген	29	ПС	Джип
14	-\УВА	БМВ	30	Ш1,Ж8	Ниссан
15	УР1	Рено	31	УВ1	Вольво (Бельгия)___^
16	1А3,)А4, 1МА, МС	Мицуби- си	32	1РА, 1РТ	Форд

Международный идентификационный код изготовителя (WMI)
некоторых ТС, получивших распространение в России

№ п/п	WMI	Изготовитель	№ п/п	WMI	Изготовитель
1	XTA	BA3	17	VF7	Ситроен
2	XIA	GA3	18	VS7	Ситроен (Испания)
3	XTB	A3ЛК	19	WOL	Опель
4	XTC	КАМА3	20	YS2,YS3	СААБ-Скания
5	XTM	MA3	21	SAL	Ленд Ровер
6	XTK	ИЖ	22	SDA	Крайслер (Великобритания)
7	JT2, JT3, JT4, 4T1, JTN	Тойота	23	VF3	Пежо
8	JHM, JHZ, JH1, JH2	Хонда	24	Y&3	СААБ
9	JM1, JM2, JM3, 4F2	Мазда	25	JAA	Исузу
10	JS2, JS3, JS4,	Сузуки	26	YVI	Вольво
11	ZAA, ZAB, ZFA	ФИАТ	27	WBD	Мерседес-Бенц
12	WAU	Ауди	28	KF1	Субару
13	WVW, AAV, WV1	Фольксваген	29	IJC	Джип
14	WBA	БМВ	30	JN1, JN8	Ниссан
15	VF1	Рено	31	YB1	Вольво (Бельгия)
16	JA3, JA4, JMA, JMC	Мицубиси	32	IFA, IFT	Форд

та В

$$\Gamma'' \quad \wedge \quad \Gamma'$$

тк и наличия в нгм измененных символов. Проверить контрольную ^ ьпу можно, используя специальную матрицу (см. табл. 13) и следую-й порядок расчета.

Таблица 13 Матрица для проверки контрольной цифры УШ

[illegible]

В	8	7	6	5	4	3	2	10	0	9	8	7	6	5	4	3	2
Г																	

- 1) занести номер УШ в строку «А» данной матрицы;
- 2) в строку «Б» внести числовые значения, соответствующие каждой цифре УШ, и каждой букве, используя следующие числовые эквиваленты букв: А=1=1, В=К=5=2, С=1ХГ=3, О=М=1>4, Е=М=У=5, Р=>У=6, С=Р=Х=7, Н=У=8, Г=9;
- 3) заменить буквы, соответствующие году выпуска ТС, их числовыми значениями (У=1998, Х=1999, У=2000 и т. д. по табл. 116);
- 4) умножить числа, размещенные в строке «Б», на цифры, указанные в строке «В», и поместить их в соответствующие столбцы строки «Г»;
- 5) сложить все цифры в строке «Г»;
- 6) разделить сумму, полученную в строке «Г», на число 11.

Результат деления дает нам искомую «контрольную цифру». Если результатом деления является однозначное число, совпадающее с тем, которое указано в номере УИМ, то можно с большой долей вероятности утверждать, что данный УИМ не подвергался видоизменению. Когда результатом Деления является число «10», то контрольная цифра должна быть представлена буквой «Х».

Идентификационный номер можно определить и по специальной таблице^устанавливаемой на каждое ТС согласно ГОСТ 12971-67 [7.10.]

а на ней также указываются индекс (модель, модификация, исполнение) двигателя, допустимая полная масса ТС и некоторые другие конструктивные параметры.

Маркировка двигателей, шасси и кузовов на каждом из заводов - изготовителей ТС **может существенно различаться по форме, содержанию**

и месту расположения. Для усвоения особенностей маркировки необходимо изучить специальные справочники и совместно с работниками авто технической инспекции ГИБДД принять участие в проведении технического осмотра автотранспортных средств, выпускаемых в массовом порядке, включая осмотр моделей иностранного производства, получивших широкое распространение в России. При этом следует иметь в виду, что идентификационные номера (модель, порядковый номер и дата изготовления) могут наноситься на отдельные агрегаты ТС. Например, на всех современных модификациях автомобилей МАЗ нумеруются коробки перемены передач (на горизонтальной плоскости верхней половины картера), ведущие мосты (на верхней полке картера) и передние оси (на правой рессорной площадке).

Наиболее универсальным и надежным средством идентификации ТС является нанесение маркировки на их стекла, облицовку, панель приборов радиоаппаратуру, аккумулятор, другие пластмассовые и стеклянные детали. Данная операция производится методом напыления металлическими порошками че-

Работы по маркировке ТС могут производиться специализированными фирмами (центрами, пунктами), которые передают информацию о проделанной ими работе в Центральный банк данных кодированных автомобилей (ЦБДК) или его филиалы, сведениями которого в любой момент могут воспользоваться службы ГИБДД. Выполнение маркировки по международным нормам позволяет вносить указанные признаки в соответствующие *международные поисковые системы*. Возможные отклонения от стандартной маркировки и дополнения к ней на конкретных ТС также отражаются в информационных массивах. Так, по зарубежному стандарту ВО АК-209 видимая маркировка наносится на лобовое и заднее стекла параллельно боковым уплотнителям, в нижней части боковых стекол, на рассеиватели фар, блоки фонарей и все зеркала в их средней части. Невидимые метки ставятся в верхней части щитка приборов напротив водителя, на левой междверной стойке со стороны передней двери и на внутренней стороне крышки багажника слева (см. рис. 15)².

Рис. 15. Расположение маркировок на автомобиле (стандарт ВС АМ-209): —»~ - видимая маркировка •^ - невидимая маркировка

В целях усиления внимания участников дорожного движения к ТС, имеющим относительно высокую потенциальную опасность, на них устанавливаются предупреждающие знаки и надписи, совокупность которых можно условно разделить на следующие группы:

- К первой группе относятся знаки:

- Иевидимую маркировку предлагается наносить на обивку крыши в центральной ее части на расстоянии около 20 мм от уплотнителя ветрового стекла; обивку спинок сидений- в среднсь части их лсвой боковой поверхности, корпус переключателя указателей поворота -^ВАОЛЬ рулевой колонки.

Но законодательству некоторых штатов США маркировка в обязательном порядке осуществляется не менее чем в 28 местах ТС.

- 2) «Учебное ТС» - равносторонний треугольник белого цвета с красной каймой, в который вписана буква «У» черного цвета;
- 3) «Глухой водитель» - круг желтого цвета с нанесенными внутри тремя черными кружками, обозначающий также и глухонемых водителей;
- 4) «Инвалид» - желтый квадрат с черным изображением символа таблички 7.17 приложения № 1 к ПДД, обозначающий наличие на ТС как водителя-инвалида, так и пассажиров-инвалидов 1-й и 2-й групп;
- 5) отличительные знаки ТС, участвующих в международном дорожном движении, - эллиптические таблички с нанесенными на них буквенными обозначениями стран, в которых зарегистрированы данные ТС (см. рис. 16).

а) . -

Рис. 16. Отличительные знаки ТС, участвующих в международном дорожном движении

а - при наличии в обозначении одной или двух букв;

б - при наличии трех букв;

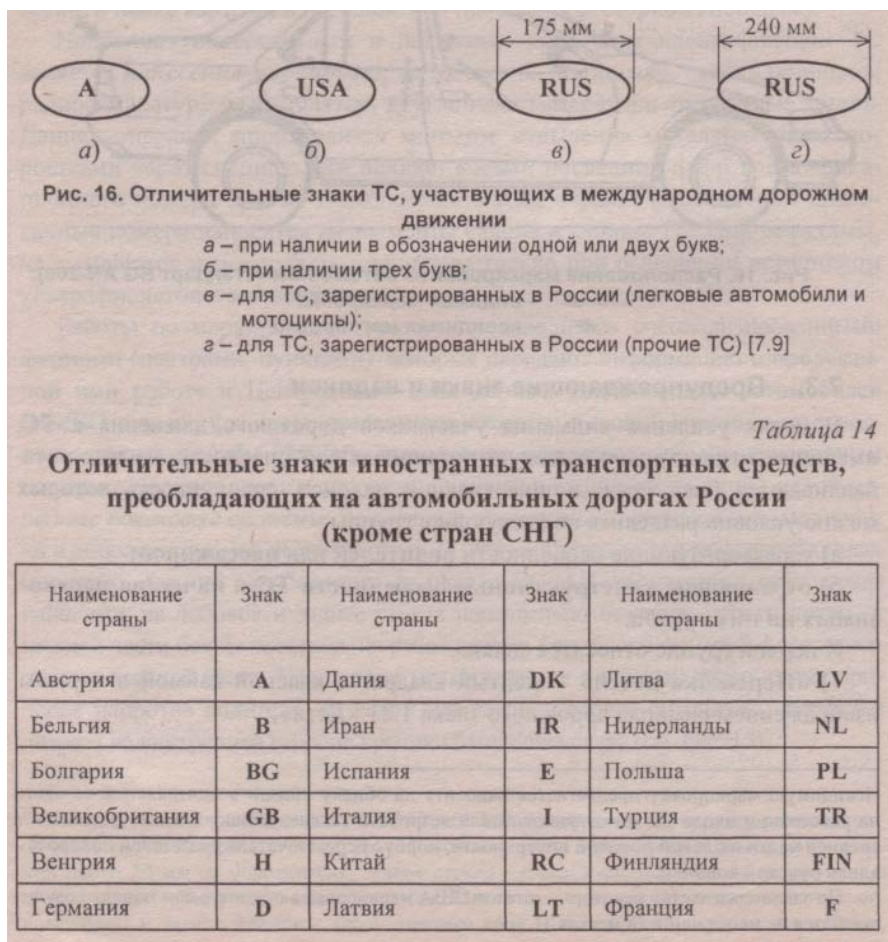
б - для ТС, зарегистрированных в России (легковые автомобили и мотоциклы); а - для ТС, зарегистрированных в России (прочие ТС) [7.9]

Таблица 14

Отличительные знаки иностранных транспортных средств, преобладающих на автомобильных дорогах России (кроме стран СНГ)

Наименование страны	Знак	Наименование страны	Знак	Наименование страны	Знак
Австрия	А	Дания	ОК	Литва	БУ
Бельгия	В	Иран	1К	Нидерланды	N1,
Болгария	вс	Испания	Е	Польша	РЬ
Великобритания	СВ	Италия	І	Турция	тк
Венгрия	Н	Китай	КС	Финляндия	пя

Германия	О	Латвия	ЬТ	Франция	к



Н едко отличительные знаки, соответствующие зарубежным ТС (см. ожение 4 к пособию), можно увидеть на автомобилях российских гра-^{Л^} н. Обнаружив подобные факты, сотрудники ДПС должны разъяснять лельцам транспорта, что установка таких табличек неправомерна и их ^В пользование в качестве декоративного элемента не допускается³.

Ко второй группе относятся знаки «**Опасный груз**», «**Крупногаба-итный груз**» и «**Длинномерное ТС**» (порядок их применения подробно сматривается в р_{аз}Дел_е 13 пособия) и специальные надписи, обозначающие тип конструкции кузова. Последние представляют собой сочетания чаглавных букв латинского алфавита темно-синего цвета высотой от 12 см и более по которым можно судить о видах и условиях перевозки груза конкретным ТС (см. табл. 15).

Таблица 15 Обозначения типа кузовов грузовых автомобилей

№ п/п	Тип	Конструкционные особенности.

1	№	Изотермический кузов с нормальной изоляцией
2.	т	Изотермический кузов с усиленной изоляцией
3	ЮЧА	Кузов-ледник с нормальной изоляцией класса А
4	ККА	Кузов-ледиик с усиленной изоляцией класса А
5	тв	Кузов-рефрижератор с усиленной изоляцией класса В
6 7	ША	Кузов-рефрижератор с нормальной изоляцией класса А
	С^А	Отапливаемый кузов с нормальной изоляцией класса А
8 ≈ — — — — — — , 9	скв	Отапливаемый кузов с усиленной изоляцией класса А
	сквх	Отапливаемый кузов с усиленной изоляцией и неавтономным нагревательным оборудованием

кретным ТС (см. табл. 15).

Таблица 15

Обозначения типа кузовов грузовых автомобилей

№ п/п	Тип	Конструкционные особенности
1	IN	Изотермический кузов с нормальной изоляцией
2	IR	Изотермический кузов с усиленной изоляцией
3	RNA	Кузов-ледник с нормальной изоляцией класса А
4	RRA	Кузов-ледник с усиленной изоляцией класса А
5	IRB	Кузов-рефрижератор с усиленной изоляцией класса В
6	INA	Кузов-рефрижератор с нормальной изоляцией класса А
7	CNA	Отапливаемый кузов с нормальной изоляцией класса А
8	CRB	Отапливаемый кузов с усиленной изоляцией класса А
9	CRBX	Отапливаемый кузов с усиленной изоляцией и неавтономным нагревательным оборудованием

Знак «Ограничение скорости», выполненный в виде уменьшенной

Знак «Ограничение скорости», выполненный в виде уменьшенной дорожно-го знака 3.24, устанавливается на ТС, максимальная скорость которых ограничена техническими характеристиками *ниже пределов, определенных пунктом 10.3 ПДД, либо если ТС перевозят крупногабаритные и тяжеловесные грузы, а также когда водитель ТС имеет водитель-*

с"-. Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/91 от 1994 г.

ский стаж менее двух лет. В последнем случае этот знак характеризует водителя и в данном качестве может быть отнесен к первой из рассмотренных нами групп.

7.4. Функциональные знаки

1. Для обеспечения безопасного, беспрепятственного и эффективного выполнения своих функций в условиях отступления от общих требований ПДД транспортные средства пожарной охраны, милиции, скорой медицинской помощи, инкассации, ВАИ, других аварийно-спасательных и специальных служб могут иметь **опознавательные надписи и знаки**, соответствующие утвержденным для них **цветографическим схемам** (см. табл. 16) [7.1].

Таблица 16

Цвета окраски, опознавательные знаки и надписи ТС оперативных служб

№ п/п	Видоперативной службы	Основной цвет ТС	Контрастирующий	Знаки, надписи, эмблемы на ТС

			цвет	
1	Пожарная охрана	красный	белый	Номер части, город, буквенно-цифровое обозначение'
2	Милиция	белый	синий	«Милиция», буквенно-цифровое обозначение, герб
3	ДПС	белый	синий	«Милиция», «ДПС», герб
4	Скорая медицинская помощь	лимонный (белый)	красный	«03», номер больницы, гаража, эмблема «Красный крест»
5	Аварийная служба	золотисто-желтый	красный	«Аварийная служба», номер части, гаража
6	ВАИ	светло-серый, защитный	голубой	«Военная автомобильная инспекция», «ВАИ»
7	Инкассация	песочный, бежевый, кремовый	светло-зеленый	(не регламентируется)

Цвета окраски, опознавательные знаки и надписи ТС оперативных служб				
№ п/п	Вид оператив- ной службы	Основной цвет ТС	Контрасти- рующий цвет	Знаки, надписи, эмблемы на ТС
1	Пожарная охрана	красный	белый	Номер части, город, буквен- но-цифровое обозначение*
2	Милиция	белый	синий	«Милиция», буквенно-циф- ровое обозначение, герб
3	ДПС	белый	синий	«Милиция», «ДПС», герб
4	Скорая медицинская помощь	лимонный (белый)	красный	«03», номер больницы, гара- жа, эмблема «Красный крест»
5	Аварийная служба	золотисто- желтый	красный	«Аварийная служба», номер части, гаража
6	ВАИ	светло- серый, защитный	голубой	«Военная автоинспекция», «ВАИ»
7	Инкассация	песочный, бежевый, кремовый	светло- зеленый	(не регламентируется)

2. Кроме особой окраски и надписей ТС оперативных служб могут оснащаться одним или несколькими **сигнальными проблесковыми маяками** синего цвета и мощными **звуковыми сигналами** с циклическим шмем частоты в гтрделах от 0,1!> до 0 с. ири этом проилесконые лжны давать световой луч на угол 360° в горизонтальной плоскости.

Г, ключючение составляют лишь ТС, выполненные на шасси грузовых автообилей, а также транспортных средств ДПС и ВАИ, обеспечивающие опровождение колонн транспортных средств, для которых допускается *«меньшение свепгового луча маяка <)о 180°.*

3. Транспортные средства оперативных служб ФСО могут оборудовать-ся условными опознавательными сигналами в виде одной или двух *фар синего цвета*, расположенных симметрично продольной оси автомобиля и работающих совместно с двумя ставдартно установленными *противоту-маиными фарами* в режиме «две (одна) синие- две противотуманные». На мотоциклах почетного эскорта монтируются две дополнительные фары *синего и красного цветов*, работающие в режиме «синяя и красная - синяя и красная».

4. В целях создания условий по скорейшему оказанию медицинской помощи пострадавшим при ДТП на автомобилях, принадлежащих вра-чам, могут с их согласия устанавливаться опознавательные знаки «Врач» в виде квадрата синего цвета с вписанными в него белым кругом и крас-ным крестом [9]. При этом территориальные органы здравоохранения должны выдавать врачам-водителям соответствующиё удостоверения и талоны на право бес'платного использования других ТС в случаях, угро-жающих жизни больного. Выдачу знаков «Врач» организуют подразделе-ния ГИБДД на основании списков, представляемых органами здраво-охранения,

5. На грузовые автомобили, осуществляющие международные перевозки, могут быть нанесены надписи «Т1К» (международные перевозки). Надписи выполняются заглавными латинскими буквами белого цвета на синих табличках размером 250 × 400 мм. Они свидетельствуют о том, что техническое состояние ТС соответствует международным требованиям, и данному транспорту представляется преимущественное право при въезде на таможенный контроль.

7.5. Конструкционные признаки ТС

Хорошее знание *внешних особенностей ТС* помогает идентифицировать их в случае поиска и преследования при неблагоприятных условиях. Для наблюдения (ограниченной видимости, дожде, снегопаде, высокой скорости движения проходящих ТС, значительной удаленности от на-^олк>даемого ТС и т. п.), когда регистрационные знаки практически неразличимы либо намеренно загрязнены. В связи с этим личный состав подразделений ДПС должен систематически изучать специальную литерату-

ру, иллюстрированные каталоги ТС и периодические издания по вопросам самой автомобильной техники с целью усвоения основных конструктивных признаков ТС.

1. Легковые автомобили различают по пространственной *композиции салона, моторного и багажного отсеков* (одно-, двух и трехобъемные) также по наличию на них крыши и ее конструктивным особенностям (см приложение 5 к пособию и рис. 17а, 17б).

2. Применительно к грузовым ТС к таким признакам относят;

а) *конструкцию грузовой платформы* (бортовые, фургоны, самосвалы седельные тягачи, специализированные (автоцистерны, панелевозы и т. п (см. рис. 17в));

б) *эксплуатационные возможности* (повышенной проходимости' внедорожные);

в) *тип кабины* (капотная, безкапотная (см. рис. 17в));

г) *эмблемы заводов (фирмы) - изготовителей и оригинальные детали декоративного оформления.*

Из-за ограниченности номенклатуры ТС, производимых в России, их распознавание не представляет серьезных трудностей. Что же касается транспорта зарубежного производства, то в подразделениях ГИБДД повсеместно распространено мнение о том, что *изучение типов, марок и конструктивных особенностей таких ТС не имеет смысла в силу резкого увеличения импорта автомобилей.* Вместе с тем при организации служебной подготовки личного состава ДПС следует исходить из того, что более 95 % ввозимых и временно прибывающих в Россию ТС представляют собой продукцию нескольких ведущих автомобилестроительных фирм европейских стран, Японии и США. К их числу относятся Мерседес, Opel, Уолво, ВМУ (ФРГ), ИАТ (Италия), Тойота, Эдзеп, Ниссан (Япония), Уолво (Швеция), Лепард;;

Peugeot (Франция), Dodge, Sepega! Motors (США), Skoda (Чехия), Daewoo, KIA (Южная Корея), SEAT (Испания).

Как правило, они выпускают несколько типов ТС, каждый из которых имеет модификации. Из-за расширения экспортных поставок, развития кооперации и специализации в автомобильной промышленности современные модели из различных стран имеют, на первый взгляд, много общего. Однако при внимательном и систематическом их изучении можно за относительно непродолжительное время усвоить, что каждая крупная фирма стремится сохранить присущие ей элементы внешнего оформления и компоновки автомобилей. Например, легковые автомобили французской фирмы «Peugeot!» отличаются своеобразной формой фар, западногерманского концерна «Мерседес» - «вертикальной» решеткой радиатора, шведской фирмы «Volvo» - наличием диагональной полосы на облицовке, итальян-

-кой и «Alfa Romeo» - необычно большим знаком завода-изготовителя «^''' ит. д.

е)

Рис. 17а. Некоторые типы кузовов легковых **автомобилей**:

^а) седан; б) купе; в) кабриолет; г) хэтчбек; д) джип; е) универсал (модели 80-х гг.)

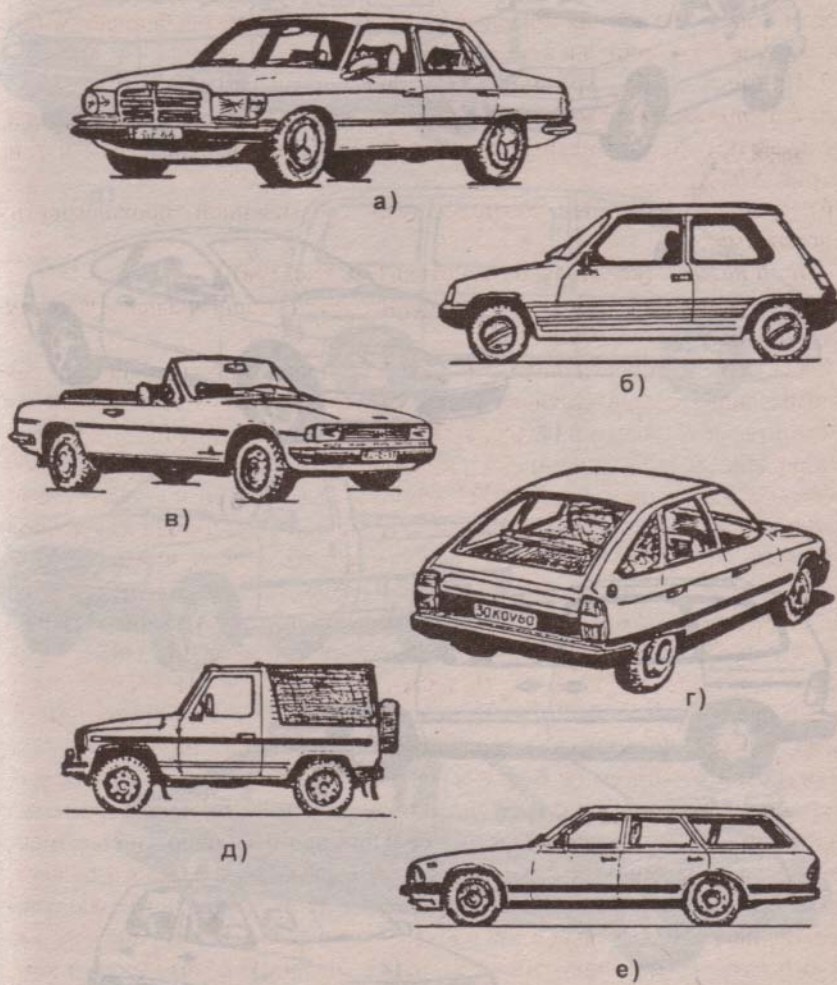


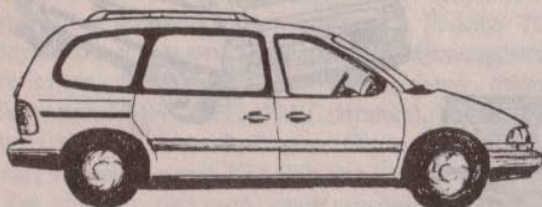
Рис. 17а. Некоторые типы кузовов легковых автомобилей:
а) седан; б) купе; в) кабриолет; г) хэчбек; д) джип; е) универсал (модели 80-х гг.)



a)



б)



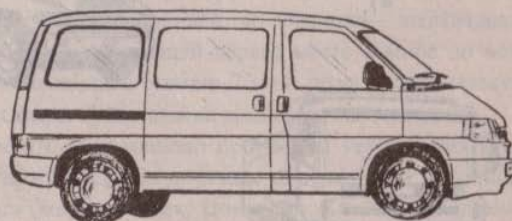
в)



г)



д)



е)

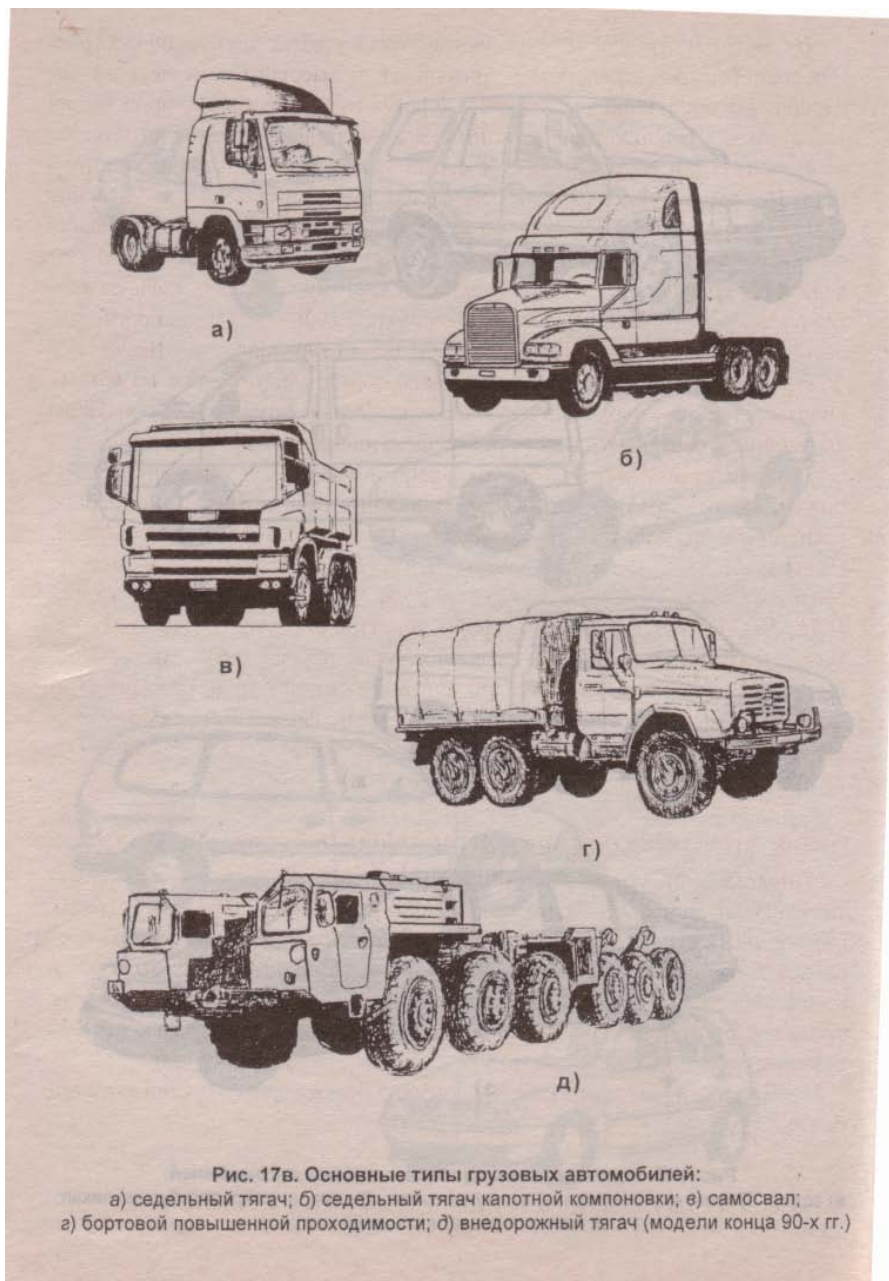


ж)



з)

Рис. 176. Основные типы кузовов легковых автомобилей:
а) седан; б) купе; в) универсал; г) миниуниверсал; д) джип; е) микроавтобус; ж) пикап;
з) лимузин (модели конца 90-х гг.)



Яесмотря на то, что технический прогресс в области автомобилестрое-«пет
 быстро, вследствие практичности и высокого технического со-
 оЦЯ >*!^

шенства продукции, сложности и дороговизны перестройки производст-
 а также наличия разнообразных законодательных, технологических,
 ологических и потребительских ограничений, налагаемых на конструк-
 ,/! ТС замена базовых моделей на автомобильных заводах - явление и^{й10} „
 павнительно редкое. Не случайно даже сейчас, когда мировое производст-
 автомобилей превысило 40 млн. в год, номенклатура базовых моделей асто-
 ется сравнительно ограниченной, и поэтому появление новинок все-гда
 представляет заметное явление. Например, в 1996 г. в Италии производи-лось
 тридцать марок легковых автомобилей, во Франции- шестнадцать, в фрГ-
 двадцать две, Японии, занимающей первое место в мире по объему произ-

водства легковых автомобилей (свыше 7 млн. штук в год), продукция автомобилестроительных фирм представлена лишь десятью марками⁴.

В значительной мере это обусловлено процессом укрупнения и слияния отдельных предприятий в промышленные объединения и концерны, такие как Опега! Мо!ог\$ (марки Бьюик, Воксхолл, Кадиллак, Олсмобил, Понтиак, Халден, Шевроле, Опель); ВгШЗЬ МоШг (марки МГ, Дэймлерс, Моррис, Остин, Принсес, Ровер, Триумф, Ягуар); Р1АТ (марки Антобь-янки, Лянча, Мюрат, Сеат, Феррари, Фиат); РЗА (марки Пежо, Матра, Ситроен, Тальбо). Автомобильная индустрия других стран, кроме Япо-нии, США, ФРГ, Франции, Италии, России, Южной Кореи, Великобрита-нии и Испании, представлена преимущественно филиалами ведущих аме-риканских и европейских фирм. Выпускаемые ими модели, как правило, не имеют существенных отличий от базовых.

7.6. Признаки подделки регистрационных знаков

Подделка или уничтожение идентификационного номера, номера ку-зова, шасси, двигателя, а также подделка государственного регистра-онного знака в целях эксплуатации и сбыта транспортного средства пре-следуются в уголовном лорядке и влекут ответственность в соот'ветствии ^с ст. 326 УК. Чаще всего при проверке автототранспортных средств подделка регистра-ционных знаков (далее «знаков») выявляется по сле-ДУЮщим признакам:

1) буквы, цифры и окантовка выполнены в виде выпуклостей высотой ^бо-лее 2 мм;

Рис. 17в. Основныетипы грузовых автомобилей:

а) седельный тягач; б) седельный тягач капотной компоновки; е) само-свал; г) бортовой повышенной проходимости; д) внедорожный тягач (модели конца 90-х г -

иогие из них выпускаются офаниченными **сериями**, поэтому в России от-дельные страны ^бЧно представлены не более чем 3-5 базовыми **моделями**.

2) на оборотной стороне отсутствует нестирающийся знак предприятия изго-товителя;

3) выпуклости символов имеют в сечении не трапецевидную, а прямо-угольную форму; ^ч

4) для изготовления знака использован металл толщиной менее 0,8 мм-

5) толщина линий и букв не соответствуют ГОСТу [7.2];

6) в символах использованы буквы Б, Г, Д, И, Й, Л, П, У, Ф, Ц, Щ[^] ^ Ю, Я, не соответствующие латинскому алфавиту;

7) размеры знака и расстояние между отверстиями для его крепежных болтов не соответствуют ГОСТу;

8) имеется покрытие из прозрачного материала значительной толщиныг

9) форма цифр и букв знака не соответствует ГОСТу;

10) бланк знака «Транзит» выполнен от руки;

11) на знаках ТС, изготовленных после 1996г., отсутствует световоз-вращающее покрытие;

12) отсутствует специальная голографическая наклейка.

, 7.7. Признаки подделки идентификационных номеров

Номера кузовов, двигателей и шасси ТС традиционно являются *наиболее распространенными объектами подделки*. Сложность процедуры установления их подлинности предопределяется не только отсутствием единых норм, устанавливающих способы и места нанесения маркировочных данных на ТС, но и тем, что заводы-изготовители до сих пор используют ручную операцию установки клейм, с помощью которых набиваются номера. Это неизбежно приводит к отклонению отдельных цифр от горизонтали и вертикали. На практике нередко отмечаются случаи, когда нечеткая маркировка оказывается лодлинной. Например, на блоках двигателей из алюминиевых сплавов относительно часто отдельные цифры номеров набиваются дополнительно, что сопровождается возникновением сдвоенных очертанок и сдвигов отдельных символов. Тем не менее *цифры, нанесенные в заводских условиях, выглядят значительно четче, ровнее и имеют характерный профиль канавок*⁵. Номера, выполненные в кустарных условиях, можно определить по следующим признакам:

- 1) свежим следам обработки поверхности, на которую нанесены символы;
- 2) неравномерности расположения или нечеткости отдельных цифр и букв;
- при изменению цвета окраски панелей в местах маркировки;
- Д-, несООответствию выпуклости от воздействия штампа символа на обонной стороне кузовной детали вогнутости на ее лицевой стороне;
- 5) смещению цифр в сторону оттого места, где они обычно должны быть;
- 6) неровности панели, на которой расположен номер;
- 7) наличию следов воздействия слесарного или абразивного инструмента на панели в зоне размещения номера;
- 8) следам краски, шпаклевки в зоне размещения номера;
- 9) ОТСУТСТВИЮ или значительному повреждению таблички завода-изготовителя;
- 10) несоответствию номеров, указанных на табличке, номерам, нанесенным непосредственно на двигателе, кузове, шасси;
- П) креплению таблички завода-изготовителя на винтах либо на заклепках с необычной формой головки;
- 12) отсутствию специального лакового покрытия блока двигателя в месте нанесения номера;
- 13) использованию символов «I», «O», «P» в идентификационных номерах.

7.8. Способы выявления подделки идентификационных номеров

Подделка идентификационных номеров нередко осуществляется путем изменения (добавления) отдельных элементов в цифры и буквы, имеющие сходное начертание. Например, цифра 8 меняется на 6, 3 на 5, 1 на 7 или 4. *Ставшие излтиними элементы заполняются припоями, шпаклевкой, пластичными материалами и закрашиваются.*

Достаточно часто встречается полное удаление заводских номеров, соответствующая обработка поверхности и набивка на нее новых символов. Учитыв-

вая, что определение ранее существовавших номеров агрегатов ТС представляет на практике сложную задачу не только с организационной⁶, но и технической точек зрения, имеет смысл кратко представить технологию необходимых в данном случае металлографических исследований, к проведению которых можно и нужно привлекать специалистов в области материаловедения.

1. Штамповка (выдавливание) символов на поверхности металла при искажении его кристаллической решетки и изменению физико-химических свойств участков, подвергшихся деформации. Если осторожно

При определении подлинности идентификационных номеров можно воспользоваться сравнением осматриваемого автомобиля с другим автомобилем сходной модификации. Вместе тем следует иметь в виду, что в последнее время отмечались случаи хищения с автомобильных заводов пуассонов для набивки номеров и их использования в преступных целях.

^{сложившаяся} практика передачи проверочных материалов и ТС в ОУР, ш в ЭКО и т. д., что нередко является причиной отказа в возбуждении уголовного дела ш кражи.

обработать поверхность металла напильником, наждачной бумагой и вочным порошком, не затрагивая слои, лежащие ниже углублений, образующих буквы и цифр'ы, а затем отполировать и обезжирить, то после нанесения на данную поверхность определе'нных растворов (например, смеси калия и серной кислоты) можно получить контуры символов, имевшихся на металле ранее. Дело в том, что участки, на которых произошли структурные изменения под действием давления штампа, обладают большей химической активностью.

Конечно, подобные экспертизы удаются не всегда. Например, они могут быть безрезультатными, если номер удален с картера двигателя путем среза металла на глубину более 0,8 мм (для чугунных бл(Уков) или оплавлен паяльной лампой (для блоков из алюминиевых сплавов). Вместе с тем существуют простые приемы определения механического воздействия на места нанесения идентификационных номеров. Например, для двигателей автомобилей ВАЗ изменение маркировки путем удаления слоя металла можно установить *наложением инструментальной линейки на поверхности фланцев крестов бензонасоса и масляного фланца* (без снятия двигателя с автомобиля) и измерения величины разности их уровней. На заводе-изготовителе все указанные поверхности обрабатываются одной и той же фрезой за'один проход.

2. Нанесение на заводской номер слоя шпаклевки или пластиче-ских материалов, с последующей набивкой на нем других символов, мож-но обнаружить пристукиванием. Звук от ударов по поверхности, обрабо-танной таким образом, будет несколько глуше, чем обычно. При наличии оснований полагать, что маркировка изменена, следует прочертить по про-филю цифр отверткой или другим острым предметом. Характер полученного следа позво-

ляет судить о составе материала на поверхности узла. Например, его яркий блеск говорит о том, что поверхность подверглась лужению.

3. Утапливание части панели кузова с идентификационным номером и наклейка на это место металлической пластины с другой комбинацией символов могут быть обнаружены путем осмотра или ощупывания внутренних поверхностей панелей. Перед данной операцией следует приподнять теплоизоляционный или другой изоляционный материал, прикрывающий данную поверхность.

4. Повсеместно встречается подделка номеров путем вырезания части панели с маркировкой и последующим привариванием или припаиванием на ее место пластины с другим номером. При этом места соединения тщательно зачищаются, шпаклюются и окрашиваются. Проведение сварочных работ с тонким металлическим листом панелей кузова неизбежно приводит к некоторой *деформации периметра свариваемых фрагментов*

гляцевитости, своственно покрытиям, полученным в условиях. Аналогичный эффект вызывает покраска вновь установленны

ков панелей, поскольку для этих целей используются, как правило, не У но-
апкидные, а синтетические нитроэмали, дающие наплывы, поте-^ мелкие не-
ровности. Таким образом, данный вид подделок можно обна-оужить по сле-
дующим признакам:

я) смещению маркировки относительно ее обычного расположения;

б⁴) пазличию цвета и состояния поверхности панелей и участка нанесе-ния
маркировки;

в) наличию сварочных швов, следов пайки или поддерживающих пла-стин на
нижней части поверхности панели;

г) наличию дефектов однородности металлов, выявленных с помощью спе-
циальных контрольных приборов.

К последним относятся магнитопорошковые, рентгеновские, вихретоко-
вые дефектоскопы и магнитные толщиномеры. Опытная эксплуатация ука-
занных технических средств показала, что для нужд оперативного контроля
подлинности идентификационных номеров ТС сотрудниками ДПС наибо-
лее приемлемыми являются портативные вихретоковые дефектоскопы типа ВД-
81Н, ВД-ПЛЦ, «Контраст М», МВД-2, «Инспектор 0-6». Эти прибо-ры по-
зволяют обнаружить под слоем лакокрасочных покрытий *сварные швы,*
трещины, пайку, стыки неоднородных материалов и другие де-фекты, свя-
занные с подделкой маркировки ТС.

Наиболее распространенным дефектоскопом такого типа является при-бор
«Контраст М». Для его подготовки к работе необходимо выполнить следую-
щие действия:

подключить блок питания и преобразователь к электронному блоку прибора;

проверить величину напряжения при отжатых кнопках управления;

подключить индикатор к каналу ОМ;

установить преобразователь в зоне № 1 контрольного образца;

ручкой калибровки ОМ установить стрелку индикатора на минимум (при
этом световой индикатор не должен включаться);

подключить индикатор к каналу ТЛП и установить стрелку индикатора на минимум (при этом световой индикатор также не должен срабатывать);
установить преобразователь в зоне № 2 контрольного образца (при этом Должны включиться световой индикатор ТЛГ1 и звуковая сигнализация);
подключить индикатор к каналу ОМ;
Установить преобразователь в зоне № 3 контрольного образца (при этом показания индикатора должны увеличиться не менее чем на три деления в сравнении с показанными прибора в зоне № 1;
разместить преобразователь в зоне № 3 контрольного образца (при этом должны включиться световой индикатор ОМ и звуковая сигнализация, а в случае возможно включение светового индикатора ТЛП);

установить преобразователь на исследуемую поверхность кузовной детали ТС рядом с идентификационным номером и подключить его к каналу ОМ-ручкой калибровки ОМ установить стрелку индикатора на минимум (при этом световой индикатор не должен срабатывать);

подключить индикатор к каналу ТЛП и установить стрелку индикатора на минимум (при этом световой индикатор также не должен срабатывать);
произвести сканирование идентификационного номера преобразователем, плотно прижимая его к контролируемой поверхности.

Если после заключительной операции происходит устойчивое включение одного или обоих световых индикаторов и звукового сигнала, то это может указывать на то, что идентификационный номер подделан. Возможна ситуация, когда данные индикаторы действуют не только в зоне расположения маркировки той или иной кузовной детали. В этом случае необходимо уменьшить чувствительность датчика нажатием кнопки «* 0,5»

5. Наилучший маскировочный эффект дает **полная замена панелей с идентификационными номерами**. Однако это требует квалифицированного проведения сварочных работ с последующим изменением шпаклевкой имитацией применения точечной сварки. С этой целью в свариваемых вторично деталях высверливаются отверстия, в которые «закатываются» капли расплавленного металла, а фактические соединения проводятся ручной газовой или полуавтоматической сваркой в защитной среде. Например, на автомобилях ВАЗ подделку можно определить по наличию сплошных или прерывистых сварочных швов, скрепляющих брызговики переднего лонжерона с крыльями либо воздухопровод с передним щитом моторного отсека. При этом сварные швы обычно подвергаются механической обработке и обильно окрашиваются.

7.9. Порядок действий при обнаружении признаков подделки идентификационных номеров и регистрационных документов

При обнаружении признаков подделки идентификационных номеров на узлах, табличке завода-изготовителя ТС, а также в регистрационных документах сотрудники ДПС обязаны:

- а) задержать данное ТС;
- б) изъять документы с признаками подделки;
- в) пригласить понятых и составить акт о выявлении признаков нумерации агрегатов (узлов) ТС или регистрационных документов⁷;

Форма акта определена приложением № 1 к Инструкции по розыску автотранспорт средств [12.5]-

информировать соответствующий территориальный ГОРОВД о факте задержания ТС и документов.

Начальник данного ГОРОВД назначает проведение проверки и решает

в зависимости от обстоятельств ТС либо его постановке на временный учет на период проведения проверки. При необходимости последующего хранения ТС в

ГОРОВД (подразделениях ГИБДД, на охраняемых стоянках) составляется протокол задержания с подробным описанием состояния и комплектности ТС⁸.

Проверка фактов подделки нумерации узлов ТС или расхождения их номеров с записями в паспортах или справках-счетах, выданных торговыми организациями, производится инспекторами по розыску подразделений ГИБДД или ОУР по месту постоянного учета ТС, а регистрационных документов - по месту обнаружения подделки. В ходе проверки устанавливаются место, время, обстоятельства приобретения ТС, его отдельных узлов и агрегатов, их прежние владельцы, а также лица, принимавшие участие в ремонте или переоборудовании ТС. Для выявления первоначальных идентификационных номеров и проверки подлинности документов назначаются необходимые экспертизы, после проведения которых готовятся запросы в ИЦ УВД (МВД) и ГИЦ МВД РФ.

По результатам проверки, проводимой в срок до одного месяца, инспектора по розыску или сотрудники ОУР выносят заключение о правомерности приобретения, установки, переоборудования узлов и агрегатов ТС и возможности их официальной регистрации. Копия заключения передается в соответствующий РЭП и хранится там наряду с другими документами, являющимися основанием для регистрации ТС. Кроме того, в целях исключения возможных недоразумений и повторных проверок сотрудники РЭП могут вклеить в учетные карточки ТС небольшие фотографии (50 x 15 мм) идентификационных номеров с имеющимися на них дефектами. Данные фотографии должны заверяться подписью начальника РЭП.

Когда наряды ДПС обнаруживают разыскиваемое ТС, то его водитель, пассажиры, само транспортное средство и регистрационные документы на него задерживаются. О данном факте немедленно сообщается начальнику территориального ГОРОВД для принятия решения в отношении владельца данного ТС и организации необходимых проверок. Если ТС оказалось оставленным без присмотра, инспектора должны принять меры к сохранению следов на месте его обнаружения и обеспечить непрерывное наблюдение за ним до прибытия следственно-оперативной группы.

Подробнее функции и тактика действий ОВД и подразделений ДПС в процессе розыском и задержанием ТС рассматриваются в разделе 12 пособия.

8. ТАКТИКА ОСТАНОВКИ, ПРОВЕРКИ И ЗАДЕРЖАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Работа в окружении источников повышенной опасности, каковыми являются все ТС, рискованна сама по себе. Если к тому же, лица, управляющие ТС, имеют преступные замыслы и вооружены, то степень риска для сотрудников, занимающихся контролем дорожного движения, может быть признана максимальной. Ежегодно на дорогах России десятки из них погибают и получают увечья. Среди причин этого явления на первое место можно по праву поставить беспечность.

8.1. Факторы, определяющие степень риска при контроле дорожного движения

К основным факторам, определяющим сложившуюся ситуацию, можно отнести следующие.

1. В отличие, например, от сотрудников ОУР, которые обычно знают, куда, для чего и к кому они направляются, какие последствия может повлечь та или иная операция, инспектора ДПС работают преимущественно при отсутствии, недостаточности или чрезмерно большом объеме информации об объектах контроля. Типичный набор функций и обстоятельства их реализации объективно не позволяют нарядам ДПС сконцентрировать внимание на потенциально опасных объектах. Исключение составляют лишь случаи введения в действие планов поисково-заградительных мероприятий, а также работа по конкретным ориентировкам и поручениям.

2. «Усыпляющее» действие оказывает среда общения работников ДПС, состоящая *преимущественно из законопослушных граждан*, а также негативное, в плане соблюдения мер предосторожности, поведение достаточно опытных инспекторов ДПС, которые выступают в роли наставников. Безразличие к личной безопасности может проявляться и как *реакция на продолжительную работу в условиях физических и эмоциональных перегрузок* (в плотных транспортных потоках, при ликвидации последствий ДТП, в районах с высоким уровнем социальной напряженности, в зона стихийных бедствий и т. п.).

. организация дорожно-патрульной службы в отдельных регионах ттко не отвечает принципу концентрации сил при проведении массового

К «пгтя ТГ' Работа инспекторов в одиночку или в составе парного наряда контр*-^{шл 1} ^ •

обеспечивает *надежную страховку* при выполнении ими контрольно-верочных и регулировочно-распорядительных действий. К тому же ы дпс часто выходят на службу, не отработав на тренировках *воз-п-исные варианты взаимной страховки при остановке, проверке, преподании, задержании ТС и отражении вооруженного нападения*.

4 Нормативы, регламентирующие порядок реализации мер воздействия правонарушителям и лицам, подозреваемым в совершении преступлений, традиционно воспринимаются многими сотрудниками ДПС как «набор невыполнимых, оторванных от практики наивностей», «пут на руках и ногах милиции», хотя на самом деле это мощное и проверенное *средство снижения риска*,

5. Немалая часть инспекторского состава предпочитает работать избирательно, подвергая проверке те категории ТС и тех водителей, *контакты с которыми заведомо не повлекут существенных физических и психических усилий*. Подобный подход к несению службы становится одной из важнейших причин формирования групп участников дорожного движения,¹ которые систематически и безнаказанно нарушают установленные требования сотрудников милиции. Столкнувшись с необычной для них принципиальной оценкой своих действий кем-либо из работников ДПС, они склонны к провоцированию инцидентов, способных повлечь применение физической силы и оружия.

6. Значительная часть инспекторов не имеет *устойчивых знаний по-рядка и оснований применения оружия, а также психологической подготовки к его своевременному использованию*.

Учитывая данные обстоятельства, мы будем рассматривать тактику ДПС не только с точки зрения достижения ее эффективности, но обеспечения безопасности сотрудников и граждан. Естественно, указанные ниже тактические приемы не претендуют на универсальность, но в любом случае способствуют сохранению жизни и здоровья работников милиции и окружающих их людей.

⁸-2. Меры безопасности при наблюдении за транспортным потоком

- Демонстративное наблюдение за дорожным движением и выполнение⁰³ возможных распорядительно-регулирующих действий сотрудниками

ДПС неизбежно влечет выполнение водителями транспортных дополнительных маневров, торможений, перестроений, остановок на пол. се движения, а также действий и реакций, *обусловленных желанием уйти от контактов с милицией*. В определенных условиях они могут стать потенциально опасными. Поэтому любые действия инспектора на проезжей части должны быть своевременными, тактически грамотными и понятными не только участникам дорожного движения, но и коллегам. Инспектор действующий независимо и неосторожно, представляет серьезнейшую угрозу жизни и здоровью окружающих! Внедряясь в транспортный поток, он обязан предупредить о своих намерениях напарника, старшего наряда, начальника или дежурного и действовать по предварительно отработанной с коллегами схеме. Именно пренебрежение этим простым по сути, но непростош в плане практической реализации правилом было причиной гибели большинства сотрудников ГИБДД.

В наряде, численностью *два и более* инспектора, должен быть назначен старший, который обязан:

- 1) руководить деятельностью наряда на период несения службы;
- 2) докладывать командиру, дежурному по подразделению о необходимости внесения изменений в расстановку инспекторов и порядок несения ими службы в зависимости от сложившихся обстоятельств;
- 3) контролировать работу личного состава наряда и оказывать ему практическую помощь при выполнении служебных задач;
- 4) проверять правильность ведения служебной документации, качество оформления материалов по ДТП и административным правонарушениям, принимать меры по устранению выявленных недостатков;
- 5) контролировать правильность использования оперативно-технических и специальных средств;
- 6) докладывать дежурному о своем местонахождении и обстановке на участке несения службы не реже одного раза в час.

2. На проезжей части инспектор должен находиться в *форменной одежде*, предусмотренной для данного климатического сезона года. Она должна обеспечивать хорошую тепло- и влагозащиту, обладать необходимой вентиляционной способностью, не стеснять движения при управлении любыми видами автотранспортных средств и при выполнении других служебных задач, а также легко очищаться, поскольку работа нарядов ДПС осуществляется, как правило, в зонах повышенной запыленности и загазованности воздуха, а также при наличии горизонтальных инверсий, образующихся от проходящего транспорта при дожде и снегопаде (подробнее см. раздел 19.9). Кроме того, сотрудник ДПС должен иметь соответствующее световозвращающее снаряжение (околыш фуражки, ремни, краги, накидку, белые перчатки, светящийся жезл) и

освещающие элементы, непосредственно встроенные в форменную одежду. Наличие такого снаряжения, выполненного в соответствии с установленными техническими нормами, обеспечивает видимость инспектора ближним и дальним светом фар автомобилей на расстояниях соответственно 130-150 м и 350-450 м. К сожалению, это условие безопасности часто нарушается, в значительной степени провоцируя преследование ТС «не остановившихся по требованию сотрудников милиции»². 3 Работа по фильтрации транспортного потока на предмет выявления разыскиваемых ТС или по их задержанию должна осуществляться при наличии у инспекторского состава бронежилетов, автоматического оружия и достаточно мощного электрического фонаря. Естественно, для сотрудников, осуществляющих проверку ТС в таком снаряжении, необходимо предусматривать соответствующий режим работы (периодическая смена функций «проверка-страховка», кратковременный отдых после каждого часа работы и т. п.).

4. Исключительное значение при проверке ТС имеет поддержание устойчивой речевой, визуальной, радио- и телефонной связи между отдельными инспекторами наряда, а также между постами, патрульными ав-

томобилями и дежурной частью. Каждый наряд должен не менее „ одного раза в час докладывать дежурному о своем местонахождении и обстановке на участке несения службы. Кроме того, инспектор, проверяющий транспортные средства, должен иметь при себе носимую радиостанцию *независимо от наличия радиостанций в патрульном автомобиле, на СП или у страхующего его действия напарника*. Это дает возможность скрытно предупредить личный состав наряда об обнаружении разыскиваемых ТС или преступников путем передачи предварительно установленного сочетания сигналов тон-вызова или цифрового кода. Открытая передача этих данных может затруднить либо исключить задержание не только уже остановленного ТС, но и тех, которые приближаются к посту ДПС, поскольку преступники могут располагать приемниками, принимающими информацию, передаваемую по милицейским каналам связи.

5. При отсутствии специально оборудованного СП экстренную остановку ТС следует проводить там, где:

а) имеется обзор участка дороги, достаточного для заблаговременной остановки ТС, идущего на максимально возможной скорости; °) Данное действие не будет противоречить ПДД; ^б) наблюдается относительная малолюдность; , инспектор, не имеющий специального снаряжения и находящийся на обочине , практически не виден водителю, который движется в ночное время по влажному фальтовому покрытию при наличии встречного транспорта.

г) отсутствуют жилые дома и остановки общественного транспорта-

д) нет радиотени (обеспечивается устойчивая радиосвязь с дежурной частью или соседними нарядами)³;

е) проезжая часть и обочины имеют удовлетворительное освещение (включая освещение фарами автомобилей, привлеченных для этой цели расставленных в полосе отвода дороги либо на тротуаре);

ж) наряд оснащен патрульным автомобилем, оборудованным световой » звуковой сигнализацией, готовым начать преследование.

6. При высокой плотности транспортного потока подачу сигнала остановки ТС, движущемуся в левых рядах многополосных дорог, необходимо производить с разделительной полосы или островка безопасности В условиях недостаточной видимости и повышенной скользкости дорожного покрытия это действие производится из-за патрульного автомобиля который предварительно устанавливается на разделительной полосе (островке безопасности) с включенным световым и звуковым сигналом.

7. В случаях, не терпящих отлагательства (например, при наличии у водителя разыскиваемого ТС возможностей скрыться), ТС могут подвергаться остановке с отступлением от ПДД. Однако при этом должны предприниматься *меры предосторожности*. В частности, в условиях недостаточной видимости сигнал остановки подается светящимся жезлом, дублируется свистком

или СГУ на дистанции, выбираемой с учетом скорости, типа, габаритов, веса ТС, удаленности полосы его движения, состояния дорожного покрытия, интенсивности и плотности транспортного потока⁴. При этом важно использовать все имеющиеся возможности для демонстрации своей принадлежности к милиции, вплоть до предъявления служебного удостоверения после остановки ТС независимо от наличия у сотрудников установленной формы одежды.

8. В условиях *недостаточной видимости* бывает трудно определить количество пассажиров, находящихся в ТС. Нередко инспектора принимают за сиденья пассажиров сиденья, оборудованные подголовниками, грузы, расположенные в салонах и кабинах автомобилей. Правильное определение численности пассажиров имеет большое значение. Если она не соответствует данным, указанным в предварительно поступившей ориентировке,

- ^{име} предпринять дополнительные меры по обеспечению безопасности наряда, учитывая, что по пути следования в разыскиваем-

-----^-\^ п--<-*,, ,ч<-^ пл *«* • ••-ьг-1 гч *-ъ«*М^*мл Г
ПГ^Л/ГЛЛЛ'

В случаях, когда место, выбранное для остановки и задержания ТС, является предпочтительным, но входит в зону радиотени, им можно воспользоваться лишь при наличии наряда^ который будет иметь возможность ретранслировать радиосвязь,

В дорожной полиции штата Нью-Йорк (США) для этих целей используются два патрульных* автомобиля, установленных в 1,5-2 км друг от друга. Первый экипаж ведет наблюдение за дорожным движением, проверяет по бортовому компьютеру сведения о подозрительных ТС и предупреждает о них второй экипаж, который производит их остановку и проверку.

И Д

ТС могли сесть лица, имеющие огнестрельное оружие. С другой ^{***} _ы когда будет зафиксировано уменьшение численности пассажиров, ° чно после остановки ТС оценить реакцию водителя на вопрос о том, _{когда} вышли из автомобиля его попутчики.

о Инспекторам следует запоминать номерные знаки останавливаемых -22 что позволит установить водителей, имитировавших остановку, а затем кпывшихся. В случае остановки подозрительного или разыскиваемого ТС целесообразно демонстративно записать или передать в эфир его номерной знак и характерные приметы. Не будет лишним после этого запереть записную книжку в патрульном автомобиле или передать ее напарнику и лишь потом подходить к остановленному ТС, рассматривая его как потенциально опасное. При этом характер и тяжесть совершенного водителем правонарушения не должны иметь существенного значения. В любом случае следует исходить из вероятности нападения со стороны как водителя, так и пассажиров ТС.

10. Инспектор может покинуть установленный для него пост (маршрут) только для:

1) принятия неотложных мер по устранению помех и опасностей в движении на соседних участках;

- 2) задержания и доставления в дежурную часть лиц, совершивших административные правонарушения или преступления;
- 3) доставления задержанных ТС к месту хранения;
- 4) оказания содействия в выполнении служебных обязанностей другим нарядам милиции, работникам ФСБ, ФСО, а также представителям общественных формирований;
- 5) преследования лиц, совершивших правонарушение;
- 6) оказания помощи пострадавшим при ДТП, несчастных случаях и т. п.;
- 7) охраны места происшествия;
- 8) принятия мер к ликвидации пожара и стихийных бедствий;
- 9) внезапного заболевания;
- 50) принятия пищи в установленное время [13].

8.3. Проверка неподвижного ТС

Установленное ТС не теряет свойств источника повышенной опасности, крайней мере до тех пор, пока *существует вероятность присутствия хотя бы одного человека и не приняты меры, исключющие его произвольное движение* (качение под уклон, по горизонтальной плоскости при неисправности автоматической коробки передач и т. п.).

ПДД не обязывают водителя выходить из ТС при проверке документов работниками милиции⁵. В свою очередь, последние не вправе требовать его выхода из ТС за исключением особых случаев, предусмотренных законодательством (например, при проведении досмотра ТС, использовании оставленного ТС для преследования преступников и др. (см. ст. 18 [2])) и *оставление обязывает сотрудников ДПС самим подходить к*

ТС и предлагать водителям выйти из кабины (салона) только в тех случаях, когда:

- требуется участие водителя в устранении технической неисправности принадлежащего ему ТС или ликвидации нарушения правил перевозки груза;
- имеются достаточные основания полагать, что водитель находится в состоянии опьянения;
- необходимо проведение сверки номеров агрегатов и узлов ТС с записями в регистрационных документах;
- водитель и пассажиры подозреваются в совершении преступления, а также в иных случаях, когда необходимо участие водителя в оформлении документов либо оказании помощи другим участникам движения.

Однако, несмотря на нормативную определенность данного действия, нельзя однозначно ответить на вопрос, кто должен подходить первым — инспектор к водителю или водитель к инспектору. В случае ведения превентивного контроля инспектору следует самому подойти к оставленному ТС, *выполнив перед началом разговора с водителем следующие действия:*

- 1) проверить данное ТС по базам АИПС;

- 2) запомнить или записать номерной знак ТС (на случай, если водитель ТС лишь имитирует остановку);
- 3) произвести внешний осмотр салона, кабины и кузова;
- 4) установить численность пассажиров, вид и характер перевозимого груза (кроме опломбированных фургонов или контейнеров), обращая внимание на указанные в ориентировках вещи, предметы, наклейки, декоративные детали, цвет и фактуру чехлов сидений, тип и модель радиоаппаратуры;

Далее инспектору следует действовать, сообразуясь с оценкой информации, полученной в процессе осмотра ТС, и особенностями поведения водителя и пассажиров. При этом желательно ненавязчиво задать им контрольные вопросы о времени выезда со стоянки, о маршруте движения, конечном пункте следования и др. в целях зондирования их реакции и установления возможных противоречий в ответах.

Например, в большинстве штатов США водитель, которого остановил полицейский, должен положить руки на рулевое колесо и не выходить из автомобиля без команды.

Учитывая относительно высокую вероятность неправомерной эксплуатации автомобилей, перегоняемых в Россию из-за границы (подробнее см.: ^{та} 12) проверку документов целесообразно сопровождать *опросом Р* *телей и владельцев ТС о маршруте перегона, контролем наличия⁶⁰ твепспзвующих отметок пограничных КПП в их заграничных пас-^с тах выяснением конечного пункта доставки ТС (где и по какому йнесу проживает лицо, которое будет эксгглуатировать даиный ав-пмобиль)* и при сомнении в достоверности предъявленной информации *лелать* соответствующие запросы и применять предусмотренные законодательством меры пресечения.

При этом в качестве вторичных средств распознавания могут выступать жаргон водителя и пассажиров, наличие у них нескольких регистрационных документов на другие ТС, а также устройств и вещей, которые могут быть использованы для маскировки и изменения идентификационных признаков ТС. Большинство водителей выходят из автомобилей самостоятельно и идут на встречу инспектору. Учитывая такую возможность, не следует сразу же подходить к остановленному ТС, если инспектор не имеет напарника, готового немедленно начать преследование на патрульном автомобиле. Небольшая пауза в 30—40 сек позволит водителю заглушить двигатель, затянуть рычаг стояночного тормоза, приготовить для проверки документы и выйти из автомобиля. После этого можно начать сближение с водителем. В противном случае водитель, находясь в ТС, может подпустить инспектора на минимальное расстояние, а затем, резко ускоряясь, уехать.⁶ Сотрудник ДПС вынужден терять в среднем до 15-25 с на возвращение к патрульному автомобилю, запуск двигателя и вход в транспортный поток⁶. Поэтому, когда инспектору приходится оставаться одному в отдаленной от населенных пунктов местности либо в ночных условиях, ему не следует покидать патрульного автомобиля до выхода водителя из остановленного ТС.

8-4. Порядок общения с участниками дорожного движения

Оставляя за рамками изложения общепринятые нормы вежливости и

профессионального этикета работников милиции, известные читателям из специального курса, рассмотрим некоторые особенности взаимоотношений сотрудников ДПС с участниками дорожного движения в ходе превентивно-⁰ контроля их состояния и имеющихся у них документов. :

Что признаю большинства водителей, даже краткая встреча с участниками ГИБДД надолго оставляет глубокий след в их сознании. Доб-

рый совет, посильная помощь, внимательное и объективное отношение к ним в немалой степени способствуют добровольному и сознательному соблюдению ПДД. Практика показывает, что профилактический эффект контактов с гражданами проявляется только при наличии у сотрудников ДПС:

- 1) четкой правоохранительной и морально-нравственной мотивации своих действий;
- 2) умения общаться с различными категориями населения;
- 3) безупречного внешнего вида и речи.

В связи с беспрецедентно широким кругом общения сотрудников ДПС основу которого составляют законопослушные граждане, осознание своей важнейшей социальной роли по защите жизни и здоровья населения и оказанию ему помощи в обеспечении транспортных потребностей приобретает первостепенное значение. Необходимо уметь внимательно выслушивать людей, отвечать на любые вопросы, предъявлять свои требования в доброжелательной форме, давать им необходимую информацию, причем делать это инициативно и так, чтобы произвести благоприятное впечатление на лиц, не вызывающих каких-либо симпатий (см. табл. 15). Чрезвычайно важно учитывать особенности отдельных категорий участников движения. Например, психофизиологические свойства малолетних детей, которые не способны осознать невозможность мгновенной остановки транспорта и имеют ограниченный сектор обзора. Это препятствует детям правильно определять место его расположения⁷. Следует внимательно относиться к начинающим и иногородним водителям, чрезмерная строгость к которым способствует формированию у них чувства неуверенности и вырабатывает привычку видеть в сотруднике ГИБДД противника⁸.

Работа в потоке ТС связана с интенсивным загрязнением форменной одежды и требует от сотрудников ДПС *повышенного внимания к обеспечению ее надлежащего внешнего вида*. Неопрятность, пренебрежение обязательными атрибутами униформы, грязная обувь, небритость, тучность тела, малый рост или чрезмерная худощавость инспектора, а также техническая неисправность его служебного транспорта, оперативной техники и

⁷ Большинство детей в возрасте до 8 лет при переключении внимания на точечный источник шума имеют сектор обзора до 70° по горизонтали и до 90° по вертикали вместо 120° и 150° соответственно у взрослых (см.: [4.13], [4.14], Что можно ожидать от детей на дороге? М., 1989. С. 3-7). Аналогичные проявления могут быть свойственны престарелым и больным людям.

⁸ Нередко их действия обусловлены недостатками или плохой видностью знаков маршрутного ориентирования.

тивные средств связи оказывают сильнейшее негативное воздействие на ^{УТ} дорожного движения.

Таблица 17

Направления оказания помощи участникам дорожного движения

Оптимизация условий движения	Содействие в ликвидации неисправностей ТС и элементов ДИ	Содействие в обеспечении БДД
1. Регулирование дорожного движения.	1. Устранение технических неисправностей ТС.	1. Обеспечение безопасного проезда ТС, перевозящих людей, крупногабаритные, тяжеловесные и опасные
2. Организация объездов, реверсивного движения, ликвидации	2. Организация буксировки поврежденных ТС.	грузы. 2. Обеспечение безопасности перехода проезжей части детьми, престарелыми, инвалидами.
3. Организация транспортных заторов. Предупреждение водителей и пешеходов	3. Вызов служб технической помощи.	3. Информирование участников дорожного движения о конфигурации улично-дорожной сети, СТО, АЗС,
	4. Охрана ТС и грузов, оставшихся без присмотра.	лечебных учреждениях, гостиницах и кемпингах, органах самоуправления и т. д.
	5. Устранение	

ус-	помех	
	движению.	
ложнении ус-		4. Охрана ТС и грузов, располагаю-
ловий до- рож-	6. Обеспечение бсзо-	щихся в ночное время у СП.
ного дви- жения. 4. Временное	пасности про- изводст-ва ремонтных работ	5. Отправка попутным транспортом лиц, ока- завшихся в сложных по- год-
запрещение	на проезжей части	ных условиях, постра- давших при
движения при	7. ликвида- ция по-	ДТП, детей, следующих в школу
угрозе БДЦ	следствий ДТП, ава-рий в коммуника- ци-онных сетях и т, д.	6. Защита от посяга- тельств преступ-н-иков на дорогах; удаление с проез-
— —		жей части лиц. находя- щихся в со- стоянии опьянения

Таблица 17

Направления оказания помощи участникам дорожного движения

Оптимизация условий движения	Содействие в ликвидации неисправностей ТС и элементов ДИ	Содействие в обеспечении БДД
1. Регулирование дорожного движения. 2. Организация объездов, реверсивного движения, ликвидация транспортных заторов. 3. Предупреждение водителей и пешеходов об усложнении условий дорожного движения. 4. Временное запрещение движения при угрозе БДД	1. Устранение технических неисправностей ТС. 2. Организация буксировки поврежденных ТС. 3. Вызов служб технической помощи. 4. Охрана ТС и грузов, оставшихся без присмотра. 5. Устранение помех движению. 6. Обеспечение безопасности производства ремонтных работ на проезжей части 7. Ликвидация последствий ДТП, аварий в коммуникационных сетях и т. д.	1. Обеспечение безопасного проезда ТС, перевозящих людей, крупногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы. 2. Обеспечение безопасности перехода проезжей части детьми, престарелыми, инвалидами. 3. Информирование участников дорожного движения о конфигурации улично-дорожной сети, СТО, АЗС, лечебных учреждениях, гостиницах и кемпингах, органах самоуправления и т. д. 4. Охрана ТС и грузов, располагающихся в ночное время у СП. 5. Отправка попутным транспортом лиц, оказавшихся в сложных погодных условиях, пострадавших при ДТП, детей, следующих в школу 6. Защита от посягательств преступников на дорогах; удаление с проезжей части лиц, находящихся в состоянии опьянения

Не меньшее значение для поддержания авторитета работника ДПС имеет манера его поведения в процессе общения с гражданами. Именно она задает те эмоциональные рамки, в которых будет протекать беседа или обсуждение того или иного дорожно-транспортного инцидента. При этом инспектор должен сохранять уверенность в себе, четко следовать служебным предписаниям без проявлений авторитарности, грубости,

раздражения и сугубо формальных подходов к разрешению возникающих конфликтов. Например, обнаружив незначительное превышение скорости или проезд на запрещающий движение сигнал светофора в ночное время при хорошей видимости и отсутствии других ТС в зоне перекрестка, а также при совершении других подобных правонарушений, он может ограничиться устным предупреждением, не прибегая к наложению административных взысканий.

Особую роль в деятельности сотрудников ДПС приобретает их поведение при управлении служебным транспортом. Как показывает практика высокая

культура вождения патрульных ТС благотворно сказывается на соблюдении ПДД водителями и пешеходами.

Наконец, в случае необходимости применения мер административного пресечения и административных санкций в отношении правонарушителей от сотрудника ДПС требуется умение непредвзято и аргументированно доказать их вину на основе всестороннего анализа сложившейся ситуации, четко определить последовательность дальнейших действий, а также найти наиболее эффективные средства их реализации. В обычных для нарядов ДПС условиях дефицита времени и недостатка информации важно, учитывая возраст, темперамент, уровень водительской подготовки, пол и другие особенности участников дорожного движения, придерживаться следующего порядка общения с ними:

- 1) приложить руку к головному убору, поздороваться и представиться, назвав свою должность, специальное звание и фамилию;
- 2) используя общепринятые формы вежливости, попросить предъявить водительские, регистрационные или путевые документы;
- 3) по первой просьбе граждан предъявить свое служебное удостоверение, не выпуская его из рук [13];
- 4) бережно взяв предъявленные документы, установить фамилию, имя, отчество водителя или владельца ТС и, обращаясь к ним по имени и отчеству, изложить им причину остановки;
- 5) предоставить правонарушителю возможность объяснить свои действия, как в устной, так и письменной форме, не перебивая его, если он не допускает оскорбительных действий;
- 6) спокойно и, по возможности, детально повторить правонарушителю существо допущенного им нарушения, начав с оценки действий, фактов которых он не отрицает, а также указав на возможные способы поведения в сложившейся ситуации;
- 7) подробно объяснить правонарушителю порядок обжалования принятого решения, ознакомить его с протоколом и повторить свою должность, фамилию, серию и номер нагрудного знака;

пожелать счаст-

предупредить об особенностях маршрута движения и

^л Пример: «Здравствуй! Старший инспектор ДПС отдельного батальона ттпГ ГИБДД УВД Орловской области лейтенант милиции Ионов. Прошу ^ предъявить водительское удостоверение и регистрационное свидетельство на автомобиль.

Виктор Петрович! Вы проехали перекресток при красном сигнале светофора, хотя приближались к стоп-линии, когда он уже был включен, и имели возможность заблаговременно остановиться. Своими действиями Вы нарушили пункт 6.2 ПДД, согласно которому 'красный сигнал запрещает движение в данном направлении. Ваши действия вынудили нескольких водителей ТС выполнить экстренное торможение и резко изменить полосу движения, что чрезвычайно опасно.

В соответствии с ч. 4 ст. 115 КоАП РФ Вы подлежите штрафу в размере 83 рублей. Ознакомьтесь, пожалуйста, с протоколом и распишитесь. Ваша подпись необходима для подтверждения того, что Вас ознакомили с протоколом, и не означает, что Вы согласны с моим решением. Штраф должен быть уплачен в течение 15 дней. В случае его неуплаты в указанный срок он будет взыскан в принудительном порядке по месту Вашей работы либо посредством обращения взыскания на Ваше имущество путем передачи в суд материалов по факту данного правонарушения. Квитанцию об уплате штрафа Вам необходимо представить в течение указанного срока в группу административной практики отдельного батальона ДПС ГИБДД УВД Орловской области по адресу: г. Орел, ул. Автовокзальная 77, кабинет № 29, в любой день с 9 до 18ч. кроме воскресенья и понедельника.

Принятое мной решение Вы можете обжаловать командиру взвода ДПС старшему лейтенанту милиции Гришину В. Г., который принимает по тому же адресу по понедельникам, средам и пятницам с 17 до 22 ч., руководству батальона ДПС либо передать жалобу дежурному нашего батальона в любое удобное для Вас время суток.

Напоминаю, что я старший инспектор ДПС отдельного батальона ДПС ГИБДД УВД Орловской области лейтенант милиции Ионов, мой личный номер 570148.

Что маршруту Вашего движения на 48-м километре ведется поверхностная обработка дорожного покрытия. Будьте внимательны и осторожны. Счастливого пути!»

О С _

°-°- **реагирование на провокационные действия**

^{за} Устоявшегося негативного отношения значительной части населения РУД-никам ДПС, последние нередко вынуждены действовать без соответ-

ствующей общественной поддержки и, зачастую, в условиях открытого пассивного сопротивления со стороны правонарушителей и других участников дорожного движения. Стремление скрыть достоверную информацию, повлиять на решение, принимаемое должностными лицами данной службы, и спровоцировать их на незаконные действия стали обыкновением. При общении с участниками дорожного движения сотрудникам ДПС приходится сталкиваться с резко негативной оценкой своих действий, в том числе грубостью, угрозами, попытками унижить их достоинство, в основе которых нередко лежит стремление добиться проявлений ответной грубости, использовать это как повод для обвинения инспекторов в предвзятости и добиться отмены принятых ими решений. Чаще всего это выражается в следующих действиях:

- 1) проезд мимо инспектора на 40-70 м после подачи сигнала остановки при наличии реальной возможности остановиться в указанном месте;
- 2) отказ от передачи документов в руки инспектора;

- 3) демонстрация документов через боковое стекло автомобиля;
- 4) общение с инспектором через слегка опущенное стекло двери кабины или салона автомобиля;
- 5) вызывающий тон разговора, нецензурная брань, оскорбительные реплики и неоправданные претензии («Почему остановили именно меня?», «Кто ты такой, чтобы меня останавливать?», «Что, не хватает на сегодня?», «Не с твоим умом это решать!» и т. п.);
- 6) попытки вовлечь в конфликт пассажиров ТС или окружающих;
- 7) выбрасывание документов, денежных купюр и ключей зажигания в направлении инспектора;
- 8) обвинения в утере инспектором предъявленных ему документов;
- 9) угрозы обратиться к хорошо знакомым руководителям ОВД, органов местного самоуправления и другим влиятельным лицам;
- 10) обвинения инспектора в нарушении прав человека, законности, норм морали и пренебрежении весьма важными обстоятельствами;
- 11) выхватывание из рук инспектора изъятых документов, протоколов, ключей зажигания, а также другие насильственные действия;
- 12) заявление об исчезновении денег, документов и вещей из задержанного сотрудником транспортного средства.

В силу многообразия возможных вариантов поведения участников дорожного движения трудно предложить какие-либо рекомендации, пригодные для разрешения всех конфликтов, возникающих при общении. В значительной степени их исход определяется уровнем профессиональной подготовки, способностями и тактичностью инспекторского состава. Вместе с тем нельзя не считаться с тем, что многие из указанных конфликтов возникают по одним и тем же поводам и стереотипны по характеру. Рассмотрим

^{пы}^{НеК} **общие принципы и приемы общения**, позволяющие избежать женности в процессе диалога с правонарушителями.

^Н 1 реагируя на какие-либо негативные проявления, сотруднику ДПС

[']^{оди}^{Нб} ^{Мо} максимально сконцентрироваться *на своем собственном пове-*

^{и'} не принимать поспешных решений и постараться понять сущность и ^{и'}освязь происходящих событий, не поддаваясь настроению окружаю-

^Б х Принимаемые им меры должны быть *адекватны серьезности и об-*
стоятельствам обнаруженных им неправомерных действий, а также • лично-
сти правонарушителей.

2 Как правило, попытки оказать давление на бурно реагирующего человека приводят к еще большему обострению конфликта. Почувствовав обиду или унижение, он может потерять способность объективной оценки ситуации начинает проявлять агрессивность, направляет все усилия на поиски ошибок в действиях сотрудника. Поэтому, столкнувшись с подобным поведением *необходимо действовать энергично, решительно, но спокойно*, не допуская угроз и предоставив возможность правонарушителю выговориться, своевременно пресекая высказывания и действия, унижающие достоинство инспектора, проявляя при этом сдержанность. Полезно *предупредить правонарушителя об административной и уголовной ответственности за злост-*

ное неповиновение законному распоряжению или требованию работника милиции, оскорбление его **или** оказание ему сопротивления, угрозу насильем, убийством или посягательством на его жизнь, сославшись на конкретные статьи КоАП и УК (см. приложение 6 к пособию).

Одним из эффективнейших средств предупреждения конфликтов является организация работы нарядов ДПС в составе двух или трех инспекторов либо инспектора и представителей общественных формирований, ВАИ, РТИ и др. Если же инспектор работает один, он может обратиться к кому-либо из участников дорожного движения с просьбой о присутствии во время реализации мер пресечения в отношении правонарушителя и при составлении протокола. Сдерживающее воздействие на правонарушителей оказывает демонстративное включение перед началом беседы портативного диктофона или видеомagnetофона, Указанной техникой желательно снабжать каждого инспектора ДПС и регулярно контролировать ее применение. Последнее необходимо потому, что некоторые сотрудники предпочитают не пользоваться диктофоном из-за стремления избежать фиксации собственных ошибок в ведении диалога с участниками движения. Наблюдение за работой рядов ДПС показывает, что условиями, сопутствующими обострению конфликтов и вспышкам агрессивности правонарушителей, чаще всего тупают следующие действия инспекторов:) обращение к участникам движения на «ты»;) несвоевременная подача сигнала остановки ТС;

- 3) снисходительный и ироничный тон разговора;
 - 4) критика действий водителей в присутствии детей и других членов
 - 5) замечания по поводу одежды, причёски, других элементов внешнего вида и, особенно, национальности;
 - 6) неуместный смех;
 - 7) нецензурные выражения;
 - 8) требование остановиться или выполнить какой-либо маневр в зоне действия дорожного знака или разметки, запрещающей это;
 - 9) жевание резинки, курение в процессе разговора, ношение очков темными стеклами;
 - 10) отсутствие у инспектора установленных атрибутов униформы и специального снаряжения;
 - 11) требование «дыхнуть»;
 - 12) самостоятельное открывание двери остановленного ТС;
 - 13) требование назвать номер и содержание конкретного пункта ПДД;
 - 14) продолжительная остановка общественного транспорта вне оборудованных остановочных пунктов;
 - 15) попытка использовать остановленное ТС в служебных целях без сообщения причин и оснований для этого;
 - 16) изменение принятых решений под воздействием просьб и угроз.
3. Изменить установку на конфликт помогает предложение участнику дорожного движения *самому проанализировать свои действия и сопоставить*

их с принятыми предписаниями. Дело в том, что многие водители и, в особенности, пешеходы часто действуют, сообразуясь со сложившимися в их сознании ложными стереотипами поведения, поскольку давно не изучали ПДД либо вообще не знакомились с ними. При этом максимальное положительное воздействие на правонарушителей оказывает доброжелательная демонстрация важности правомерного поведения в той или иной ситуации для сохранения их собственной жизни, здоровья и принадлежащего им имущества.

Рассмотрим пример. Водители, не пристегивающиеся ремнями безопасности при управлении транспортным средством, обычно сетуют на то, что «это пустяк, не достойный какого-либо наказания», тем более, если им нужно было проехать «всего полкилометра». В данном случае инспектор должен терпеливо разъяснять им, что правильно пристегнутые ремни безопасности не только уменьшают тяжесть последствий при ДТП, но и играют роль устройства, позволяющего предупредить его: «Представьте, что дорогу внезапно выбежал пешеход. Чтобы не наехать на него, Вы вынуждены будете выполнить резкий поворот, и в этот момент на автомобиле будет действовать значительная центробежная сила, которая будет «стасывать» Вас с сидения в сторону. Для того чтобы удержаться, Вы, естественно, ухватитесь за рулевое колесо, что исключит удержание автомобиля

траектории. В результате Вы оказываетесь на встречной полосе и создаете вторичную аварийную ситуацию».

Иногда, когда правонарушитель выражает несогласие с решением инспектора, считает его неоправданным или незаконным, можно обратиться к подполковнику дорожно-патрульной службы (ДПС), старшего по должности, званию, возрасту, а также предложить участнику дорожного движения проехать в районную часть подразделения ДПС или отделения ГИБДД ближайшую к месту происшествия для получения разъяснений по поводу действий инспектора при подаче жалобы. Во-первых, это позволяет прервать спор на некоторое время и дать возможность правонарушителю несколько успокоиться. Во-вторых, оценка сложившейся ситуации компетентным лицом, не участвовавшим в данном конфликте изначально, вызывает у него больше доверия, поскольку не носит резкой эмоциональной окраски.

5. Когда водитель остановленного ТС обвиняет инспектора в том, что тот утерял предъявленные ему документы, необходимо уточнить, какие именно документы утеряны, в какой последовательности они передавались, а также совместно с водителем осмотреть места, где проводилась беседа, салон и багажник ТС, попросить проверить карманы одежды, а также осмотреть собственные карманы и планшет. Если поиски оказались безрезультатными, следует разъяснить водителю порядок обжалования проверки документов и представить руководству подразделения подробный рапорт о происшедшем.

6. Изучение контактов сотрудников ДПС с участниками дорожного движения из числа иностранных граждан приводит к выводу, что значительная доля возникающих между ними недоразумений вызывается неспособностью объяснить свои действия и обстоятельства, предопределившие их. Оценивая степень готовности сторон к необходимому в таких случаях диалогу, следует

отметить, что в настоящее время сложилась ситуация, когда свыше 90 % прибывающих в нашу страну водителей ТС владеют одним из европейских языков, в том числе примерно 65 % способны изъясняться на английском, около 12%- на немецком, свыше 15%- на русском языках. В то же время количество инспекторов и других должностных лиц подразделений ДПС, обладающих хотя бы минимальной языковой подготовкой, не превышает 2-6 %. Более того, от 50 % до 80 % наших Р pondентов из числа сотрудников ДПС не знали правильных названий инских букв и применяли при передаче информации по радио и телефону ообразные» речевые эквиваленты⁹, а также испытывали серьезные затруд-,,^{В_Написании} РУ^{ССК}оЙ транскрипции фамилий иностранных граждан, нии марок автомобилей иностранного производства и других связанных

с этим реквизитов служебной документации. Для устранения этого недо ка личный состав, дислоцированный на дорогах с интенсивным движкен^{Т~} иностранных ТС, должен обеспечиваться специальными справочника ** разговорниками, а также пройти подготовку по их использованию.

8.6. Остановка разыскиваемого или причастного к преступлению ТС

При остановке ТС, в отношении которого имеется информация о прича стности находящихся в нем лиц к какому-либо преступлению, **наряд ДПг вправе действовать так, чтобы максимально обезопасить себя и окпу-жающих от возможного нападения.** В данном случае нормы этикета и вежливости отступают на второй план, хотя следует иметь в виду, что по-ступившие дан-ные или собственные предположения сотрудников *могут не подтвердись.* Остановив подозреваемое ТС, старший наряда должен; '

- а) расположиться в точке, обеспечивающей оптимальное прикрытие действий инспектора (инспекторов) по заранее отработанной схеме;
- б) оставаться у патрульного автомобиля, стационарного поста, в противупольном укрытии или на удалении 8-12 м (в зависимости от условий видимости, типа и марки остановленного ТС) (см. рис. 18);

Рис. 18. Расположение старшего экипажа патрульного автомобиля^{ПР*} наблюдении за действиями инспектора, проверяющего остановленное 1

асстегнуть кобуру пистолета, снять его с предохранителя и положить нагек

^ держать включенной радиостанцию, координируя действия инспекто-проверяющего ТС.

Р ' 1 Старший наряда обязан предпринять все меры к тому, чтобы **добиться ода водителя из салона или кабины ТС**, что существенно облегчает его^В возможное задержание. Для этого желательно найти (легендировать) благо-

лньш предлог и обратиться к водителю на расстоянии посредством СГУ тпультного автомобиля, мегафона, голоса или соответствующих жестов. Ппи этом важно проявлять спокойствие, не допускать суетливости и явно выраженных приготовлений к задержанию. Можно попросить водителя:

а) выйти на тротуар или обочину, подойти к патрульному автомобилю или СП, чтобы не создавать помех движению при проверке документов;

б) предпринять меры по устранению якобы имеющихся на ТС:

- неисправностей приборов сигнализации;
- снижения давления в какой-либо шине;
- биения колеса;
- повышенной дымности выхлопных газов двигателя;
- неправильной укладки груза в кузове, на багажнике и в прицепе;
- отрыва креплений глушителя;
- загрязнения номерных знаков или фар;
- неисправности элементов подвески или наличия зацепившихся за них посторонних предметов (куска проволоки, ветки и пр.);

в) оказать какую-либо помощь наряду, например:

- представить медицинскую аптечку, домкрат, какой-либо инструмент;
- участвовать в осмотре другого ТС в качестве понятого.

2. Когда водитель все же не выходит из ТС, старший наряда может в более категорической форме высказать ему требование подойти к инспек-тору и предъявить для проверки соответствующие документы. При этом он остается в патрульном автомобиле, либо за ним, а при наличии третьего инспектора может подойти к правому заднему колесу остановленного ТС одновременно с инспектором, который будет проверять документы водите-ля и осматривать автомобиль¹⁰.

инспектора приближаются к остановившемуся ТС со стороны жайшей от водителя двери. Однако в случаях, **когда в ТС нет пасса-**

Ш р

азумеется, в любой ситуации наряд ДПС обязан соблюдать **элементарные меры безопас-⁰о^{СТИ}**, «**зложенные в Наставлении [13]** (не проводить проверки документов при свете фар становленного ТС, не вести записей, облоковившись на его капот или крышу, не вставать ЖДУДБухавтомобилейит.д.).

следует подходить к нему справа по ходу его **движения**

рис. 19). Использование данного приема обеспечивает сотрудникам тт определенные преимущества, поскольку при этом: ^

- исключается выход инспектора на проезжую часть и угроза наезп него проходящего транспорта; ^a
 - остановленный автомобиль используется в качестве прикрытия (V подходить к нему по диагонали от обочины к заднему правому крышу й^И кабине);
- Ли

- в ночное время инспектор может использовать для подхода к ТС и его предварительного осмотра полосу отвода дороги вне зоны освещения светом фар попутно следующих автомобилей;
- водитель, пытающийся совершить нападение на инспектора, в данном случае более уязвим. Инспектор может использовать остановленный автомобиль в качестве прикрытия, быстро лечь на землю и, не попадая в сектор огня, вести наблюдение за лицами, выходящими из ТС, используя просвет между поверхностью проезжей части и днищем ТС.

Рис. 19. Проверка документов у водителя ТС

В случае благоприятного исхода операции проверки неудобство предъявления документов и выхода водителя из автомобиля непосредственно на обочину через правую дверь может быть в последующем несколько сглажено доброжелательным разъяснением ему необходимости устранения возможных помех движению и опасности выхода на проезжую часть.

Подходя к легковому автомобилю сзади *в условиях недостаточной* /ч«и необходимо освещать салон электрическим фонарем, держа ауди-мо<~"1**> „

гие головы на выпущенной в сторону руке. Осмотр салона следует *Р?О выч** ать с заднего сидения, а кабину грузовика - со спального места водителя.

На^а останавливаясь у автомобиля и приглашая водителя выйти, инспектор^н выбрать такую точку, чтобы не получить повреждений от внезапно^ытой двери или начавшего движения ТС. Особенно опасны в этом^шении динамичные легковые автомобили, имеющие кузов типа «купе»,^{ах} дверей которых достигает 120 см. Поэтому лучше всего встать не-^{ного} позади проема двери так, чтобы водитель вынужден был повернуть голову назад. В этом положении достаточно трудно совершить нападение. Удар или захват дверью также становится невозможным.

4 Поскольку водители останавливаемых ТС могут не слышать об-^{ра}щенные к ним требования из-за дефектов слуха, звучания в салонах и ка-^{бинах} громкой музыки, неисправности выпускной системы двигателя и т. д., их целесообразно повторно предупредить о необходимости произве-сти сле-^{дующие} действия:

- 1) заглушить двигатель;
- 2) в условиях недостаточной видимости включить габаритные огни;
- 3) включить стояночный тормоз, а при его неисправности включить по-^ниженную передачу.

Предъявление указанных требований и контроль их исполнения важны даже по отношению к достаточно опытным водителям, которые от волне-ния не-^{редко} забывают о данных мерах безопасности либо отвлекаются на поиск или укрытие документов, вещей или предметов, свидетельствующих о при-^{частности} к правонарушению или преступлению.

5. Для беседы с водителем, вышедшим из автомобиля, сотрудники должны расположиться в таком месте, чтобы старший наряда, страхующий их, имел свободный сектор обстрела, исключая случайное пора-^{жение} лиц, не-^{причастных} к возможному инциденту. Отметим, что вы-^{полнение} этого тре-

бования в условиях дорожного движения представляет чрезвычайно сложную задачу и поэтому должно отрабатываться на предварительных тренировках применительно к каждому участку дороги (улицы), где наиболее вероятно производство остановки транспортных средств. ходе таких занятий следует учитывать состояние и освещенность этих Участков, а также численность и вооружение наряда ДПС.

- ^{глав}ной целью первоначального этапа встречи с водителем должны ^{ть} Не проверка подлинности документов и установление личности лиц, ^оДющихся в ТС, а наблюдение за их реакцией, перемещениями внут-^{Салона} (кабины) и внешним видом. Вначале вполне допустима лишь

имитация осмотра, концентрация внимания на поведении водителя и пассажиров, определение признаков наличия у них оружия, а также дубликата водительских удостоверений, паспортов, регистрационных свидетельств Тг и других документов.

7. Подходя к водителю и проверяя полученные от него документы **нельзя поворачиваться к нему спиной и той стороной тела, на которой находится оружие**. Именно инспектора ДПС чаще всего становятся объектами нападения преступников, желающих завладеть оружием. Поэтому при проверке документов лучше всегда соблюдать с собеседником дистанцию и стоять вполоборота к нему, чтобы личное оружие было вне пределов его досягаемости.

8. Особого внимания требует **наблюдение за руками и ногами** проверяемых лиц, с помощью которых сотрудникам ГИБДД наносится свыше 90 % телесных повреждений. В связи с этим целесообразно предварительно указать водителю место, на котором он должен находиться в процессе проверки документов и беседы, а также в случае, когда инспектору требуется подойти к своему автомобилю или выполнить какое-либо другое действие. **Потеря визуального контакта с лицами, находящимися в остановленном ТС, очень опасна.** Учитывая данное обстоятельство, желательно производить записи, используя точки опоры на уровне груди или прибегая к помощи напарника.

9. Даже при весьма неблагоприятных погодных условиях инспектор не должен входить в остановленное им ТС. Более того, если он имеет дело с ТС или людьми, приметы которых совпадают с имеющейся у него информацией, а радиообмен по каналу подразделения ГИБДД или соответствующего ОВД ведется открытым текстом, целесообразно после передачи условного сигнала старшему наряду уменьшить до минимума громкость приемника носимой радиостанции и **не садиться с задержанными в патрульный автомобиль с включенной радиостанцией**, чтобы случайно не раскрыть истинную причину остановки данного ТС.

10. Высокой эффективностью при фиксации действий остановленных участников дорожного движения обладает **система видеозаписи с дистан-**

ционным управлением, которая устанавливается на патрульных автомобилях, СП, в других местах, где осуществляется работа нарядов ДПС. Направляясь к правонарушителю, инспектор с помощью имеющегося у него портативного пульта управления наводит видеокамеру на остановленное ТС либо поручает производство съемки своему напарнику. В зависимости от обстоятельств съемка может вестись снаружи и внутри патрульного автомобиля, если правонарушитель был приглашен в него для оформления документов.

11. В случаях, если водитель и пассажиры ТС не выполняют требования инспектора, ведут себя вызывающе, находятся в состоянии опьянения, оскорбляют инспектора или угрожают ему, наряд ДПС должен действовать осторожно, особенно в ситуациях, когда не исключено *возникновение конфликта с окружающими*. Среди них могут оказаться родственники задержанных, которые чаще всего выступают в роли инициаторов конфликта, извращают факты, клеветают на инспекторов, пытаются вызвать сочувствие у окружающих, освободить задержанных и спровоцировать столкновение с сотрудниками милиции. Поэтому задержанных, проявляющих агрессивность, следует как можно быстрее доставить в ближайший ОВД или изолировать до прибытия помощи в помещении СП. Практика показывает, что при любых обстоятельствах **не следует пытаться задерживать кого-либо из толпы при неравенстве сил и отсутствии необходимых средств**. В подобных ситуациях надо проявлять терпение, сдержанность, дружелюбие, сочувствие, легитимизировать причину остановки данного ТС и передать ее окружающим в доступной для них форме.

Очевидно, что лучше предупредить опасность, чем противостоять ей. Необходимо постоянно держать себя под контролем. Рассерженные люди, как правило, концентрируются на малейших движениях своего оппонента. Поэтому надо пытаться предельно внимательно и по возможности скрытно доставать и готовить к применению специальные средства (дубинку, газовый баллончик, наручники) или оружие. Это, прежде всего, относится к ситуациям, когда инспектор может подвергнуться нападению со стороны нескольких человек. Как показывает практика, более 40 % подобных действий совершаются двумя и более нападающими. Нападение может быть осуществлено не только вследствие криминального замысла, но и из-за несогласия с решением по поводу элементарного нарушения Правил дорожного движения. Следует помнить, что наличие у сотрудников определенных властных полномочий не защищает от групповых нападений.

В отличие от правонарушителей-одиночек нападающие, объединенные в группу, на основе взаимной поддержки действуют более агрессивно. У них снижается порог ощущения риска и ответственности, они в большей степени склонны к различным проявлениям конформации. Поэтому каждый инспектор ДПС должен своевременно распознавать и принимать во внимание признаки, которые могут свидетельствовать о преступных намерениях тех или иных лиц. Прежде всего, к категории данных признаков следует отнести:

1) изменение тона голоса;

2) Угрожающий взгляд;

3) прямые угрозы; ' не соответствующее ситуации и температуре воздуха интенсивное

7) сжатые кулаки;

8) дрожь конечностей и тела;

9) оглядывание по сторонам;

10) пространственный перенос веса тела (подготовка к нападению) и т.п. При явном перевесе сил целесообразно отказаться от задержания гг_{оп} нарушителей. Следует запомнить их характерные приметы и так, чтобы слышали окружающие, информировать об инциденте дежурного ОВЯ соседние посты милиции для подготовки заслонов на возможных путях движения правонарушителей либо протянуть время до прибытия дополнительных сил. В случаях, когда конфликт может перерасти в столкновение старшему наряду следует публично высказать какие-либо претензии к инспекторам за излишнюю настойчивость и освободить задержанных. Адекватная первоначальная оценка сложившейся ситуации, своевременное использование радиосвязи и поддержки коллег, рациональное использование окружающей обстановки и заранее продуманная тактика отступления помогают избежать возникновения критической ситуации. Разумеется, за сотрудниками ДПС в критических случаях **остается право на необходимую оборону с использованием любых средств и видов вооружения**, если это не противоречит принципу минимизации ущерба, наносимого нападающим (см. приложение 7 к пособию).

В заключение отметим, что открытые проявления агрессивности чаще всего свойственны лицам, управляющим транспортом в состоянии опьянения, скрывшимся с места ДТП или незаконно эксплуатирующим ТС. Автомобильные воры и члены профессиональных преступных групп предпочитают избегать всяческих конфликтов с милицией, ведут себя сдержанно, предупредительно либо вообще не останавливаются по требованию инспекторов, используя относительно высокие динамические качества своих автомобилей или наличие транспортного потока высокой плотности.

8.7. Приведение в готовность и применение оружия

1. Из п. 1 ч. 2 ст. 15 [2] следует, что сотрудники милиции имеют право **использовать огнестрельное оружие для остановки ТС путем его повреждения** лишь тогда, когда водитель создает реальную опасность жизни и здоровью людей или не менее двух раз не выполняет требование сотрудника милиции остановиться. На практике нередко это требование закона смешивается с нормативами, определяющими порядок применения следственных средств [8.1], [8.2], согласно которым устройства типа «Еж-Диана», «Гарпун» могут быть использованы после однократного невыполнения требования об остановке.

2. По смыслу п. 4 ч. 1 ст. 15 Закона и соответствующих статей УК сотруднику милиции **нельзя применять оружие против лиц, совершивших ТС или скрывшихся с места ДТП**. Основания для стрельбы с целью **остановки ТС и поражения водителя** (в том числе без предварительного предупреждения) возникают только тогда, **когда он пытается протаранить**

рульный автомобиль, совершить наезд на работника мили-^{нит} гоаждан, другие транспортные средства или совершить иные ^{ци-и} твия угрожающие жизни и здоровью окружающих. ^{дси} Очевидно, что, говоря о применении оружия в процессе несения дорожно-транспортной службы, нельзя не учитывать определенную противоречи-^{но} сть положения сотрудников ГИБДД. С одной стороны, им нужен стойкий восточно-психологический иммунитет и предельное ограничение эмоциональных проявлений в связи с преимущественно превентивным характером их основной деятельности. С другой - одновременно с этим им приходится, часто в условиях неопределенности ситуации, **выполнять функции розыска и задержания агрессивных, нравственно ущербных, хорошо вооруженных людей, представляющих смертельную опасность.** Указанные противоречия обуславливают живучесть многих ложных стереотипов и двусмысленных толкований порядка применения оружия и физической силы, предусмотренного Законом и Правилами применения специальных средств, состоящих на вооружении органов внутренних дел [8.2]. Часто сотрудники проявляют нерешительность, боязнь применения оружия, неготовность к его использованию, что приводит к потерям среди личного состава ДПС и граждан. Наряду с этим, в последние годы повсеместно отмечаются случаи поспешного применения оружия, сопровождающиеся неоправданными жертвами. Главная причина этого - недостаточность **должной стрелковой подготовки в условиях, приближенных к реальным.** В частности, сказывается неумение вести огонь:

- 1) по движущимся целям;
- 2) без прицеливания (на малых дистанциях, ночью и т. п.);
- 3) в состоянии стресса;
- 4) на бегу;
- 5) после интенсивной физической нагрузки;
- 6) из движущегося автомобиля;
- 7) в условиях перестрелки.

¹ Подготовка личного состава ДПС по данному вопросу должна осуществляться систематически в специально оборудованных тирах и на стрельбищах, где возможно моделирование ситуаций, связанных с задержанием ^{оо} оруженных преступников, передвигающихся на ТС. При этом следует учитывать, что **до 85 % перестрелок, возникающих с участием сотрудников ГИБДД, происходит в сумерках и ночью на расстояниях до 10 м,** ^а **нет времени и возможности для прицельной стрельбы.**

Инспектор обязан научиться методам ненасильственного воздействия правонарушителей и подозреваемых в совершении преступления. Он должен привыкнуть к необходимости предоставлять им время для выполнения предъявляемых требований с учетом характера, степени общественной опасности совершенных данными лицами деяний, наличия противодействия с их стороны и других обстоятельств¹¹, а также немедленно применять оружие без

предупреждения при непосредственной опасности жизни и здо. ровью граждан, соблюдая принцип нанесения при этом минимального вре. да (стрельба в руки, ноги). Вместе с тем он как сотрудник службы милиции'и занятой в сфере охраны общественного порядка и борьбы с преступностью' должен иметь физическую и психологическую готовность убить преступ-ника, который совершает действия, опасные для жизни окружающих.

В процессе стрелковой подготовки важно научить инспекторский состав выполнять следующие приемы:

- 1) приведение оружия в готовность к стрельбе (извлечение пистолета из кобуры, снятие с предохранителя, досылание патрона в патронник)¹²;
- 2) выполнение словесных угроз применения оружия (громко, четко напористо);
- 3) использование пистолета (автомата) в качестве подручного средства для нанесения ударов.

Перечисленные действия, не являющиеся применением оружия, не противоречат действующему законодательству, оказывают сильнейшее сдерживающее воздействие на лиц, намеревавшихся совершить нападение на работников милиции, и позволяют провести их успешное задержание.

Инспектора ДПС, как правило, работают небольшими по численности нарядами (1-2 чел.) в отдалении от ОВД и населенных пунктов и поэтому **чаще других сотрудников милиции становятся объектами нападения лиц, желающих завладеть их табельным оружием.** В связи с этим многие инспектора полагают, что оружие является помехой в службе, так как *увеличивает вероятность нападения на них; ограничивает возможности применения физической силы при внезапном нападении (приходится при-держивать пистолет (автомат) или приводить его в готовность к стрельбе, одновременно оказывая сопротивление нападающим); заставляет нападающего идти на крайние меры в противоборстве с инспектором-*

Отмечались случаи, когда огонь открывался по сотрудникам ОВД и ФСБ, находящимся гражданской одежде и имевшим при себе оружие.

¹² Например, по смыслу ст. 14, 15 Закона и ст. 170, 171 Устава ППС приведение оружия в готовность вполне допустимо в ночное время при осмотре ТС, сходного по приметам с скрываемым, и в других аналогичных случаях, то есть еще до появления оснований для изъятия оружия.

т. признавать, что эти опасения не лишены оснований, однако в яшее время отсутствия оружия у сотрудников ДПС не позволит им ^{наст} считать эффективное вмешательство в неправомерные действия участ-° лооожного движения и пресекать преступные проявления. В связи с

НИКОо Д 2

эт.им целесообразно:

1) вооружать инспекторов двумя пистолетами, один из которых (меньшего калибра) должен находиться в скрытой кобуре;

2) при ограниченной подвижности инспектора, вызванной зимней одежд-й и потерей гибкости снаряжения под влиянием низких температур, пре-

усматривать размещение пистолета под верхней одеждой либо в специальном кармане, оснащённом страховочным ремешком;

3) обучить инспекторов громким словесным угрозам применения оружия и приемам приведения его в готовность к стрельбе за 1,5-2 с;

4) разъяснить им положения Закона [2], предоставляющие право без предупреждения выстрела стрелять в лиц, пытающихся сократить указанную инспектором дистанцию или прикоснуться к оружию;

5) обучить инспекторов защищаться от собственного оружия путем отработки приемов его выбивания из рук нападающего, а также освобождаться от наручников с помощью запасного ключа, спрятанного под ремнем, на брюках, в рукавах куртки и других доступных в данном случае местах;

6) ежедневно контролировать соблюдение личным составом ДПС мер личной и общей безопасности при несении службы.

8.8. Подготовка и использование заслона

1. Для принудительной остановки ТС, в отношении которых ненасильственные методы воздействия не дают результатов, наряд ДПС по согласованию с дежурным, а в неотложных случаях самостоятельно может применить специальные средства типа «Еж-Диана», «Гарпун» (далее «специальные средства»). Так же, как и при применении оружия, использованию специальных средств должно предшествовать *предварительное предупреждение правонарушителей и предоставление им времени, необходимого для выполнения требований сотрудника милиции*. Исключение составляют случаи, когда промедление в реализации данной меры создает непосредственную опасность жизни, здоровью граждан и личному составу ОВД.

Предупреждение выполняется путем **подачи приближающемуся ТС сигнала остановки жезлом, жестами, с помощью СГУ или мегафона** на Расстоянии, достаточном для выполнения торможения у места размещения

сигнального устройства, а также **путем выставления переносных до-Р Жносигнальных знаков, ограждений и переносных светофоров**. Для

того чтобы подлежащее задержанию ТС не могло скрыться, развернувшись

в зоне размещения заслона, на расстоянии 150-300 м в направлении с возможного появления подготавливается второй заслон. Наряд этого заслона, получив команду по радио, может быстро установить второе специальное устройство, а также предупредить въезд в зону заслона постороннего транспорта и вход граждан.

Средства принудительной остановки нельзя применять в отношении:

а) транспортных средств общего пользования;

б) транспортных средств, предназначенных для перевозки людей (при наличии в них пассажиров);

в) мотоциклов и мотороллеров;

г) транспортных средств, принадлежащих дипломатическим и консульским представительствам;

д) мотоколясок.

Заслон должен размещаться, по возможности, за пределами населенных пунктов на участках дорог с минимальной интенсивностью движения при наличии условий для укрытия от обстрела наряда ДПС и группы захвата¹³, которая немедленно вызывается при задержании вооруженных преступников. Выбранное для устройства заслона место следует по возможности тщательно осмотреть, чтобы исключить: а) прорыв (объезд) заслона; б) излишние затраты сил на оцепление участков, где невозможен проезд или беспрепятственный побег водителя и пассажиров ТС; в) нахождение в зоне размещения заслона посторонних лиц.

Действующие правила запрещают использование специальных средств на участках дорог с ограниченной видимостью, железнодорожных переездах, мостах, эстакадах, путепроводах и туннелях, а также обязывают сотрудников ОВД предпринимать меры по оказанию доврачебной и медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате их применения [8.1], [8.2].

2. При отсутствии штатных средств принудительной остановки ТС для этой цели могут использоваться крупнотоннажные автомобили (кроме перевозящих опасные грузы и автобусов). Ими перегораживаются проезжая часть и обочины либо вся полоса отвода дороги, если существует вероятность проезда по ней. Когда для полного перегораживания полосы отвода не остается времени, а дальнейшее передвижение ТС представляет боль-

Группа захвата обычно действует способом засады. Численность группы должна быть такой, чтобы каждого преступника задерживали не менее 3—4 сотрудников. Группа прибывает заблаговременно, но развертывается тогда, когда точно установлено, что преступники движутся в район, выбранный для их задержания.

Если это позволяет ему скрыться, можно применить прием *одновременного объезда двух тяжелых автомобилей на проезжую часть в радиусе 50-200 м от ТС, подлежащего остановке*. Аналогичным способом перегораживается путь в случае экстренного разворота данного ТС

при этом

движения в обратном направлении. Такой эффект дает *перегораживание проезжей части подручными*

материалами, физические свойства которых трудно определить при осмотре с большого расстояния (деревянные щиты, доски, металлические конструкции, обрезки стволов деревьев, насыпанные инертные и малоценные отходы из проходящих по дороге ТС, веревки серого и черного цвета), а также россыпи песка на проезжей части в виде клиньев высотой до 0,5 м.

Рис. 20. Устройство заграждения, установленное на стационарном посту ДПС

В странах Западной Европы получают распространение устройства принудительной остановки крупнотоннажных автомобилей, выполненные в виде массивных конструкций из нержавеющей стали, которые в обычном состоянии встроены в дорожное покрытие. При необходимости они поднимаются и фиксируются в вертикальном положении. В США для этих

целей применяются приспособления в виде **подвижных подпружиненных ребер из резины, бетона, стали**, позволяющие водителям ТС спокойно проезжать через них на малой скорости, но приводящие к удару, если скорость превысит пределы, предписанные предварительно установленными дорожными знаками. В настоящее время подобные устройства разработаны и начали применяться в нашей стране. Например, в соответствии с вновь принятой Инструкцией по эксплуатации железнодорожных переездов [4 3 1] на участках с интенсивным движением могут устанавливаться **устройства заграждения переездов (УЗП)**. Они изготавливаются в виде поворотных барьеров, смонтированных в проезжую часть на одном уровне с покрытием автомобильных дорог. При приближении поезда к переезду начинает работать световая и звуковая сигнализация, опускается шлагбаум, а затем на высоту до 0,5 м поднимаются заградительные барьеры (см. рис. 8 и рис. 20).

3. Применение специальных средств типа «Еж-Диана», «Гарпун» и других устройств для принудительной остановки влечет потерю управления останавливаемыми ТС и не исключает их съезда с проезжей части и последующего опрокидывания. В настоящее время ОВД могут приобретать импортные устройства, лишенные этого недостатка. В частности, в ряде европейских стран успешно применяется **специальная сеть**, которая укладывается поперек дороги и крепится на двух легковых автомобилях или на других массивных предметах (деревьях, столбах). В нужный момент она за 20-30 сек натягивается и поднимается в вертикальное положение непосредственно перед автомобилем, движущимся со скоростью до 150 км/ч. Эксперименты показывают, что попавшие в сеть ТС весом до 2 т при скорости в 100 км/ч проходят до полной остановки не более 25 м, повреждая лишь детали облицовки, указатели поворота и фары. При этом автомобили, за которые крепилась сеть, сдвигаются не более чем на 50 см, не получая никаких повреждений. После замены упругих элементов сеть может использоваться повторно.

4. В относительно плотных транспортных потоках и на многополосных автомобильных дорогах с односторонним движением, а также при наличии непреодолимой для транспорта разделительной полосы, наиболее гибким и эффективным способом остановки преследуемого автомобиля является **мобильный заслон (искусственный транспортный затор)**. Его желательно применять на прямых, имеющих подъем и хорошо просматриваемых участках дорог без перекрестков, заправочных станций, площадок отдыха и т. Д. При этом необходимое количество патрульных ТС определяется числом полос движения, состоянием и шириной обочин. Например, для проведения данной операции на дороге шириной 8-13 м с обочинами до 2 м придется⁰ использовать не менее четырех автомобилей, которые предварительно концентрируются по маршруту движения задерживаемого ТС.

Сначала патрульные автомобили выстраиваются у кромки проезжей части и свободно пропускают движущийся транспорт. По мере приближения^{И ^}

к подлежащего задержанию, они поочередно вливаются в транспорт-

яИ ^> -

" поток с включенной световой и звуковой сигнализацией, занимая все ^{ны}сы движения. Этим они препятствуют обгону, блокируют встречный ^{По}к (если данный метод используется на дорогах с двусторонним движением") и постепенно замедляют скорость попутно следующих ТС вплоть до ^Н полной остановки. На дорогах с односторонним движением для решения задачи можно использовать грузовые автомобили повышенной грузоподъемности при поддержке патрульных ТС.

В случаях, когда транспортное средство, о котором поступила предварительная информация, в расчетное время не появляется на участке дороги, расположенной на предполагаемом маршруте, наряды ДПС должны немедленно доложить об этом дежурному.

8.9. Принятие решения о преследовании ТС

Когда остановить и задержать разыскиваемое ТС не удастся, но есть достоверные сведения о том, что в нем находятся лица, совершившие преступление либо создающие угрозу жизни и здоровью граждан, наряд может начать **преследование ТС**. Приняв данное решение, он должен немедленно сообщить об этом дежурному или другим экипажам ДПС, указав свои координаты, сведения о преследуемом ТС, скорость и предполагаемое направление преследования. Это необходимо для подготовки заслонов, вызова группы захвата, подключения к преследованию других автопатрулей, а также в связи с возможностью выхода преследующего экипажа из зоны устойчивой радиосвязи.

Дежурный вправе *запретить или перепоручить преследование, исходя из оценки сильных и слабых сторон конкретных нарядов, сложившейся обстановки, степени опасности преступников, наличия моторизованных*

нарядов и мест, пригодных для блокирования преследуемого ТС на улицах и дорогах в зоне возможного его появления, а также особенностей местности и других, обстоятельств. К этому обязывает следующее:

- Наиболее распространенными среди водителей ТС причинами попыток скрыться являются:

Нарушение ПДД (чаще всего отсутствие водительского удостоверения регистрационного документа на ТС, управление транспортом в состоянии опьянения);

; неправомерная перевозка грузов и пассажиров; нарушение правил дорожного движения;

в частности к совершению иного преступления или правонарушения.

2. Преследование практически всегда оказывает **неблагоприятное к действию на психику преследуемого**. Он начинает совершать рискованные маневры, разгоняется до недопустимо высоких скоростей, создает аварийные ситуации и т. п. Если нет данных о причастности скрывающегося ТС к какому-

либо преступлению, и опасность грубых нарушений ПДД ' его стороны миновала, целесообразно *прекратить преследование*, ограничившись передачей установленных данных о нем (тип, марка, цвет, номерной знак, характерные приметы, время и место невыполнения требования об остановке) дежурному или ближайшим нарядам. После окончания служ. бы по данному факту составляется рапорт, который передается на рассмотрение командования строевого подразделения ДПС или начальника территориального отделения ГИБДД.

3. Преследование ТС представляет собой сложнейшее действие сотрудников милиции. Для его выполнения требуются незаурядные профессиональные качества экипажа и высокая техническая готовность патрульного автомобиля. То, что в сотнях вариантов демонстрируется в кино и по телевидению, весьма далеко от практики. В действительности скоростное преследование в любых условиях сопровождается боковыми и фронтальными столкновениями, опрокидываниями, наездами на пешеходов и другими дорожно-транспортными происшествиями с высочайшими показателями степени тяжести последствий. Особенно опасны «подсечки» движущихся ТС, принуждение остановиться блокированием у края проезжей части (см. рис. 21) и другие приемы, приводящие к гибели# тяжким телесным повреждениям как преследуемых, так и преследующих. Следует иметь в виду, что использование при преследовании специальных звуковых и световых сигналов, а также автомобилей, окрашенных по установленной для милиции цветографической схеме, не всегда обеспечивает достаточный уровень безопасности. В частности, фактор предупредительного воздействия внешней атрибутики оперативных ТС весьма *слабо проявляется в ясную погоду, в плотных транспортных потоках и при наличии в населенных пунктах многоэтажной застройки, жающей или изменяющей направление звука сирены* и исключая

ющей

его достаточное распространение на улицы, пересекаемые в процесс преследования.

4. В городах и на автомобильных дорогах, регулярно патрулируем нарядами ДПС, могут применяться альтернативные преследованию и более безопасные варианты задержания ТС - **развертывание заслонов, установка заграждений, применение специальных средств принудительной остановки или блокирование района нахождения скрывающегося силами всех служб милиции**, вплоть до создания искусственного тр

затора на наиболее вероятном маршруте его движения (если пре-

ЦОР^{ТН}

Р^{ТН} на вооружены огнестрельным оружием).

Рис. 21. Блокирование скрывающегося ТС патрульными автомобилями

⁵ - Правильная тактика, самообладание и быстрые действия экипажа

^{ат}рульного автомобиля ДПС могут привести преследуемых в замешатель-

^о> парализовать их волю, побудить отказаться от попыток скрыться.

ако для успешного задержания преступников, вооруженных огнестрельным оружием, требуется создание **трех-четырёхкратного превосходства в силах и вооружении**. Даже если наряду удастся настичь и оста-
Роль И В Патрульном преследуемое ТС, нет никаких гарантий обезвреживания преступни-
Роль И В Патрульном автомобиле находятся 1-2 инспектора и нельзя быст-
вот к ним подкрепление или специализированную фуппу захвата. Сле-
от-
отсутствии возможности получить разрешение дежурного на пре-
Ис ли / О в случаях, когда данная мера является единственным средством угрозы жизни и здоровью граждан, старший наряда может

самостоятельно принять решение о ведении преследования, если кто-то из членов экипажа:

- 1) имеет устойчивые навыки управления автомобилем в сложных условиях, экстремальных ситуациях и на скоростях, близких к предельным для преследуемого типа ТС; ак~
- 2) уверен в полной технической готовности патрульного автомоб (включая исправность СГУ, наличие огнетушителя, аптечки) и соответствии его динамических характеристик преследуемому ТС¹⁴;
- 3) хорошо знает особенности улично-дорожной сети в районе преследования (включая второстепенные дороги, объезды, проходные дворы, броды)
- 4) не находится в утомленном или болезненном состоянии.

Если в условиях обычного дорожного движения отсутствие указанных качеств в значительной мере можно компенсировать за счет концентрации внимания, предельной осторожности, отказа от рискованных маневров и превышения установленной скорости движения, то при преследовании это невозможно. Например, чтобы на участке длиной в 2 км догнать автомобиль, следующий по свободному от встречного транспорта прямому горизонтальному участку шоссе со скоростью 120 км/ч, патрульный автомобиль, стартующий за ним, должен развить скорость не менее 160 км/ч.

Типичными недостатками при выполнении преследования являются: *неумение вести скоростное маневрирование (в том числе незнание приемов быстрого вращения рулевого колеса), неправильный выбор траектории движения, неумение выполнять экстренное торможение, разгон, ввод автомобиля в занос и вывод его из заноса*. В связи с этим каждый инспектор должен:

- 1) осознавать, что в ходе преследования он неизбежно создает своими действиями множество опасных ситуаций, которые вводят в стрессовое состояние не только преследуемого, но десятки водителей и пешеходов;
- 2) уметь подавлять в себе азарт преследования;
- 3) своевременно прерывать преследование при возникновении малейших сомнений в своих силах и надежности патрульного ТС.

В последнем случае целесообразно включить световую и звуковую сигнализацию, *имитировать отставание*, некоторое время продолжать дви-

жение под прикрытием попутно движущихся ТС или снизить скорость до выхода из пределов видимости преследуемого, а затем, увеличивая скорость, ограничиться наблюдением и передачей информации дежурно⁴ или соседним нарядам милиции. При этом следует исходить из того,

Патрульные автомобили среднего класса целесообразно оборудовать дугами безопасности, если они имеют классическую компоновку, закрепить в выштамповках пола у задних ний свинцовые пластины весом 40-50 кг.

и могут делать контрольные остановки с целью определения ТС, следящих за ними.

8 10. Порядок преследования

Приняв решение о преследовании, наряд ДПС должен:

есть состав экипажа патрульного автомобиля до 2-3 человек; 2 включать радиостанцию, световую и звуковую сигнализацию;

3) пристегнуть ремни безопасности;

4) начать преследование и доложить об этом дежурному или ближайшим нарядам милиции;

5) не упускать преследуемое ТС из поля зрения;

6) учитывать возможности преследуемого ТС изменить направление движения и скрыться;

7) при приближении к преследуемому ТС непрерывно призывать его водителя остановиться, используя СГУ и жезл, включая и выключая фары, а также предупреждая участников дорожного движения о том, что ведется преследование;

8) фиксировать места, в которых из преследуемого ТС выбрасывались какие-либо предметы;

9) поддерживать связь с дежурным или соседними нарядами, передавать по радио свои координаты и скорость движения;

10) следить за поведением пассажиров в преследуемом ТС;

11) пользоваться приоритетом в движении по перекресткам, железнодорожным переездам, в зонах ограниченной видимости и в других опасных условиях, только убедившись в том, что водители других ТС увидели патрульный автомобиль, поняли направление его движения и приняли меры предосторожности¹⁵;

12) избегать преследования по полосам встречного движения при наличии на них транспорта¹⁶ (см. рис. 22).

Особого внимания к соблюдению мер безопасности требует остановка многотоннажных грузовых автомобилей и автобусов, обзорность которых и из которых затруднена их большими габаритами. В частности, если при движении за легковым автомобилем благодаря большой поверхности его

П к
и^{oo} B11
имание следует обращать на ТС, движущиеся на разрешающий сигнал светофора¹⁷, "Цидент" с ними занимают ведущее место среди происшествий, возникающих в процес-

я- Преступни
ки пытаются «втянуть» преследующий экипаж на полосу встречного затем тм Я Е Зо Не <<закрывать>> поворотов либо непосредственно перед

идушим навстречу ТС; а ^{3ко} сворачивают на правую сторону дороги, подставляя автомобиль ДПС под удар.

Рис. 22. Маневр, рассчитанный на увлечение преследующего ТС на полосу встречного движения

остекления, небольшим габаритам и примерном равенстве высот с патрульными ТС можно достаточно хорошо просматривать проезжую часть впереди преследуемого и прогнозировать складывающуюся обстановку, то при преследовании грузового или автобуса это невозможно. Кроме того, вследствие значительной массы большие автомобили имеют относительно нюкие тормозные характеристики. В процессе остановки таких ТС необходимо:

1) определить место, где возможна их безопасная остановка с учетом дистанции, необходимой тяжелому ТС для перестроения и торможения, условий видимости, состояния дорожного покрытия и несущей способности обочин и уширений земляного полотна дороги;

2) при отсутствии подходящего для этой цели места следовать за правонарушителем до участка, позволяющего выполнить необходимые маневры и остановку ТС;

3) постоянно обращаться к правонарушителям посредством СГУ с требованием остановиться, поскольку данные ТС могут иметь повышенную шумность системы выпуска ОГ, трансмиссии, бортов грузовой платформы, грузит. д.;

4) после остановки ТС в указанном месте экипажу ДПС занять позиции в 10-15 м позади него, направив лучи прожекторов, фар или переносны фонарей на кабину или салон ТС, и **потребовать от водителя выполнения следущих действий:**

а) заглушить двигатель;

б) включить стояночный тормоз, сигналы аварийной остановки, оповещение кабины и салона (в условиях недостаточной видимости);

" из ХС с водительскими, регистрационными и путевыми доку-закрыв за собой дверь (чтобы она не создавала помех движущему транспорту и препятствовала незаметному выходу каких-либо лиц, находящихся в данном ТС);

встать на место, указанное старшим наряда;

о поиблизаться к остановленному ТС сзади, наблюдая за кабиной (сач посредством зеркал заднего вида (в ночное время направлять на них пучпрожектораили фонаря);

6) проверить, надежно ли закрыта задняя дверь кузова;

7) осмотреть пространство между кузовом и кабиной, а также (если возможно) саму кабину через ее задние окна;

8) не влезать в кабину, кузов ТС и не становиться на подножку кабины и отсутствии напарника, способного обеспечить надежное прикрытие этого действия;

9) при проверке салонов автобусов с затемненными стеклами потребовать от водителя открыть все окна и двери;

10) обеспечить наблюдение за остановленным ТС по его периферии.

8.11. Остановка движущегося ТС

Приближаясь к преследуемому ТС, экипажу патрульного автомобиля следует:

1) не допуская «подсечки», соблюдать меры предосторожности и продолжать подавать сигнал остановки с помощью СГУ, жезла и включением фар;

2) убедиться, что внешние признаки преследуемого ТС соответствуют указанным в ориентировке;

3) решительно продолжать преследование ТС, внешние признаки которого не во всем совпадают с ориентировкой, но вызывают какие-либо подозрения, так как преступники нередко изменяют или намеренно загрязняют номерные знаки ТС, демонтируют имевшиеся на них багажники, устанавливают другие детали облицовки, перекрашивают кузов и т. п.;

4) Догнав преследуемое ТС, двигаться и останавливать его так, чтобы ^мпер патрульного автомобиля находился на линии задних сидений преследуемого с интервалом, достаточным для свободного открывания правой ^{Двери и} выезда инспектора;

5) на многополосных дорогах следовать сзади преследуемого, «прикрыть» его перестроением на правую полосу или обочину;

6) В ^{процессе} сближения попытаться установить количество, примерный ^{состояние} порядок размещения пассажиров преследуемого ТС,

7) У них оружия, чтобы своевременно реагировать на предпринимае-

мые ими действия (замену водителя, выбрасывание каких-либо предметов к стрельбе и т. п.);

8) стремиться «прижать» преследуемое ТС в месте предполагаемой остановки к стене, какому-либо ограждению, стоящему без водителя гпу* вому автомобилю или автомобильному прицепу для блокировки его правых* дверей;

9) производить остановку ТС в малолюдных местах с низкой интенсивностью дорожного движения, отсутствием торговых точек и т. д.;

10) не отключать проблесковые маяки на месте задержания, так как они оказывают слепящее воздействие на задерживаемых и предупреждают водителей проезжающих мимо транспортных средств о необходимости снижения скорости;

11) прекратить преследование, если водитель преследуемого ТС не реагирует на сигналы остановки и совершает грубые нарушения ПДД (движется с выключенными фарами и габаритными огнями в ночное время, на высокой скорости проходит жилые зоны и перекрестки, не соблюдая сигналов светофора, выезжает на полосу встречного движения или тротуары и т. п.), либо имитировать прекращение преследования, снизив скорость и включив СГУ;

11) при наличии в данном районе нарядов на автомобилях **обычного** исполнения подключить их к ведению наблюдения за передвижением преступников¹⁷; v

12) при отсутствии у наряда ДПС бронежилетов, автоматического оружия и перевеса сил прекратить преследование, **если** преследуемые открывают огонь по патрульному автомобилю;

13) в случае участия в преследовании нескольких патрульных автомобилей и отсутствия у преследуемых автоматического оружия попытаться оттеснить скрывающиеся ТС в тупики, на пустыри, второстепенные дороги и места размещения заслонов, а также предпринять объезд преследуемых по другой дороге с целью выхода на пути их движения и принятия мер к остановке ТС путем использования специальных средств или перекрытия дороги тяжелыми автомобилями;

14) когда преследуемые покидают автомобиль и пытаются скрыться в пешем порядке, необходимо попытаться пресечь их проникновение в лесные массивы, парки, жилые зоны, в толпы людей и задерживать данных лиц на малолюдных, открытых местах.

¹⁷ Подобный прием часто бывает единственно возможным в условиях развитой уличной дорожной сети с высокой плотностью и интенсивностью движения. Не следует забывать, что в необходимых случаях сотрудникам милиции предоставляется право использовать транспортные средства граждан (п. 28 ст. 11 Закона РСФСР «О милиции»).

Применение оружия для остановки ТС

Преследование скрывающегося ТС представляет собой сложнейшее тактическое, тактическое и психологическое отношение действие сотрудников милиции, то *применение оружия с целью остановки ТС в ходе преследования - несомненно, наиболее рискованная его часть.* Стрельба по

вещам

ущимся ТС из автомобиля на неровных дорожных покрытиях при непрерывном выполнении маневров обуславливает высокую поражаемость лиц, находящихся как непосредственно в ТС, так и в непосредственной близости от него. Распространенное среди сотрудников ДПС мнение о том, что стрельба по колесам не дает останавливающего эффекта, можно считать справедливым лишь по отношению к небольшому числу бескамерных шин зарубежного производства. Дело в том, что число попаданий в цель как правило, не превышает 5-10 %. Обычно эффективность стрельбы прямо пропорциональна диаметру колес преследуемого ТС и обратно пропорциональна его скорости. Не случайно сотрудники дорожной полиции ряда европейских стран, США и Канады избегают применять огнестрельное оружие для остановки ТС, предпочитая блокирование патрульными автомобилями и применение специальных средств.

Итак, приняв решение об остановке с помощью оружия транспортного средства, водитель и пассажиры которого не ведут огня по преследующим, необходимо **использовать все имеющиеся возможности для исключения случайного поражения людей.** Для этого следует:

1) предупредить преследуемых о применении оружия;

- 2) произвести предупредительные выстрелы в воздух в непосредственной близости от преследуемого ТС;
- 3) двигаться так, чтобы передний бампер патрульного автомобиля был на линии задних сидений преследуемого ТС (или задних колес при преследовании грузовых автомобилей);
- 4) вести огонь по задним колесам на относительно ровных участках Дороги, свободных от встречного движения ТС и пешеходов, а также имеющих пологие откосы и кюветы.

При наличии у преследуемых огнестрельного оружия огонь может вести с дистанций и положений, обеспечивающих безопасность экипажа. Например, при прохождении преследуемыми крутых поворотов следует учитывать дистанцию, так как они получают преимущество в ведении по автомобилю ДПС из-за расширения сектора обстрела (см. рис. 23). При нарушении заднего стекла салона или кабины преследуемого ведение огня по преследуемым. Однако, если это инициатива ДПС, то он должен немедленно снизить скорость, применить маневр и открыть огонь на поражение.

- С т т
- Дмитриев «ДПС»

иногда. Огонь на поражение открывается и в тех случаях, когда преследуемый пытается протаранить патрульный автомобиль и совершить другие действия, опасные для жизни и здоровья людей. При этом мотивы его поступков не имеют существенного значения, если наряд исчерпал имеющиеся возможности для воздействия на преследуемого другими способами.

Рис. 23. Сектор обстрела из преследуемого автомобиля при прохождении поворота

В случаях крайней необходимости остановки ТС можно осуществить с использованием нетабельных средств, включая весьма распространенные охотничьи ружья. Стрельба из них под днище движущегося легкового автомобиля дает хороший эффект из-за одновременного рассеечения нескольких шин дробинками, расплюснутыми в результате рикошета о дорожное покрытие. Разумеется, применяя подручные средства и оружие, инспектор должен стремиться причинить преследуемому или нападающему максимальный ущерб, который соответствует характеру и степени опасности совершаемого преступления. Возьмем для примера то же дробовое ружье. Выстрел из него из легкового автомобиля выводит из строя систему охлаждения двигателя, иногда разрушает лобовое стекло. Однако в данном случае и вероятность нанесения чрезмерно тяжелых ранений водителю и пассажирам остановившегося ТС. С другой стороны, применение стрельбы по несравненно большей площади облицовки грузового автомобиля в определенных ситуациях вполне допустимо и относительно безопасно для лиц, находящихся в кабине.

Рис. 24. Принудительная остановка ТС путем стрельбы по колесам

8.13. Использование патрульного автомобиля для принудительной остановки ТС

Применение патрульных автомобилей как средства для принудительной остановки преследуемых ТС возможно лишь в исключительных случаях (например, при отсутствии заслонов в направлении преследования и связи с ^{ОВ}Д, либо расходе патронов к табельному оружию), когда другими ^способами нельзя предотвратить угрозу жизни и здоровью людей. Решаясь ^{На} Данную меру, инспектор должен учесть следующее:

- 1) простое нанесение ударов (касание преследуемого ТС) чрезвычайно ^опасно и не дает должного эффекта;
- 2) применение данного способа не имеет смысла в отношении ТС, масса ^{от} которых существенно превышает массу автомобиля, осуществляющего прес-^ее

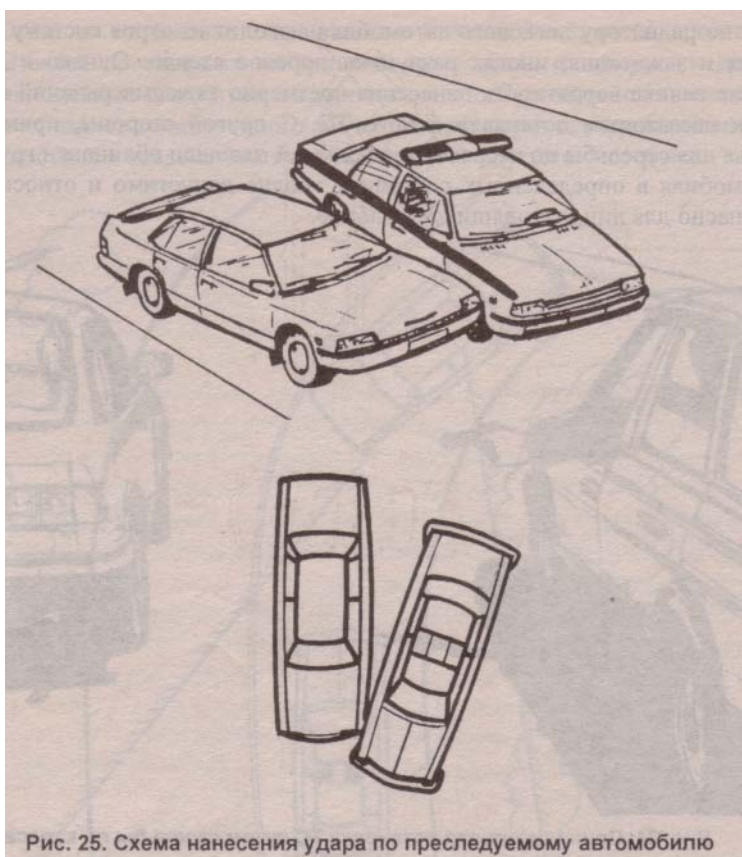


Рис. 25. Схема нанесения удара по преследуемому автомобилю

Рис. 25. Схема нанесения удара по преследуемому автомобилю

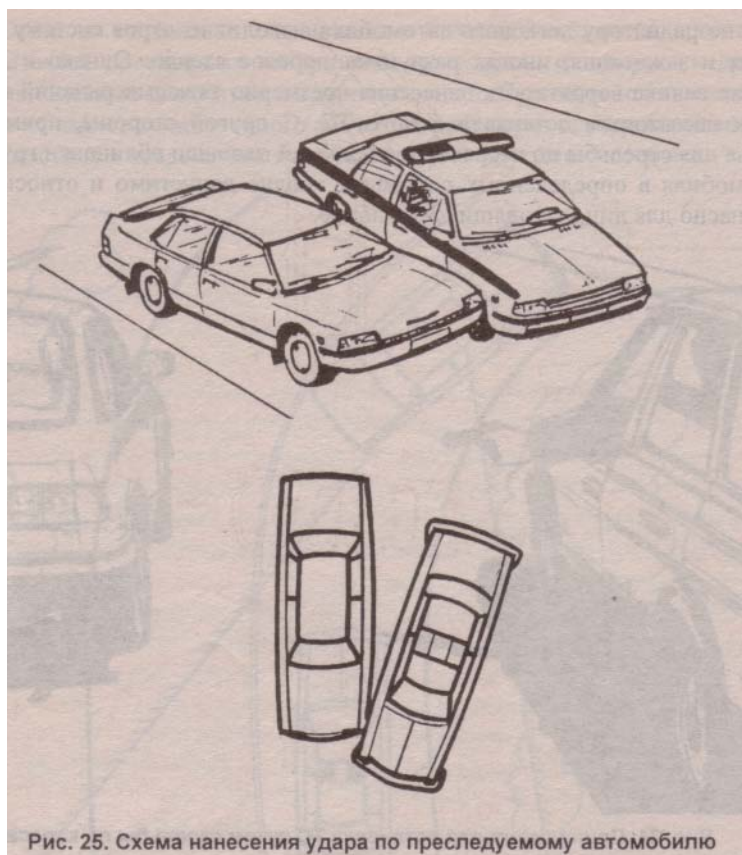
3) для успешной реализации приемов остановки преследуемых ТС путем нанесения им ударов патрульным автомобилем в обязательном порядке требуется предварительная тренировка на полигоне с использованием автомобилей, оснащенных по периметру кузова специальным защитным брусом;

4) при равенстве масс или преимуществе в массе у патрульного автомобиля он может остановить преследуемое ТС при нанесении удара по линия его передних колес (см. рис. 25);

5) если удар будет произведен в точку, расположенную впереди передних колес автомобиля, то успех будет на стороне автомобиля, имеющего больший вес или более широкие шины;

6) если точка удара окажется внутри базы патрульного автомобиля, не исключается его самопроизвольный разворот и выезд за пределы Д°Р° или на соседние полосы движения (см. рис. 26).

с. 26. Схема движения патрульного автомобиля после контакта с преследуемым ТС в пределах его базы



8.14. Защита от преднамеренных столкновений и наездов

В безвыходной для себя ситуации (при блокировании, потере скорости движения, в тупиках) некоторые водители пытаются уйти от преследования совершая намеренные столкновения и наезды на патрульные автомобили для их повреждения, освобождения проезда, ранения инспекторов. Иногда они переходят к активному нападению, меняясь ролями с сотрудниками ДПС. В большей степени это свойственно лицам, угнавшим грузовик или управляющим ими в состоянии опьянения, а также водителям легковых автомобилей в отношении инспекторов-мотоциклистов.

Экипаж патрульного автомобиля должен знать о том, что даже очень сильному человеку *невозможно при столкновении с другим ТС удержаться на месте путем захвата поручней, сидений штурвала ногами и руками & поверхности салона или кабины*. В момент столкновения вес тела человека возрастает в 5-10 раз. В целях защиты своей жизни и здоровья в подобных ситуациях наряду ДПС рекомендуется предпринять следующие действия:

- 1) попытаться *избежать лобовых, а также боковых ударов*, исходя из того что, чем ближе направление контакта ТС к 90°, тем большему разрушению подвержен автомобиль и соответственно выше тяжесть ранений экипажа;
- 2) при наличии подголовников сидений попытаться развернуть автомобиль так, чтобы принять удар *задней его частью* под острым углом;
- 3) при угрозе фронтального удара попытаться *съехать с дороги* на пологий откос, болотистую почву, глубокий снег, кустарник (вероятное при повышенной крутизне откосов опрокидывание автомобиля тем не менее будет относительно безопаснее и позволит экипажу избежать тяжелых телесных повреждений);
- 4) *не поворачивать влево* от движущегося навстречу ТС, так как в последний момент он также может отвернуть налево;
- 5) когда неизбежно бортовое касательное столкновение, не тормозить, а, наоборот, *предельно увеличить число оборотов двигателя*, что позволяет избежать разворота автомобиля и его выбрасывания на полосу встречного движения либо за пределы дороги;
- 6) при блокировании несколькими легковыми автомобилями для освобождения проезда попытаться ударом по линии передних колес сместить в сторону ТС, стоящие *под острым углом* к направлению движения экипажа ДП^А (что значительно легче), и только когда это не удастся, пойти на смещение ТС, стоящих перпендикулярно к патрульному автомобилю (см. рис. 27).

В ситуациях, когда столкновение или наезд неминуемы, экипажу ^{сп} "дует" (даже при наличии пристегнутых ремней безопасности) немедленно принять такое положение тела, которое позволяет снизить тяжесть последствий.

Рис. 27. Освобождение проезда при блокировании легковыми автомобилями

1. При угрозе лобового столкновения:

- а) инспектору-водителю следует быстро перенести кисти рук в верхнюю точку рулевого колеса как можно ближе друг к другу и упереть в них голову (см. рис. 28);

. 28. Положение инспектора при угрозе лобового столкновения

- б) инспектору, сидящему рядом с водителем, рекомендуется упереть кистями полусогнутых рук в переднюю панель и прижать к ним голову * * можно сильнее (см. рис. 29).

Рис. 29. Положение члена экипажа патрульного автомобиля при угрозе лобового столкновения

в) инспектору, сидящему сзади, перед столкновением лучше всего лечь на сидение, а если он пристегнут ремнями безопасности, то прижать грудь к бедрам, охватив их руками.

2. Когда неизбежен удар сзади:

а) инспектор-водитель ни в коем случае не должен тормозить (иногда упор ногами в педаль тормоза происходит инстинктивно), а если впереди нет препятствия, то надо дать полный газ;

б) экипажу, включая водителя, непосредственно перед ударом следует как можно плотнее прижаться к спинке сидения и упереть затылок в подголовник, а когда подголовника нет, то соскользнуть вниз, обхватив затылок руками и уперев его в спинку сидения.

3. При угрозе опрокидывания, когда инспектор по каким-либо причинам не пристегнулся ремнями безопасности, он может охватить руками спинку свободного соседнего сидения и прижаться к ней лицом.

4. После столкновения или опрокидывания члены экипажа, способные двигаться, должны:

а) **выключить зажигание;**

б) перекрыть топливопровод (на автомобилях марки УАЗ и других, ^{г#} установлены соответствующие краны);

в) бросить наружу огнетушитель и аптечку; ^{в^} заблокировать замки дверей, капота и багажника, так как может биться инструмент, аварийноспасательное оборудование, специаль-^{ПоНа} педства и комплект иереносных дорожных знаков. ^{нь1е} Дри опрокидывании (падении) автомобиля в воду с моста, набереж-
» ,пи дамбы экипаж имеет около 10 с, **чтобы отстегнуть ремни безо-нои**
ил*1 ^ „

ности, разбить боковые стекла дверей и покинуть салон. Вследствие

^П что погружение легкового автомобиля происходит, как правило, с

(ЪгЪерентом на наиболее тяжелую переднюю часть, в салоне и багажном

пелении образуется воздушный пузырь, сохраняющийся до 25-40 с. По-

тому инспектора, сидящие на заднем сидении, могут попытаться открыть

ние двери либо выбить заднее стекло и выбраться наружу. Передние

пвери в подобных ситуациях открыть практически невозможно из-за высо-

кого давления воды. Ожидать его выравнивания за счет полного затопления

салона водой, как это рекомендуется экипажам тяжелых армейских боевых

машин, весьма рискованно.

8.15. Задержание водителя и пассажиров остановленного ТС

Указанные в заголовке действия экипажа мы рассмотрим на примере наиболее сложного его варианта- **задержания лиц, в отношении кото-рых имеются сведения о наличии у них огнестрельного оружия.** Если преступники применили оружие (особенно автоматическое), то от их даль-нейшего преследования целесообразно отказаться, принять меры по вызову группы захвата и развертыванию заслонов в рамках планов проведения специальных операций криминального характера (см.: [8.7], [12.3], [12.9]). Однако, во-первых, возможности для этого есть далеко не всегда. Во-вторых, лица, имеющие оружие, относительно редко открывают огонь по преследующим¹⁸. В-

возможности применения спецсредств и оружия при цр-^{ПР}тке оказать сопротивление или скрыться.

Для предотвращения обстрела участвующих в задержании старший ояда предупреждает лиц, находящихся в остановленном ТС, о том, что их адерживают сотрудники милиции, и подает им следующие команды:

1. Водителю и пассажирам автомобиля (указать марку и номерной знак) без моей команды не двигаться! Потянетесь за оружием или двинетесь без команды - будете уничтожены!

2. Сидящим на переднем сидении упереться ладонями в лобовое стекло! Сидящим на заднем сидении положить руки на спинки передних сидений ладонями вверх!

3. Смотреть прямо перед собой и не поворачивать головы без команды! *Водителю подаются команды:*

1. Медленно открыть левой рукой дверь (при открытом окне сделать это путем нажатия на рукоятку двери снаружи)²¹!

2. Выбросить оружие из салона!

3.левой рукой вынуть ключ зажигания и выбросить его на проезжую часть через открытую дверь!

4. Выбросить дубликат ключа зажигания! (*страховочная команда*).

5. Медленно выйти спиной вперед!

6. Руки вытянуть перед собой и сцепить²²!

7. Медленно поднять руки в сцепленном состоянии над головой!

8. Медленно отойти от автомобиля на 5 (8) шагов!

Медленно поднять пальто (куртку), рубашку, вывернуть карманы брюки

повернуться на один оборот!

. К оружию не прикасаться! Будешь застрелен!

п Си ^{два}Р^{Ите}льное открывание двери необходимо, чтобы были видны действия водителя и

зажи ^орядом с ним пассажира, которые могут прятать оружие, документы или ключи ^ах v ния ^1015 сидением, щитком приборов, в обуви, носках, брюках, под рубашкой, в карма-22 т куртки или пиджака.

ты_{ван} ^{Ици}онная команда «Руки вверх!» или «Руки за голову!» может спровоцировать выхва-°РУжия, подвешенного на спине или шее.

или при наличии серьезного ранения, победить в единоборстве или стрелке¹⁹; е-

3) предусматривать, что кроме холодного, газового и огнестрельного оружия задерживаемые могут применить сред^тва звукового и свет ^{оГ°} воздействий, притвориться убитыми, тяжелоранеными, сильно опьяневщ^{^0}

- 4) останавливаться не ближе 10-15 м от задерживаемого ТС, что существенно снижает возможность внезапного нападения на экипаж, в том числе и с применением огнестрельного оружия;
- 5) не выходить из автомобиля, пока водитель и пассажиры остановленного ТС не будут выполнять требования наряда;
- 6) старшему наряда, исходя из складывающейся обстановки, следует поставить задачу каждому члену экипажа, согласовать свои действия с другими экипажами, подключившимися к преследованию, и обеспечить рассредоточение личного состава для свободного ведения стрельбы из-за какого-либо укрытия (автомобиля²⁰, дерева, столба, бетонного ограждения, естественной складки местности, кювета и т. п.) (см. рис. 30);

Рис. 30. Положение старшего экипажа патрульного автомобиля при страховке

действий инспектора

По мнению большинства из опрошенных автором тренеров и инструкторов боевых бортов учебных заведений полиции США, ФРГ, Польши и спортивных МВД республик СНГ критических ситуациях обычно побеждает более агрессивный и ожесточенный противник.

Желательно становиться за задним колесом автомобиля для прикрытия ног.

В темное время суток осветить остановленное ТС фарами патрульного автомобиля переносными фонарями, а также использовать для этих целей наружные осветительные приборы ТС, удалив из них водителей и пассажиров; ^Положить оружие в готовность, дослав патрон в патронник и направив „гола задерживаемых“;

громко и на максимально возможной громкости подать команды экипажу и пассажирам остановленного ТС с помощью СГУ или голоса, предупреждая о возможности применения спецсредств и оружия при сопротивлении или попытке скрыться.

Для предотвращения обстрела участвующих в задержании старший экипаж предупреждает лиц, находящихся в остановленном ТС, о том, что их задерживают сотрудники милиции, и подает им следующие команды:

- 1 Водителю и пассажирам автомобиля (указать марку и номерной знак) без моей команды не двигаться! Потянетесь за оружием или двинетесь без команды - будете уничтожены!
2. Сидящим на переднем сидении упереться ладонями в лобовое стекло! Сидящим на заднем сидении положить руки на спинки передних сидений ладонями вверх!
3. Смотреть прямо перед собой и не поворачивать головы без команды! Водителю подаются команды:
 1. Медленно открыть левой рукой дверь (при открытом окне сделать это путем нажатия на рукоятку двери снаружи)²¹!
 2. Выбросить оружие из салона!
 3. Левой рукой вынуть ключ зажигания и выбросить его на проезжую часть через открытую дверь!
 4. Выбросить дубликат ключа зажигания! (страховочная команда).
 5. Медленно выйти спиной вперед!

6. Руки вытянуть перед собой и сцепить²²!

7. Медленно поднять руки в сцепленном состоянии над головой!

8. Медленно отойти от автомобиля на 5 (8) шагов!

Медленно поднять пальто (куртку), рубашку, вывернуть **карманы** брюки

повернуться на один оборот!

. К оружию не прикасаться! Будешь застрелен!

п Си ^{два}Р^{Ите}льное открывание двери необходимо, чтобы были видны действия водителя и

зажи ^орядом с ним пассажира, которые могут прятать оружие, документы или ключи ^{ах} ^в ^{ния} ¹⁰¹⁵ сидением, щитком приборов, в обуви, носках, брюках, под рубашкой, в карма-22 ^т куртки или пиджака.

ты^{ван} ^{Ици}онная команда «Руки вверх!» или «Руки за голову!» может спровоцировать выхва-°РУжия, подвешенного на спине или шее.

изводящий обыск, ставит свою ногу перед обыскиваемым для того, чтоб слу-
чае нападения иметь возможность нанести упреждающий удар снвду ^й

4. Задерживаемый обыскивается сверху вниз сначала с правого а -^

* ^тем с левого бока. Поиск оружия осуществляется, прежде всего, подмышками

карманах, за поясом, на спине, под головным убором, на шее под волосаг и в промежности. Нельзя заставляя обыскиваемого самостоятельно дост вать что-либо из карманов или из складок одежды. Поскбльку верхняя оле жда может быть довольно толстой и плотной, ее необходимо расстегнуть проверив подкладку, рукава и т. п.

5. Если у задержанного будет обнаружено огнестрельное оружие, то его следует брать только стволом вверх, не прикасаться к спусковому крючку так как оружие может находиться на боевом взводе.

6. Инспектор, производящий обыск, не должен расслабляться и прини-мать во внимание услужливость, с которой задержанный выполняет пода-ваемые ему команды.

7. По окончании обыска задержанным одеваются наручники (если это не было сделано после их выхода из ТС). Чтобы исключить нанесение ударов инспекторам или их удушение задержанными, наручники лучше наде'вать им на руки, заведенные за спину. Для этого подаются команды:

1. Не оборачиваясь подать назад левую руку!

2. Упереться головой в стену (кузов ТС) и подать назад правую руку! (см. рис. 33). •*

Рис. 33. Надевание наручников на задержанного

недостатке наручников можно скрепить двух-трех задержанных, чительно затруднит им передвижение при побеге и сопротивлении. ^{что} ³ р ли предстоит длительная перевозка задержанных, то возможно пение их рук наручниками

перед туловищем, но только в том слу-запястья рук будут охвачены выше
наручников ремнем или ве-

Р^с д после посадки задержанных в автомобиле одному из инспекторов йходи-
мо внимательно *осмотреть местность, прилегающую к остаиов-помУ ТС,*
само ТС либо оставаться на месте задержания и обеспечи-его охрану до
прибытии следствиешо-оперативной группы.

8.17. Особенности осмотра ТС, причастных к преступлениям

При наличии данных о причастности задержанных ТС к какому-либо престу-
плению проводится их детальный осмотр не только для установления следов
преступления, но и поиска спрятанных в них оружия, боеприпасов, наркоти-
ков, похищенных ценностей. Сотрудники ДПС и члены следствен-но-
оперативных групп должны учитывать, что чаще всего в качестве тай-ников
используются:

- 1) полости дверей под декоративной облицовкой;
- 2) пространство под сидениями;
- 3) бачки омывателей лобового стекла и фар;
- 4) полости рассеивателей габаритных огней и указателей поворотов;
- 5) полости под грязезащитными кожухами;
- 6) полости бамперов;
- 7) воздушный фильтр;
- 8) карманы чехлов сидений;
- 9) бачки гидропривода тормозов и сцепления;
- 10) внутренние полости подушек и спинок сидений;
- П) пепельницы;
- 12) ниши для установки радиоаппаратуры;
- !3) корпус отопителя;
- 14) крышка тоннеля рычага переключения передач;
- ¹⁵⁾ внутренняя часть панели приборов; о) место под ковриком багажника; ')
камера и крышка запасного колеса;) крышки задних амортизаторов; 19)
огнетушители;
-) солнцезащитные козырьки;
- ав ^ ° основные и дополнительные топливные баки (обычно у грузовых
^обилейимотоциклов);

- 22) полости одного-двух цилиндров двигателя, с которых демонти ны шату-
ны и поршни;
- 23) полости несущих элементов кузова;
- 24) слои теплоизоляции стенок фургона (у грузовых автомобилей)-
- 25) обратная сторона регистрационного знака;
- 26) колпаки колес;
- 27) корпуса инерционных катушек ремней безопасности;
- 28) картер ведущего моста и *другие замкнутые пространства.*

Наилучший эффект в поисках наркотиков и взрывчатки, спрятанных ТС, дает применение служебных собак.

При обнаружении в автомобиле сотового телефона или мобильной радиостанции следует проверить их принадлежность и наличие на них серийного номера. О причастности водителя и пассажиров ТС к преступлению может свидетельствовать наличие в салоне *перчаток, чулок, масок, пластыря, карт городов и районов, телефонных справочников, квитанций гостиниц, мотелей* и т. д.

Если на ТС было совершено *разбойное нападение*, то вероятно, что между преступниками и водителем завязывалась борьба, которая может происходить как внутри автомобиля, так и вне его. Поэтому необходимо обращать внимание на все следы обуви, рук, какие-либо детали или фрагменты одежды (пуговицы, клочки материи и т. п.), ключи, инструменты, брелоки, зажигалки, орудия преступления и прочие предметы, обнаруженные при осмотре ТС. Как правило, устойчивые следы рук преступников остаются на рукоятках рычагов перемещения сидений, которыми они обычно пользуются, подгоняя их под свой рост.

8.18. Перевозка задержанных лиц в патрульных автомобилях

В патрульных автомобилях ДПС с кузовами типа «седан» и «купе» *задержанных можно перевозить только по одному*. Когда автомобилю для этой цели недостаточно, организуется поочередная доставка задержанных либо принимаются меры по вызову *специального ТС, предназначенного для перевозки заключенных*.

Перед посадкой задержанного в патрульный автомобиль заднее сиденье полностью освобождается от находящихся на нем предметов и оборудования⁰⁸, которые могут быть использованы для нанесения ударов. В салоне автомобиля включается свет и не выключается до высадки задержанного ОВД. Первым на заднее сиденье позади водителя садится инспектор к⁸ страхующий посадку задержанного, вторым - задержанный, третьим инспектор, сопровождающий задержанного в наручниках.

В случае *нельзя допускать надевания наручников на задержанного* в к⁸ и⁸ у *

непосредственно в автомобилях, а также оставаться с ними

поскольку внутри салона нападающие получают ряд преимуществ в отношении инспекторов и нападения на них. В частности, задержанный имеет возможность упереться ногами в спинки сидений, крышу⁵¹⁽³¹¹⁾ в двери и нанести удары по водителю или сопровождающим, которые, в свою очередь, не имеют возможности уклониться от них. Следует помнить о том, что в автомобиле далеко не всегда имеется возможность применить известные приемы самозащиты. Поэтому необходимо отрабо-

Примечание IV.

ТТ

тактику действий с учетом специфики той или иной ситуации. Например, если правонарушитель, располагающийся на заднем сиденье

МР» " 3

томобиля, пытается провести прием удушения путем захвата шеи впереди идящего сотрудника, то последний должен предельно напрячь мышцы шеи поднять плечи и схватить обеими руками предплечье нападающего, резко потянув его вперед и вниз. Это позволит ослабить захват, опустить подбородок и сильно укусить противника за руку.

4. Доставку задержанных женщин желательно производить **с участием двух сопровождающих**, регистрируя при этом время посадки в автомобиль, пройденный километраж и время прибытия в ОВД, чтобы в последующем доказать несостоятельность возможных заявлений о неправомерном поведении наряда.

5. Инспектор, страхующий доставку, должен **постоянно наблюдать за задержанным**, повернувшись к нему и положив правую руку на спинку заднего сидения.

Если к операции по задержанию вооруженных преступников подключается патрульный вертолет, который может вести преследование, доставлять группу захвата, СОГ или принимать на борт задержанных, то сотрудники ДИС должны соблюдать правила безопасности при взаимодействии с экипажем вертолета. Напомним основные из них:

*) не подходить и не подъезжать к вертолету при работающих винтах, не о том, что **чем медленнее они вращаются, тем большую опасность**

***нх представляют для окружающих** из-за постепенного провисания

концов лопастей-

*•)•. '

; не подъезжать к вертолету на автомобиле *ближе 5 м\)* не входить в вертолет и не выходить из него без разрешения летчика; *Пв* ^{если ве}ртолет имеет хвостовой винт, то **не подходить к вертолету и обойти от него со стороны хвоста.**

9. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ НЕОТЛОЖНЫХ ДЕЙСТВИЙ НА МЕСТАХ ДТП ДО ПРИБЫТИЯ СЛЕДСТВЕННО-ОПЕРАТИВНЫХ ГРУПП

Одной из основных задач ДПС является осуществление неотложных действий на месте ДТП, проведение в пределах своей компетенции и в соответствии с действующим Законодательством РФ дознания по делам о совершенных преступлениях в сфере дорожного движения и оказание доврачебной медицинской помощи гражданам, пострадавшим при ДТП, а также находящимся в беспомощном или ином состоянии, опасном для их здоровья и жизни [13]. Согласно ст. 2 Закона РФ «О безопасности дорожного движения» дорожно-транспортным происшествием признается событие, *возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.* Данное определение соответствует определению, приведенному в Правилах учета ДТП [9.1], являющихся общеобязательным до-

кументом для всех мини-стерств, ведомств, предприятий, занятых эксплуатацией ТС, автомобильных дорог и оказанием медицинской помощи.

Прежде чем говорить о действиях нарядов ДПС на местах ДТП, рассмотрим основные признаки этих происшествий, их классификацию по видам и последствиям.

9.1. Основные признаки ДТП

Приведенное выше определение позволяет выделить основные признаки ДТП, отличающие его от других происшествий:

- 1) ДТП возможно только при участии ТС;
- 2) в момент возникновения ДТП транспортное средство должно находиться в процессе дорожного движения;
- 3) возникновению ДТП предшествует одно или несколько нормативов по обеспечению БДД и правил эксплуатации транспорта;
- 4) ДТП всегда имеет вредные последствия.

п п участием ТС в процессе дорожного движения как необходимом ЛТП имеется в виду *выполнение им транспортной работы, т. е.*

-ЯОВИИ Г^{и*}

ешение его самого, перевозка груза, пассажиров по улицам, автомо-^ньШ дорогам и другим местам.

' еДКО в разряд ДТП включают события, имеющие некоторые их при-но не связанные с нарушением ПДД:

происшествия с тракторами, дорожно-строительными, сельскохозяйственными и другими самоходными машинами, возникшие вследствие

ственны1«" -- -, -пушений правил охраны труда и технологии производства операций, для

торых они предназначены (пахота, рытье траншей, погрузо-разгрузочные работы ит. п.);

б) пожары на движущихся ТС, не связанные с их технической неисправностью;

в) происшествия, возникшие в результате умышленных действий, направленных на лишение жизни или причинение вреда здоровью людей или имуществу, а также явившихся следствием попытки пострадавшего покончить жизнь самоубийством.

Рассмотрим несколько примеров.

Пример 1. Если автогрейдер, производящий профилирование обочины автомобильной дороги, наезжает на стоящее ТС, то это происшествие не будет дорожно-транспортным, так как оно связано с нарушением правил производства дорожно-строительных работ (см. рис. 34).

Рис. 34. Наезд автогрейдера на стоящий автомобиль

Когда же автогрейдер в процессе работы сталкивается с движущимся ТС, либо совершает столкновение или наезд, передвигаясь в транспортном положении (нож или рыхлитель подняты), то налицо факт ДТП.

Пример 2. Когда водитель трактора наезжает на препятствие при вспаш-^{Ке} поля, то возникает происшествие, связанное с нарушением правил про-^{Зводства} сельскохозяйственных работ. Однако в том случае, если трактор 'п на

поле транспортную работу (например, буксировал прицеп) и наезд на препятствие, то происшествие квалифицируется как транспортное (см. рис. 35).
'полнял

Пример 3. Одна из стеклянных емкостей с самовозгорающейся жидкостью, перевозимая в кузове автомобиля ИЖ-2715, из-за небрежной погрузки получила трещину. Ее содержимое попало на упаковку и вызвало пожар. Поскольку загорание не связано с технической неисправностью, происшествие не квалифицируется как ДТП.

Пример 4. Водитель автомобиля МАЗ-6422 перевозил полевую электростанцию, из системы питания которой подтекало топливо. По пути следования он посадил в кузов двух работников геологоразведочной партии. Когда один из них закурил, то от брошенной им горящей спички загорелись электростанция и платформа кузова. Происшествие квалифицируется как пожар, возникший в результате нарушений требований противопожарной безопасности.

Пример 5. Из-за несоблюдения дистанции в условиях гололеда водитель автомобиля ГАЗ-3102 совершил столкновение с впереди идущим автобусом ЛИАЗ-7203. В результате столкновения произошло замыкание электропроводки, вызвавшее пожар. Поскольку в системе электрооборудования автомобиля ГАЗ-3102 отсутствовали плавкие предохранители, данное происшествие относится к дорожно-транспортному.

Пример 6. Ковалев, будучи в нетрезвом состоянии, нанес ножевое ранение своему соседу Белякову и стал убегать. Никитин, двоюродный брат Белякова, догнал Ковалева на мотоцикле и совершил на него наезд с целью нанесения телесных повреждений. Происшествие квалифицируется как умышленное нанесение телесных повреждений.

Материализуя последний из приведенных нами признаков - наличие последствий, отметим, что ДТП обязательно сопровождается нанесением материального ущерба, либо телесными повреждениями, или гибелью людей. Это обстоятельство отличает его от аварийных ситуаций. Таким образом можно отнести, например, случаи, когда автомобиль, движущийся по дороге, идет в занос, самопроизвольно разворачивается, ударяется

и

-

Алкогольный, ольб-*

и ежный вал, расположенный на

ооочине, но не получает никаких механи-

ческих повреждений, или когда ТС съезжает в глубокий водоем и после извлечения из воды сохраняет свои прежние эксплуатационные качества, а его водитель, пассажир, груз и другое имущество остаются невредимыми.

9.2/ Классификация ДТП по видам

Важнейшей характеристикой, отражающей механизм дорожно-транспортного происшествия, является его вид. Различают 9 видов ДТП: столк-

новение, опрокидывание, наезд на препятствие, наезд на пешехода, наезд на велосипедиста, наезд на животное, наезд на гужевой транспорт, наезд на стоящее транспортное средство, прочее происшествие.

Определение вида ДТП, на первый взгляд, не представляет трудностей. Однако на практике нередко производится неточно. Для исключения возможных ошибок необходимо запомнить следующие особенности отдельных видов происшествий.

1. К столкновениям относятся только те происшествия, при которых движущиеся ТС столкнулись между собой либо с подвижным составом железных дорог, либо с транспортным средством, внезапно остановившимся вследствие технической неисправности, резкого торможения перед запрещающим сигналом светофора, неожиданно возникшим препятствием и т. п. Столкновения могут быть *встречными, попутными и боковыми*. К ним относятся также наезды поездов на ТС, остановившиеся на железнодорожных путях.

2. К опрокидываниям относятся только те происшествия, при которых движущееся ТС теряет устойчивость и опрокидывается вследствие воздействия неблагоприятных погодных условий, технической неисправности, неправильного размещения или крепления груза, а также из-за применения неправильных приемов управления. Например, если автомобиль опрокидывается вследствие превышения критической скорости движения на повороте. Если же водитель резко изменяет направление движения автомобиля после незначительного касательного столкновения с препятствием вследствие этого совершает опрокидывание, то возникшее

событие квалифицируется как столкновение,

наезд на препятствие относятся ДТП, при которых транспортное средство наехало на неподвижный предмет (столб, дерево, опоры моста, строения, кучи строительных материалов) или ударилось о него.

4. К наездам на пешеходов причисляются случаи наезда на

лиц, катающихся на самокатах, санках, коньках, лыжах, передвигающихся в инвалидных колясках без двигателя. К данному виду ДТП относятся также наезды на детей, передвигающихся на трехколесных велосипедах также происшествия, при которых выступающие за габарит транспортного средства части или грузы нанесли телесные повреждения пешеходам. Наезд на пешехода считаются случаи, когда человек получает травму толкнувшись на движущееся ТС.

Пример. Гражданин К., будучи в нетрезвом состоянии, стоял на обочине дороги. В момент, когда мимо него проезжал грузовой автомобиль, он упал в сторону проезжей части и был сбит запирающим крюком правого борта грузовика. Происшествие квалифицируется как наезд на пешехода

5. К наездам на велосипедиста относятся происшествия, при которых транспортное средство наехало на человека, передвигающегося на велосипеде без двигателя, или когда сам велосипедист наехал на движущееся ТС.

6. К наездам на стоящее транспортное средство относятся происшествия, при которых одно ТС наехало на другое стоящее ТС либо на прицеп.

7. К наездам на гужевой транспорт относятся происшествия, при которых ТС наехало на *упряжных животных* или *гужевые повозки*, а также происшествия, когда упряжные животные или гужевые повозки сами ударились в движущееся ТС.

8. К наездам на животных относятся происшествия, при которых ТС наехало на птиц, диких или домашних животных (в том числе вьючных и верховых) либо сами эти животные и птицы ударились о движущееся ТС, в результате чего *пострадали люди или причинен материальный ущерб*.

9. К прочим происшествиям относятся:

- 1) сходы трамваев с рельсов, не вызванные столкновениями или опрокидываниями;
- 2) падения перевозимого груза или отброшенного колесом ТС предмета на человека, животное или другое ТС;
- 3) наезды на лиц, не являющихся участниками дорожного движения;
- 4) наезды на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, дерево, деталь автомобиля);
- 5) падение пассажиров с движущегося ТС или внутри его вследствие резкого торможения, ускорения или изменения направления движения.

Падения пассажиров, возникающие при столкновениях, опрокидываниях или наездах ТС на препятствия, к прочим происшествиям не относятся.

Пример 1. Пассажир получил телесные повреждения, упав от толчка возникшего при наезде автобуса на бордюрный камень. Данное происшествие будет квалифицироваться как наезд на препятствие.

Пример

2. Чтобы избежать наезда на пешехода, водитель автомобиля - 1^й/1 резко повернул руль влево, выехал на полосу встречного движения - допустил столкновение с движущимся во встречном направлении - ПАЗ-5269. При ударе из кузова автомобиля ГАЗ-33021 выпал

пассажир, который получил тяжкие телесные повреждения. Происшествие классифицируется как столкновение, так как именно столкновение вызвало падение пассажира.

Пример 3. В результате поломки рулевой тяги водитель автомобиля АЗ-64226 совершил наезд на человека, который косил траву на полосе обочины дороги. Данное ДТП по виду относится к прочим происшествиям, поскольку пострадавший не являлся участником дорожного движения.

9.3. Классификация ДТП по степени тяжести последствий

В зависимости от степени тяжести последствий ДТП можно подразделить на повлекшие:

- 1) материальный ущерб;

- 2) легкие телесные повреждения;
- 3) телесные повреждения средней тяжести и тяжкие;
- 4) смерть потерпевшего;
- 5) особо тяжкие последствия (когда погибло 4 и более или ранено 15 и более человек).

Материальный ущерб от ДТП может складываться из стоимости:

1) ремонтновосстановительных работ при повреждении ТС, грузов, дорожных и иных сооружений (знаков, ограждений, перил, зеленых насаждений, светофоров и т. д.);

2) затрат на выполнение функций правоохранительных органов (выезд и действия на месте ДТП, дознание, следствие и суд);

3) оказание медицинской помощи (выезд на место ДТП, доставка пострадавших, лечение, выплаты по социальному страхованию);

4) потерь от остановки движения ТС (снижение скорости, заторы, простои, объезды), произведенного продукта из-за потери рабочего времени.

Телесные повреждения признаются **легкими**, если сопровождаются временным расстройством здоровья, продолжительностью не свыше 14 дней, либо незначительной стойкой утратой трудоспособности (до 10 %) без последствий. Тяжкими признаются телесные повреждения, сопровождающиеся незначительными последствиями, длящимися не свыше 30 дней [10.20].

Сопровождавшиеся **материальным ущербом или легкими повреждениями** согласно ст. 118, чч. 3 и 4 ст. 119 и 122 КоАП образуют состав административных правона-

рушений, оформление и рассмотрение которых входит в юрисдикцию должностных лиц ГИБДД. Четыре последующие группы ДТП согласно ст. 264, 265, 266, 268 и 350 УК отнесены к разряду преступлений по которым обязательно проводится предварительное расследование (см. приложение 9 к пособию).

Вместе с тем все перечисленные события едины по механизму возникновения и в значительной степени стереотипны по составу и последовательности выполнения неотложных действий, оперативно-розыскных меро-

приятий и номенклатуре процессуальных документов, составляемых при оформлении. Это обусловлено тем, что **оперативная квалификация ДТП чрезвычайно затруднена, а последствия и участники не всегда очевидны.** При этом следует учитывать, что по делам с неосторожной формой вины и сложными причинно-следственными связями в механизме их возникновения вероятность неправильной квалификации относительно велика [10.23]. Для установления последствий и участников ДТП требуются предварительная фиксация обстановки места происшествия в особой форме протоколе (см. приложение № 4 к [15.1]) и схеме, а также исследование большого объема фактических данных, раскрывающих механизм ДТП, проведение

судебно-медицинского освидетельствования пострадавших, автотехнической, трасологической и других экспертиз, проверок показаний и следственных экспериментов. Исходя из практики разбирательства и расследования ДТП, можно утверждать, что для получения исчерпывающей информации о них следует руководствоваться не тяжестью последствий, а сложностью установления механизма того или иного происшествия.

В осмотре мест данных происшествий непременно участвуют сотрудники ДПС. Причем степень их участия весьма значительна. На них возлагаются: *охрана места ДТП, обеспечение безопасности работы СОГ, восстановление движения, оказание помощи следователю в составлении схемы происшествия, осмотре ТС и выполнении других неопытных действий.* Это объясняется не только мобильностью данной службы и наличием у ее должностных лиц соответствующих полномочий, но и объективными трудностями формирования и обеспечения своевременного выезда на место происшествий полноценных следственно-оперативных групп шой трудоемкостью предстоящих поисковых мероприятий (если ТС или боль-

Согласно исследованиям, проведенным автором, по данной категории дел следо^в входили в состав СОГ не более чем в 70 % случаев, эксперты-криминалисты - в 26 /^о.³ ^ в ты-автотехники - в 1 %, судебно-медицинские эксперты - в 6 %, инспектора-киноло 1 %, сотрудники ОУР - 6 % случаев.

тгтП скрываются), а также необходимостью скорейшего получения пер-[•]" ^информации о транспортных средствах, подлежащих розыску. ^{ойчНо} неи нельзя не считаться с тем обстоятельством, *что в связи с де-ализацией ряда статей УК свыше 90 % вышеуказанных катего-^" ^тгтП спгали квали-фицировангся как административные правона-^" я* При этом от 75 до 96 % материалов по таким происшествиям ^Ше ляются и исполняются в подразделениях ДПС в сроки от 3 до ^{со} й что является положительным моментом, поскольку успех работы йеспечению БДД в значительной степени определяется своевременно-^{По} пеализации мер индивидуальной профилактики. В этом смысле адми-^{СТ} тоативно-правовые меры обладают несомненным преимуществом перед ^Н повно-правовым воздействием вследствие своей высокой оперативно-и Данные обстоятельства нередко вынуждают работников ДПС *само-тоятельно и независимо от степени тяжести последствий проводить осмотр местДТП, транспортных средств, элементов ДИ, вести дознание ияишь затем передавать дело в соответствующие органы предва-ритель-ного следствия.*

9.4. Действия при получении сообщения о ДТП

Среди важнейших обстоятельств, определяющих порядок действий сотрудника ДПС при получении сообщения о ДТП, можно назвать сле-дующие:

- 1) удаленность места ДТП от медицинских учреждений, аварийно-спасательных служб, ОВД и самого сотрудника;
- 2) наличие на месте ДТП лиц, способных оказать помощь пострадавшим и зафиксировать обстановку на нем;
- 3) вызвана ли на место происшествия скорая медицинская помощь;

- 4) направлена ли на место ДТП следственно-оперативная группа;
 - 5) имеет ли сотрудник ДПС подготовку, достаточную для выполнения неотложных следственных действий на месте происшествия;
 - о) имеются ли у него необходимые для этой цели инструменты и оборудование (рулетка, линейка, складной метр, уровень, дорожный курвиметр);
 - в) возможно ли своевременное подключение к выполнению неотложных действий других нарядов ДПС и сотрудников ОВД;
 - г) если участники ДТП остались на месте происшествия; о каков характер последствий ДТП.
- Действительно, что невозможно представить какой-либо единый алгоритм работы сотрудников ДПС, применимый ко всем ситуациям подобного рода. Для из среднестатистических оценок степени сложности решения

задачи оказания помощи пострадавшим и установления причин аварии, рассмотрим его на примере ДТП, которое сопровождалось тяжкими телесными повреждениями людей при условии, что сотрудник ДПС оказывается первым, кто получает сообщение о ДТП.

В данном случае общий порядок действий может быть следующим:

- 1) прием и фиксирование информации о ДТП;
- 2) передача полученной информации в дежурную часть;
- 3) прибытие на место ДТП;
- 4) извлечение пострадавших из ТС;
- 5) оказание им доврачебной медицинской помощи и установление личности;
- 6) обозначение (ограждение) места ДТП;
- 7) организация и обеспечение иммобилизации и эвакуации пострадавших в лечебные учреждения;
- 8) обеспечение охраны места ДТП;
- 9) установление и задержание лиц, причастных к ДТП;
- 10) установление очевидцев;
- 11) восстановление (обеспечение) дорожного движения;
- 12) доклад старшему СОГ о принятых мерах;
- 13) обеспечение безопасности работы личного состава СОГ и выполнение поручений следователя.

В зависимости от обстоятельств отдельные ступени изложенного порядка могут исключаться, дополняться, исполняться параллельно или в определенной последовательности.

9.5. Фиксирование информации о ДТП

Сообщения о ДТП чаще всего поступают в дежурные части УВД, ГОРОВД и строевых подразделений ДПС, а также непосредственно сотрудникам, осуществляющим контроль дорожного движения. Получив сообщение, они обязаны внимательно выслушать заявителя (независимо от того, где совершено происшествие), попытаться соединить его с дежурными любыми видами связи либо самостоятельно выяснить у данного лица:

1) место, время, вид и обстоятельства ДТП; . к

2) сведения о пострадавших; ' ^

., , & |

3) оказана ли пострадавшим медицинская помощь; 3; ; <

1 ТТТТ К

¹ Наибольшей сложностью установления причин и обстоятельств обладают Д1¹¹ совершаются неизвестными ТС или участниками дорожного движения. Порядо* У \1 сотрудников ДПС в их оформлении и расследовании подробно рассматривается в р пособия.

ана ли на место ДТП бригада скорой медицинской помощи; акие лечебные учреждения и кем направлены пострадавшие; п марку, двет и регистрационные знаки ТС, на которых были от-^еныпострадавшие;

'Л ип марку, цвет и регистрационные знаки ТС, прнчастных к данному происшествию;

8) фамилию, имя, отчество, адрес и телефон самого заявителя.

Ппоос заявителя, который может находиться в состоянии стресса, занимает продолжительное время. Поэтому, установив место,

° мя характер последствий ДТП и основные анкетные данные заявителя-трудник дпс должен направить его в ближайший ОВД или подразделение ГИБДД и немедленно выехать на место происшествия. При от-утствии устойчивой связи с ОВД он обращается к водителям ТС с просьбой доставить заявителя в дежурную часть либо передать информацию о ДТП.

Успех в ликвидации последствий ДТП и установлении его субъектов, причин и обстоятельств в решающей мере зависит от **оперативности реа-гирования на сообщение**, поскольку ДТП;

а) *представляет собой чрезвычайно скоротечное событие с относительно малой вероятностью установления очевидцев его начальной и кульминационной стадий³;*

б) *может сопровождаться ранением людей, сохранение жизни ко-торых зависит от быстрого оказания им доврачебной помощи;*

в) *происходит в условиях дорожного движения, т. е. скопления ТС, пешеходов, других участников дорожного движения, лиц, выполняющих какие-либо работы на улицах и в полосе отвода автомобильных дорог, что способствует быстрому уничтожению следов, других веществен-ныы доказательств и изменению обстановки;*

г) *требует скорейшей фиксации обстановки и принятия мер по и сохраи-ению следов от неблагоприятного воздействия при-иматических факто-ров**; Д; *ограничивает или полностью прерывает дорожное движение, а вия* ^{Св С0э**ает} *опасность вторичных столкновений и наездов в усло-Р^{ми}ченной видимости и транспортных потоках большой*

ц ^{Ная пР°Д°} *длительность этих стадий обычно не превышает 0,3-0,7 с.*

Всле ^{СДЫ ХоАа колес ^ на СУХОМ} *действие в асфальте могут укорачиваться на 0,5-0,8 м за час сыхания микрочастиц резины и сдувания их ветром.*

е) не исключает умышленного уничтожения следов участия ДТП, которые заинтересованы в благоприятном для них исходе дела? *"

ж) не позволяет в дальнейшем провести адекватное моделирование при проверке показаний и проведении следственных экспериментов "6 за безвозвратной потери сведений о расположении ТС в транспортном потоке, номенклатуре и параметрах, движения, состояния и размера * ния «фоновых» объектов, уровня влажности и загрязненности дорожных покрытий, степени прозрачности атмосферы, направления движения ствия мощных точечных источников света и т. д.

Прибытие на место происшествия осуществляется на служебном транспорте либо на ТС, принадлежащих гражданам или юридическим лицам, чем водителям ТС могут быть выданы справки или сделаны соответствующие записи в путевых документах.

9.6, Обозначение мест ДТП

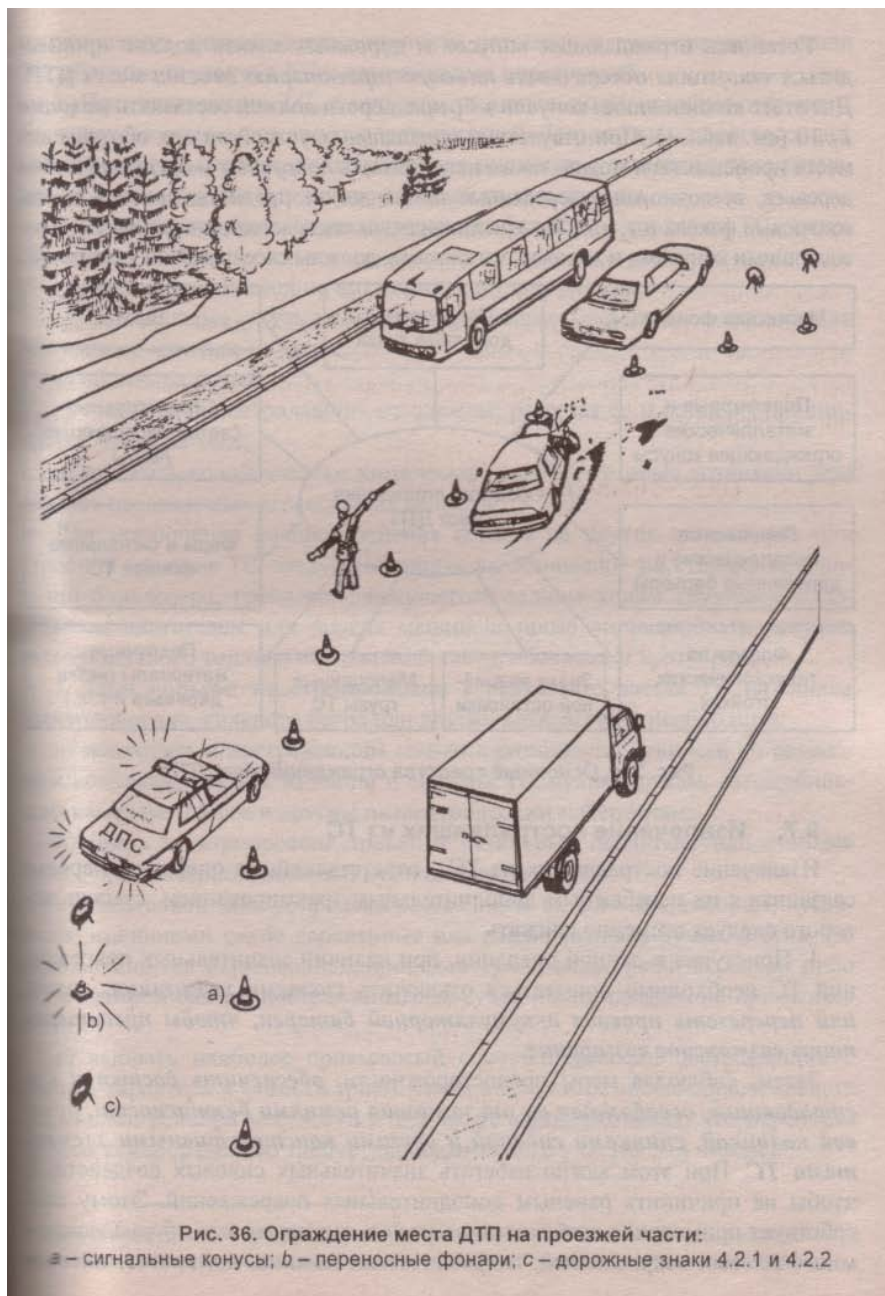
Одна из важнейших особенностей ДТП состоит в том, что они, как правило, занимают протяженные участки улиц и дорог (до нескольких сот метров в длину). Напомним, что, двигаясь со скоростью 90 км/ч, транспортное средство проходит за одну секунду 25 м, а детали ТС и предметы, находившиеся на них или у участников дорожного движения, при столкновениях и наездах могут быть отброшены на десятки метров.

Главная задача сотрудника ДПС, прибывшего на место ДТП, - **скорейшее извлечение пострадавших из ТС и оказание им доврачебной помощи**. Однако в условиях ограниченной видимости и при отсутствии на месте происшествия лиц, способных оказать содействие, необходимо предпринять **простейшие меры по предотвращению повторного ДТП** - включить специальные световые сигналы на патрульном ТС или аварийную сигнализацию на других транспортных средствах, находящихся в зоне происшествия, установить знаки аварийной остановки или мигающие фонари на расстоянии, обеспечивающем своевременное предупреждение водителей движущихся ТС об опасности (в населенных пунктах не менее 15 м, а вне их пределов - 30 м от стоящих ТС) [8] (см. рис. 36).

При дневном освещении лучше использовать **красные мигающие фонари**, а в темное время суток - **синие**, так как они контрастируют с габаритами ТС. Наилучшим средством обозначения мест ДТП, возникающих ночью, является **лазерный излучатель**, вращающийся с некоторым отклонением генерируемого им луча в вертикальной плоскости, что обеспечивает образование светового конуса, хорошо видимого даже на скрытых поворотах автомобильных дорог.

Рис. 36. Ограждение места ДТП на проезжей части:

а - **красные конусы**; б - переносные фонари; в - дорожные знаки 4.2.1 и 4.2.2



Установка ограждающих конусов и дорожных знаков должна быть организована так, чтобы обеспечивать **плавную траекторию объезда** места происшествия. Для этого наклон линии конусов к бортовке дороги должен составлять не 1 : 10 (см. табл. 1). При отсутствии специальных устройств для обозначения места происшествия можно также использовать подручные материалы (ветки деревьев, всевозможные деревянные щиты, легкие предметы светлых тонов и т. п.). По мере ликвидации последствий они, наряду с ограждающими конусами и дорожными знаками, должны своевременно удаляться.

1. Методы

Мигающие фонари
 Пластиковые и



Рис. 36а. Основные средства ограждения мест ДТП

9.7. Извлечение пострадавших из ТС

Извлечение пострадавших из ТС - ответственной операция, нередко связанная с их неизбежным дополнительным травмированием, степень которого следует всемерно снижать.

1. Приступая к данной операции, при наличии значительных повреждений ТС необходимо попытаться отключить *систему зажигания, снят или перерезать провода аккумуляторной батареи, чтобы предотвратить возможное возгорание.*

Затем, соблюдая меры предосторожности, *обеспечить доступ к пострадавшим, освобождая их от зажатия ремнями безопасности, рулевой колонкой, спинками сидений и другими конструктивными элементами ТС.* При этом важно избегать значительных силовых воздействий, чтобы не причинить раненым дополнительных повреждений. Этому способствует применение *табельного аварийно-спасательного оборудования* многоцелевых вскрывателей, гидравлических ножниц, домкратов, пневматических инструментов

и др., позволяющих разрушать, разрезать и демонтировать детали

подушек и элементов ДИ и строительных конструкций. **От предотвращения возгорания ТС,** в которых находятся люди, принимаются меры тушения огня с помощью огнетушителей, брезентовых пологов, воды, **и других средств,** первоочередное внимание уделяется зонам размещения пострадавших

и тушению горящей на них одежды. Если пострадавшим удалось самостоятельно выбраться из горящего ТС, то необходимо

- а) остановить их, если на них горит или тлеет одежда; и сбить пламя укутыванием пострадавших брезентом, одеждой или заставив их кататься по земле;
- б) облить их водой;
- в) освободить пострадавших от одежды, разрезая ее и оставляя прилип-

шие ее части на теле;

д) промыть водой участки химических ожогов, которые возникают при разливе перевозимых агрессивных веществ.

Для исключения распространения пожара на другие автомобили или строения горящие ТС следует оттащить на безопасное расстояние при помощи бульдозера, грейдера, движущегося задним ходом грузовика с дизельным двигателем или других машин, а также ликвидировать разливы автомобильного топлива на проезжей части, обочинах и тротуарах.

3. При обрыве электропроводов в результате наезда ТС на опоры электропередач, сильного ветра или других воздействий, необходимо:

а) подходить к пострадавшим только в резиновой обуви или по резиновым коврикам, взятым из кабин и салонов ТС, сухим доскам, автомобильным камерам, шинам и другим диэлектрическим материалам;

б) брать электропровода только в резиновых перчатках или обмотав Руки сухой материей, кожаной курткой или плащом;

в) обесточить электропровода рассечением их лопатой, топором, кусачами, имеющими сухие деревянные или изолированные ручки, а если это невозможно, то оттягиванием проводов сухой палкой или веревкой либо гиванием самого пострадавшего за сухие части одежды, не прикасаясь к телу⁵;

Уче^в Р^{ат} наиболее приемлемый способ переноски пострадавших с пе^{Ха}Рактера и тяжести травм, числа возможных носилыщиков, средств^{СК}

°Дног^{ме}стности и других условий, учитывая, что переноска тяжелораненого требует одновременного участия 3-4 человек.

- °тм^{етить}> что **на высоковольтных линиях** (более 6000 в) эти меры безопасности не Рфекта й для проведения спасательных работ требуется отключение напряжения.

4. Пострадавшие переносятся из ТС в безопасное место, защище неблагоприятных климатических воздействий, где им оказывается дпц⁶от **ная медицинская помощь**. При отсутствии носилок для переноски п ^ давших по крутым откосам и пересеченной местности можно исполъ

жерди, бруски, куски труб с натянутой на них мешковиной, брезентсш^{ЭТЬ}, -
Λ. ^ ' Мать риеи, зигзагообразно переплетен-

ной веревкой, а также лестницы, окотп

ставни, доски и т. д., на которые кладется какая-либо подстилка.^{1e}

5. В сложных случаях, когда пострадавшего не удастся освободить от жатия частями ТС или элементами ДИ, следует как можно быстрее **об титься за помощью к аварийно-спасательным службам, включ шшарные части, подразделения МЧС и другие организации, обла дающие мощным спасательным и подъемно-транспортным оборудл. ванием.**

9.8. Оказание доврачебной медицинской помощи

Более 40 % лиц, скончавшихся на территории России в результате ДТП умирают *до поступления в лечебные учреждения*. Основные причины смерти - потеря крови, шок, асфиксия и другие состояния, которые требуют принятия немедленных мер по оказанию пострадавшим следующих видов доврачебной помощи (см. рис. 366):

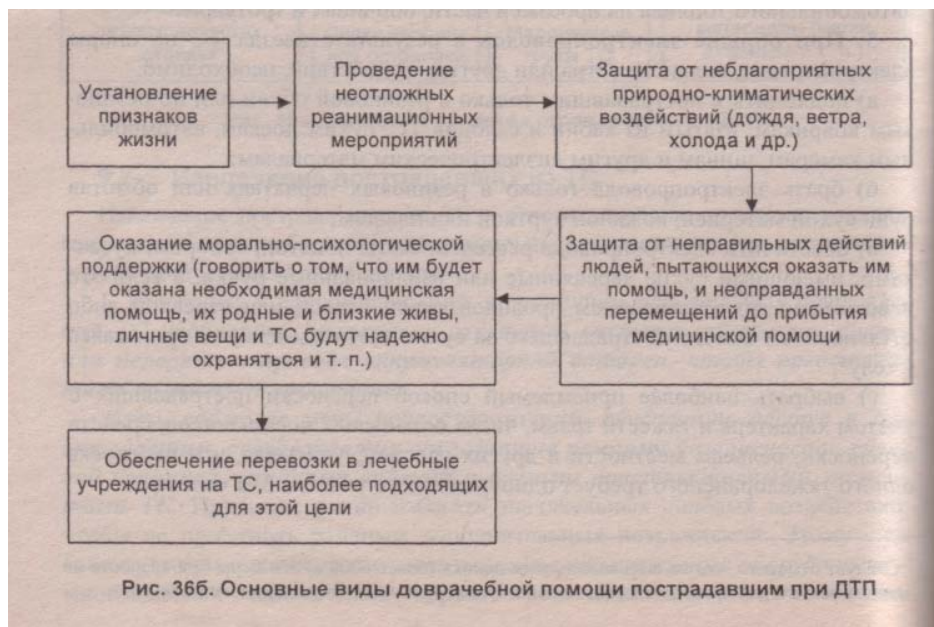


Рис. 366. Основные виды доврачебной помощи пострадавшим при Д

Для улучшения условий дыхания пострадавшего освобождают от тяжелых элементов одежды (развязывают галстук, расстегивают ворот-ст^{ес} йашки, ремень и т. п.) и производят открытие воздухоносных путей, ^{иик} пнимая челюсть. Обернув палец платком, очищают полость рта и ^{при} от закупорки кровью, слизью, рвотными массами и инородными

^{но} « При необходимости начинают искусственное дыхание и закрытый те-ла^и < ^, ^ саж сердца (если нет повреждения грудной клетки).

^М А ЕСЛИ пострадавший дышит, но при этом задыхается, возможно нали-в него пневмоторакса -'открытого. ранения плевральной полости. Когда овое будет обнаружено, то рану необходимо как можно быстрее закрыть териалом, не пропускающим воздух (полиэтиленом, оболочкой перевя-очного пакета и т. п.), и туго прибинтовать его повязкой.

- У пострадавшего, находящегося без сознания, остановка дыхания может произойти вследствие западения языка. Его следует немедленно уложить спиной на твердую ровную поверхность, запрокинув голову назад и выдвинув челюсть вперед. Если этого недостаточно, то захватить и вытя-нуть язык.

4 В случае обнаружения признаков остановки дыхания немедленно начинают искусственную вентиляцию легких с применением дыхательного устройства,

а при его отсутствии - способом «изо рта в рот» или «изо рта в нос» (когда челюсти пострадавшего плотно сомкнуты). В минуту производится 12-15 вдуваний воздуха.

+ Если пострадавший получил двусторонние переломы ребер (например, в результате сильного удара о рулевое колесо), то искусственная вентиляция его легких должна производиться непрерывно вплоть до доставки его в специализированное медицинское учреждение.

2. Восстановление сердечной деятельности проводят непрямым наружным массажем сердца. Для этого необходимо:

1) уложить пострадавшего на жесткую поверхность;

2) ладонями, положенными одна на другую, производить быстрые и ритмичные нажатия на грудную клетку (60-70 раз в минуту) в области нижнего края грудины пострадавшего с одновременным проведением искусственной вентиляции легких (2-3 вдувания на 15 нажатий); ; массировать сердце до появления отчетливых сердцебиений и пульса

3) периферических артериях.

4) Этим нажатия производятся только основанием кисти так, чтобы пальцы не жались на глубину не менее 4-5 см. Массаж сердца делается одной рукой с частотой 80-100 нажатий в минуту.

5. Наложение наружных кровоотсосов осуществляется путем обра* , наложением стерильных *давящих повязок* (при небольших кро-

• -Н.

• Риев ,ДПСа

вотечениях), кровоостанавливающих *жгутов* или *закруток*. При них повязки необходимо:

1) прикасаться к перевязочному материалу только с наружной сто

2) рану накрывать стерильной салфеткой или куском чистой ткани-

3) бинтование производить слева направо, начиная с закрепля витков бинта. Каждый последующий оборот бинта должен закрывать четверти ширины предыдущего. При бинтовании конечностей

бинта должны идти снизу вверх, т. е. от пальцев к туловищу;

4) после наложения повязки ниже нее должен прощупываться пульс соответствующей артерии. ^a

4 Жгут (закрутка) применяется для остановки сильного наружно кровотечения только после того, когда давящая повязка и возвышенное положение поврежденной части тела не помогают остановить кровотечение. При наложении жгута необходимо:

1) накладывать его всегда выше раны;

2) подкладывать под жгут, какую-либо ткань, одежду;

3) натяжение усиливать с каждым витком жгута, постепенно добиваясь остановки кровотечения.

4) прикладывать к жгуту записку с указанием времени его наложения (часы и минуты), Жгут накладывается на 1,5 часа в теплое время года, в зимнее вре-

мя- на 20-30 минут, поскольку после его наложения полностью прекращается поступление крови к конечности.

§ Для экстренной остановки кровотечения до наложения давящей повязки, жгута или закрутки применяются **сдавливание пальцами** крупной артерии выше раны или максимальное сгибание конечности в локтевом или коленном суставе. При этом в локтевой сгиб или подколенную ямку вкладывается валик.

Ф На конечность, подвергшуюся длительному (более 2 часов) сдавливанию, также налагается жгут, чтобы исключить попадание токсинов в кровь пострадавшего.

4. При переломах конечностей проводят их **иммобилизацию** (обеспечивают неподвижность костных обломков и суставов). Для этого необходимо:

- 1) остановить кровотечение;
- 2) наложить повязку на рану;
- 3) надежно зафиксировать область перелома с использованием менее двух прилежащих суставов выше и ниже перелома);
- 4) уложить пострадавшего в положение, не вызывающее боли и уд^о для его транспортировки.

, шин

ОсУ[^]

оказанием доврачебной помощи пострадавшим, инспектор Ларяд) _ шовать поиск медицинских работников среди участников Д^{ол>ке} о движения и на прилегающей местности, а также обеспечить их Д^{оР}оГйш1ю доставку на место ДТП».

о^К переноской пострадавших не следует забывать зафиксировать их расположения в ТС, на проезжей части или в других местах, что М^{6СТ}о ажное значение для последующего определения механизма ДТП и ^овления его виновников.

9.9. Эвакуация пострадавших

Наилучший вариант эвакуации пострадавших с мест ДТП - отправка их медицинскими учреждениями с бригадами скорой помощи. В связи с этим сотрудникам ДПС следует постоянно следить за информацией о возможности их своевременного прибытия.

В сельской местности и на участках автомобильных дорог, удаленных от крупных населенных пунктов, а иногда и в городах, могут возникать ситуации, когда ожидание скорой медицинской помощи может потребовать много времени. В этих условиях пострадавшие, после принятия необходимых мер иммобилизации, направляются в лечебные учреждения на служебном, попутном или ином транспорте, пригодном для этой цели. **Первоочередной отправке подлежат лица, имеющие повреждения черепа, позвоночника, грудной и брюшной полости, обширные раны с сильным кровотечением, задержка эвакуации которых на срок более 30-50 мин грозит смертельным исходом.** При этом важно, по возможности, избегать въезда каких-либо

ТС, включая автомобили аварийно-спасательных служб, в границы ДТП, чтобы обеспечить сохранность следов.

1. В случаях, когда имеется возможность выбора ТС для доставки пострадавших, используют те из них, **размещение в которых не причинит раненым дополнительных травм**. Например, для перевозки лиц, получивших вывихи конечностей, ушибы позвоночника, черепно-зговые травмы и обширные раны, лучше всего подойдут автобусы, грузовые автомобили с закрытым кузовом и другие ТС, конструкция которых позволяет уложить человека на твердой горизонтальной поверхности автоплатформы на спине или животе. При этом платформа грузового автомобиля или пол салона автобуса застилаются слоем сена, соломы, покрываются брезентом или материей.

См.: [8.221 гл. 10^Орядке оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим при ДТП], [9.18-9.21], [9.23-9.24].

Конкретное положение пострадавшего при транспортировке определяться с учетом характера травм и мест их расположения.

1) **лежа на спине**— повреждение головы, позвоночника и т.
«ли НИЖт»

конечностей при сохранном сознании пострадавшего;

2) **лежа на спине с полусогнутыми ногами** - переломы костей таза, повреждения тазовых органов или травмы живота (под колени подкладывают валик);

3) **лежа на спине с приподнятыми нижними конечностями** - обширная потеря крови;

4) **лежа на боку** — пострадавшие в бессознательном состоянии, без признаков повреждения позвоночника или таза (чтобы исключить возможность попадания рвотных масс и крови в дыхательные пути). Пострадавшего укладывают на наименее пострадавший бок. Ногу, на которой он лежит сгибают в тазобедренном суставе и в колене. Руку, оказавшуюся внизу заводят за спину, а верхнюю укладывают поперек груди до упора в поверхность, на которой уложен пострадавший. При этом его голова свешивается вниз, что предохранит его от удушья в случае внезапной рвоты.

5) **лежа на животе** - повреждения головы, позвоночника, потеря сознания (при этом голова наклоняется набок, если нет признаков повреждения шейного отдела позвоночника);

6) **сидя или в полусидячем положении** - травмы грудной клетки, верхних конечностей, ключицы или лопатки.

2. Разместив пострадавших в ТС, сотрудники ДПС **инструктируют водителя о порядке и маршруте движения до лечебного учреждения**, в котором возможно оказание соответствующей медицинской помощи⁷, а также

записывают марку, регистрационный номер данного ТС, фамилию, имя, отчество, адрес и телефон его владельца.

3. При отправке пострадавших на дальние расстояния (свыше 30 км) целесообразно регулярно связываться с дежурной частью подразделения ДПС или ГОРОВД, контролировать координаты нахождения бригады скорой медицинской помощи и информировать ее о типе, марке и других ус новочных данных ТС, перевозящих раненых с тем, чтобы, по возможно » организовать их встречу и ускорить оказание им квалифицированной помощи уже **по пути следования**,

4. Для ускорения доставки тяжелораненых в лечебные учреждения плотных транспортных потоках или по стесненной улично-дорожной

⁷ В крупных городах отдельные лечебные учреждения могут специализироваться ^ ленных видах травм. Поэтому личный состав подразделений ДПС должен хорошо адреса и специализацию.

тс_я меры по *сопровождению ТС*, перевозящих пострадавших, ^{ПрИН}Тьными автомобилями ДПС.

наличии на месте происшествия следственно-оперативной групп-
ТОУДНИКОВ ДПС целесообразно направить одного из них для сопро-^{ПЬ, И} и ия
тяжелораненых **непосредспгвенно в ТС, производящем эвакуа-**

Во ^то необходимо для контроля пульса, дыхания пострадавшего, со ^{У¹⁰, ег0}
повязок и иммобилизации конечностей, а также для того, чтобы ^{СТ0} яивать
его до прибытия в лечебное учреждение. Нередко такое сопро-^{^СП} ение по-
зволяет получить от пострадавшего важную информацию о ^В ичинах обстоя-
тельствах и участниках происшествия.

По прибытии в медучреждение сопровождающий, не вынося пострада-
шего из ТС, приглашает дежурного врача, который устанавливает поряд-
док его дальнейшей переноски.

9.10. Установление участников и очевидцев ДТП

1. Кучастникам ДТП могут относиться *водители ТС, пешеходы, пасса-
жиры, потерпевшие, а также лица, уполномоченные регулировать до-
рожное движение (сотрудники мтиции, ВАИ, дорожно-эксплуатацион-
ных служб, дежурные по ЖДП, работники паромных переправ и т. п.)*. Для определения
круга лиц, причастных к происшествию, необходимо произве-
сти краткий и беглый опрос людей, присутствующих на месте ДТП, а также оценить сте-
пень их осведомленности о данном событии. Особого внимания и такта тре-
буют очевидцы, *не имеющие возможности оставаться на мес-те проис-
шествия продолжительное время*.

Исходя из того, что очевидцы, которым удалось видеть начальную, куль-
минационную и финальную стадии ДТП, встречаются чрезвычайно редко,
желательно задержать их до прибытия СОГ, предоставить им возможность
Дать письменные показания, зафиксировать сведения о данных лицах, сооб-
Щить им номер телефона дежурной части и указать должностных лиц, к ко-
то-Р ш они впоследствии должны обратиться для дачи показаний.

ак правило, основу сввдетельской базы по делам о ДТП составляют
НИя

наблюдал лишь конечную стадию данных происше-

тв^еае^е , асаги^ару^а на ЗВ^ау^а УДара, скрип тормозов, шин и резкие изменения Делен^а движения ТС. Однако их показания также представляют опре-сткий^а ценность для установления механизма, последствий ДТП и дей-ии его участни-ков^а.

мо^ая<но су^аи^а ^^аь^а ко^аР^аост^а и автомобиля, совершившего наезд на пешехода, прибли-зительно автп^а Показаниям человека, который не видел ДТП, но заметил расстоя-ние, кото-иль за время, пока он шел от киоска до пешеходного перехода.

2. Признаки причастности к происшествию могут быть осмотре внешнего вида людей, присутствующих на месте ДТГТ п подлежат все лица, *имеющие какие-либо травмы, повреждения оде находящиеся в возбужденном или подавленном соспгоянии, одещ * по сезону, имеющие на одежде, теле и волосах следы ГСМ, осколк томобильных стекол, частички перевозимых грузов ит. п.*

3. Обязательному опросу подлежат *водители и пассажиры всех Тг находя-щихся в зоне ДТП*, среди которых могут оказаться как очевшп^а так и непо-средственные участники происшествия. Первостепенное вним^а ние уделяется лицам, находящимся у транспортных средств и имеющи какие-либо внешние повреждения. Если водителей данного транспопт обнаружить не удастся, то их личность устанавливается по регистрацион ным номерам ТС, оставшимся в кабинах и салонах документам, вещам и перевозимым грузам.

4. В зависимости от времени прибытия на место происшествия весьма полез-ным может оказаться опрос водителей общественного транспорта или других ТС, *совершающих челночные рейсы по данному участку улицы или доро-ги.*

5. Информацию об участниках и обстоятельствах ДТП могут дать жители близлежащих домов, работники АЗС, торговых и других предприятий, *распо-ложенных в непосредственной близости от места происше&пвия.*

6. Установив участников ДТП, *необходимо их успокоить*, поскольку они обычно находятся в состоянии нервного потрясения. Затем следует записать их фамшгаи, имена, отчества, адреса, телефоны, изъять их водительские удо-стоверения, путевые документы и документы на перевозимые грузы, а также принять меры по исключению побега участников ДТП с места происшествия. Для этого иногда достаточно демонстративно передать данные о задержан-ных дежурному, проверить представленные ими сведения, обратившись в ад-ресное бюро, в банки данных соответствующих АИПС, на предприятия, уч-реждения по месту их работы или учебы, привлекая для этой цели помош-ников из числа сотрудников ОВД или граждан, находящихся в зоне происШ"ствия. Разумеется, эти меры возможны только в случаях, если участники Д не нуждаются в срочной медицинской помощи.

7. Нередко, оценив последствия ДТП, водители уезжают с места происшествия, полагая, что они имеют на это право, так как причинили вред себе, своим родственникам и зшкомым. Аналогичным образом поступают пешеходы, осознавшие свою вину в создании аварийной обстановки. Увая вероятность этого, им следует заранее разъяснить, что **подобно можно лишь тогда, когда ДТП сопровождается только материальным ущербом и его участники согласны прибыть на ближайший пост**

ление ГИБДД для составления протокола и других документов ^{ПоД1)а} **едусмотренных действующим законодательством** [8], [15.1]. ^{ТоВ1} Ппи возникновении ДТП с участием ТС, в которых находились лица, ^ищиеся дипломатическим иммунитетом и привилегиями (если они не пользуются медицинской помощи), водителю предлагается присутствовать [^] **ставлении** материалов по данному происшествию. Если он или кто-^{П^}й из пассажиров выражает ^ыжелание сделать это, сотрудники ДПС долж-^{ли} **яписать** необходимые сведения об участниках ДТП и позволить им ^{№1} **уе-** зафиксировав при двух свидетелях причину отсутствия водителя [13].

9.11. Охрана места ДТП

Охрана мест ДТП относится к одной из сложнейших задач сотрудников ДПС, поскольку зона данных происшествий подвержена сильнейшему влиянию внешней среды в результате производства аварийно-спасательных работ, привлечения внимания большого числа людей, воздействия климатических факторов и т. п., что приводит к существенному изменению обстановки и утрате вещественных доказательств. В условиях интенсивного движения или при образовании транспортного затора *удовлетворительное выполнение этой задачи под силу только нескольким работникам ОВД, имеющим специальное снаряжение и приспособления, при активной помощи граждан и соответствующих должностных лиц.*

1. Приступая к охране места ДТП, нужно определить его **примерные границы**, исходя из оценки вида, характера происшествия, признаков, указывающих на направление движения ТС, и показаний очевидцев. Границы ДТП охватывают места расположения:

- а) точки наезда (столкновения, опрокидывания);
- б) пострадавших;
- в) транспортных средств; -
- г) отдельных частей транспортных средств и перевозимых грузов; Д) вещей участников происшествия;
- е) следов на дорожном покрытии, элементах ДИ, деревьях и других ^ообъектах;
- ж) точек, в которых участники происшествия заметили или имели ^{воз-}можность заметить опасность.

^{зо} ^{Гда} ^и водители скрываются с места ДТП, в подлежащую охране ^{могут} ^{(и} ^{ЖШ} ^{включаться} **прилегающая к нему территория**, на которой ^{быть} ^{обн} **аружены** следы участников ДТП и управляемых ими ТС⁹.

Подро^,,

^{во} **Дители** ^{Р!,,} ^{Порядке} Действий сотрудников ДПС на местах происшествий, с мест которых ^{Иск} **Рылись** ^{см.раздел12} ^{пособия,} .

3. Место ДТП подлежит **полному освобождению от посторонних** однако при этом следует обращать внимание на их внешний вид, наличие, реплики, эмоциональное и физическое состояние с целью выявления признаков причастности к данному происшествию. Эта операция с корректности, настойчивости и сопровождения своих действий разъем важности сохранения обстановки для установления виновных в инциденте, ^{пу}м

4. Кроме использования мигающих сигнальных фонарей и знаков аварийной обстановки для предотвращения проникновения на место ДТП ^{ВЭ}~

т.-., |ЦЧ1 По-

сторонних ТС желательно применять **ограждения** из пластиковых *сигнальных конусов, переносных барьеров*, подходящих для этой цели маломощных и легких компонентов перевозимых транспортными средствами веток деревьев и других подручных предметов, если это не удалось в момент прибытия на место происшествия (см. раздел 9.6 пособия).

Серьезную проблему для сохранения обстановки ДТП создают прохожие, многие из которых стремятся осмотреть поврежденные ТС, отделившиеся от них детали, пострадавших, разрушенные элементы ДИ и строения. Эти попытки необходимо **своевременно пресекать**, не привлекая внимания других участников движения, во избежание их скопления на проезжей части и тротуарах.

5. Особой тщательности требует **фиксация следов ДТП и их защита** от неблагоприятного воздействия атмосферных осадков. Для этой цели применяются любые штатные и подручные средства (доски, ящики, куски полиэтиленовой пленки, рубероида, фанеры, жести, брезента и т. п.). При этом требуется соблюдение мер предосторожности, чтобы не повредить следы. Например, предохраняющие предметы укладываются так, чтобы они не касались поверхности следов. При угрозе затопления дождевыми и талыми водами объемных следов их окружают валами из инертных материалов, сооружают навесы над следами, оставленными на вертикальных поверхностях, и т. п.

Если это невозможно, то контуры следов, предметов и пострадавших, лежащих на проезжей части, а также других объектов, имеющих отношение к ДТП, обозначают мелом, кусками красного кирпича, красящими веществами или очерчивают острыми предметами.

6. Поскольку даже незначительные по своим последствиям ДТП могут существенно нарушить ритм дорожного движения и вызвать ряд нежелательных

_у иа,^^ 1п\,пги^ по-р^ шчю ^гчи дир^/ппчд V.» доилу^-паял т шл-шч.ч^ ^—^> _

тельных социальных проявлений (массовые опоздания на работу, нарушение графиков доставки продуктов и материалов, задержки прибытия служб на места производства восстановительных работ и др.). Б. трудники ДПС должны при необходимости **освободить проезжую от участвовавших в ДТП транспортных средств, пострадавших**

• **предварительно зафиксировав их расположение.** В сложных случаях следует организовать объезды для исключения движения транспортных средств в опасную зону ДТП посторонних ТС. Причем установка необ-

цели переносных дорожных знаков, указателей, ограждений и фонарей **не освобождает от активного регулирова-**

ния и Про

сения во избежание транспортного затора.

ица дви^

12 Информирование **старшего следственно-оперативной группы дежурного**

бытию на место происшествия следственно-оперативной группы уполномоченный ДПС **обязан доложить старшему данной группы следующие сведения:**

1) от кого и когда было получено сообщение о ДТП;

2) время своего прибытия на место происшествия;

3) расположение ТС, пострадавших и следов в зоне ДТП на момент прибытия;

4) в каком состоянии находились пострадавшие;

5) когда, на чем и куда они были эвакуированы;

6) какие меры приняты по установлению участников и очевидцев ДТП, обеспечению сохранности следов и других вещественных доказательств, а также по восстановлению дорожного движения.

После доклада дежурному о начале работы СОГ сотрудник ДПС *поступает в распоряжение следователя*, выполняет его поручения и, применяя ручное регулирование, временное ограничение или запрещение дорожного движения и другие распорядительные действия, обеспечивает безопасность работ лиц, занятых осмотром места происшествия.

По завершению работы СОГ инспектор представляет следователю **письменный рапорт** с изложением известных ему обстоятельств ДТП и

• **мерах, предпринятых по данному поводу.** Рапорт должен быть достаточно **О**дetailed, особенно в части описания обстановки, сложившейся на месте

к моменту прибытия инспектора. При этом важно указать данные о

и организациях, **принимавших участие в ликвидации последствий**

спаса *Шестивия* > включая медицинских работников, сотрудников аварийно-

льных служб, родственников пострадавших лиц и т. д. с/м», л У^ая* **под-**

тверждения информации о **наличии погибших и по-**

гибших и

Пов^{Рез} л - также **уточнения характера полученных ими телесных** зан нем
**" " 8 ТоМ или ином Д^П дежурный по подразделению ДПС обя-1) ГОРпп^{Но} Пе-
Редать сведения о них в дежурные части:
Д> по территории обслуживания которого проходят соответст-
'^Рогиилиулицы;

2) вышестоящего подразделения (отдела, управления) ГИБДД.

Форма, содержание и способ передачи таких сообщений определяются управлением (отделом ГИБДД) субъектов Российской Федерации В свою очередь, ГОРОВД, получившие данную информацию, должны в срок **не более одних суток** проинформировать о случившемся родственников пострадавших, владельцев транспортных средств, а при их отсутствии администрацию предприятия, учреждения, учебного заведения по месту работы или учебы пострадавших.

Сведения о характере повреждений и месте хранения ТС, поврежденных при ДТП, передаются в отделения ГИБДД **по месту регистрации данного транспорта.**

9.13. Взаимоотношения с работниками СМИ

1. В случае прибытия на место происшествия работников СМИ сотруднику ДПС следует убедиться в том, что это действительно журналисты, фотокорреспонденты и т. д., выяснить их задачу и оказать им возможное содействие, принимая во внимание, что правило секретности не применяется к публичным фактам (ДТП, поиск пропавших людей, последствия стихийных бедствий и т. д.), **за исключением определенных событий, указанных в специальном перечне.**

2. Когда процедура следствия и поиска по каким-либо позициям не подлежит разглашению, следует тактично направить журналистов к старшему СОГ или руководству подразделения ДПС (ГИБДД, ОВД).

3. В процессе общения с представителями СМИ сотруднику ДПС необходимо:

- 1) помнить, что он является представителем ОВД;
- 2) говорить только о том, в чем он имеет соответствующую профессиональную подготовку;
- 3) быть сдержанным, объективным и нейтральным в своих высказываниях по поводу происшедшего;
- 4) не выражать своего личного мнения о причинах данного события (после производства дознания или предварительного расследования оно может оказаться неверным либо неправильно истолковано журналистами);
- 5) воздерживаться от комментариев и критики;
- 6) избегать обсуждения проблем политической или социально-экономической направленности, а также других вопросов, не относящихся к службе;
- 7) учитывать, что сотрудники СМИ могут воспользоваться внешне незаметными портативными средствами звуко- и видеозаписи.

10. ОСМОТР МЕСТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Качественный осмотр места ДТП (далее «осмотр»), а также полная и правильная фиксация его результатов имеют решающее значение для установления причин и обстоятельств происшествия. Они служат **основой, на которой строится последующая работа органов предварительного следствия, экспертов, специалистов и судов.** По ним моделируются ДТП, проверяются и уточняются показания свидетелей, проводятся следственные эксперименты, осуществляется поиск скрывшихся ТС и их водителей.

При невозможности своевременного прибытия СОГ на место происшествия дознаватель, инспектор по выезду на места ДТП[^] инспектор по розыску или иной сотрудник ДПС, имеющий соответствующую подготовку, может, по согласованию с дежурным или руководством подразделения ДПС, самостоятельно произвести осмотр места ДТП, по которому предварительное следствие обязательно (см. приложение 9 к пособию), и выполнить другие сопутствующие ему неотложные следственные действия, предусмотренные уголовно-процессуальным законодательством. **Необходимость** в этом возникает относительно часто. Например, в целом по **России** задержка начала производства неотложных следственных действий на местах более 30 % ДТП составляет от 3 до 8 ч¹. Кроме того, все происшествия, квалифицирующиеся по ст. 118, ч. 3 ст. 119, ч. 4 ст. 122 КоАП, оформляются сотрудниками ГИБДД без участия СОГ.

Ю.1. Общий порядок осмотра

В разделе 9.3 мы указывали, что в зависимости от степени тяжести последствий все ДТП делятся на 6 групп. За исключением первой из них (для снижения подобного рода задержек в США все в большей степени расширяется компетенция патрульных полицейских, которым предоставляется право выполнения некоторых

Функций предварительного расследования, работы с агентурой и использования оперативных
УчетовФБР[И.К.31].

чинение материального ущерба)² обязательными процессуальными способами фиксации результатов их осмотра являются следующие документы[^]

- 1) протокол осмотра места ДТП;
- 2) протоколы осмотра и проверки технического состояния транспортных средств;
- 3) схема к протоколу осмотра места ДТП;
- 4) справка по ДТП;
- 5) объяснения участников ДТП, потерпевших и очевидцев;
- 6) протоколы медицинского освидетельствования участников ДТП

Для участия в осмотре, по возможности, приглашаются *врачи (при наличии личного труп и пострадавших), специалисты в области эксплуатации ТС данного типа и автомобильных дорог, эксперты, понятые, а также участники ДТП, если они не нуждаются в медицинской помощи В качестве понятых желательно приглашать водителей из числа местных жителей.*

Перед осмотром определяют, насколько изменилась обстановка ДТП после окончания его конечной стадии, куда и почему передвигались ТС переносившиеся пострадавшие, а также возможно точнее устанавливают время возникновения происшествия. Это можно сделать по часам, которые были у пострадавших или на ТС. От ударов и сильных потрясений они нередко останавливаются. Приблизительно о времени ДТП можно судить по температуре двигателей и некоторым другим признакам (подробнее см.: раздел 12.6.10 пособия). Вместе с тем в протоколе осмотра и прилагаемых к нему документах фиксируются номенклатура, состояние и взаиморасположение объектов, сложившееся на момент проведения соответствующих следственных действий независимо от продолжительности задержки осмотра,

Обычно осмотр начинают с оценки состояния проезжей части и элементов ДИ, затем переходят к осмотру трупа, отдельных следов и предметов, обнаруженных на месте ДТП, и заканчивают осмотром ТС.

10.2. Осмотр проезжей части и элементов ДИ

1. Для проведения осмотра необходимо установить вид ДТП (столкновение, опрокидывание, наезд и т. п.), характеризующий механизм его возникновения, возможные границы и порядок осмотра, а затем выбрать **ориентиры и отправные точки**, в качестве которых лучше всего использовать ближайшие объекты, которые не могут быть убраны, передвинуты

² По факту ДТП первой группы достаточно заполнить **бланки** протоколов об административном правонарушении и сведения о водителях и ТС, **участвовавших** в происшествии, ^ которых предусмотрена **приложениями 1 и 2** к [15.1].

уничтожены (дома, другие сооружения, крупные элементы ДИ, ^{ЛБГ} ний электропередач и уличного освещения, бордюрные камни и оп^{РБ1} ^{ОГР} ^{шние} устройства автомобильных дорог), при осмотре проезжей части фиксируют: тип дорожного покрытия и его состояние (сухое, мокрое, гололед, снежный, ледяной, снеготаяние);

^{УК} \ геометрические характеристики (ширина, продольные и поперечные высота бордюра и крышек смотровых люков, превышение кромок проезжей части над обочиной); ^, наличие обработки трассы материалами и химическими со-

ав

4) наличие, конфигурацию и размеры дефектов дорожного покрытия, выбоин, водопропускных сооружений, ограждений, полос ускорения и торможения, мест производства ремонтно-строительных работ;

5) наличие, способ изготовления и состояние горизонтальной и вертикальной дорожной разметки;

6) недостатки в оборудовании ЖДП;

7) параметры полосы отвода дорог и тротуаров, входящих в границы ДТП или примыкающих к нему;

8) способы регулирования движения в зоне ДТП;

9) типы и способы установки дорожных знаков и светофоров;

10) наличие искусственного освещения и параметры освещенности на месте ДТП;

11) параметры видимости и обзорности с точек расположения участников происшествия в момент обнаружения опасности.

3. В процессе осмотра осуществляют **геометрическую привязку** относительно выбранных ориентиров:

1) положения ТС и пострадавших;

2) следов движения, торможения, столкновения и ударов ТС;

3) следов волочения пострадавших;

4) мест размещения отделившихся или упавших частей ТС и перевозимых ими грузов;

5) Участков разрушения элементов ДИ, связанных с данным происшествием.

Особое внимание следует уделить достаточно сложной процедуре-

Фиксации пространственного положения дефектов проезжей части, обочин,

отурбованных и разделительных полос: мест износа, выкрашивания, шелуше-

Вмывания кромок дорожных одежд, «волн», «гребенок», сдвигов,

на трещин, колеи и выбоин дорожных покрытий (см. рис. 47). жн ^ясне ния

механизма ДТП и последующего его расследования Оценить **основные ха-**

рактеристики дорожного движения в зоне Интенсивность, среднюю скорость, плотность, состав транспортных

потоков по отдельным направлениям и полосам). Разумеется, такая имеет смысл, если производится вскоре после совершения ДТП условиях, аналогичных тем, которые существовали в момент его новения.

ВП-Г

10.3. Осмотр трупа

Наружный осмотр трупа на месте ДТП является обязательным **независимо от характера и обстоятельств происшествия**. В соответствии требованиями УПК он проводится *при участии «врача-специалиста области судебной медицины, а при невозможности его участия - иного врача»*³. При этом обязанности по вызову и доставке врача на место происшествия и транспортировке трупа в морг (при отсутствии специализированной службы) возлагаются на сотрудников ДПС или других сотрудников территориальных ОВД.

1. Если труп находится на месте происшествия необходимо убедиться в том, что **наступила смерть пострадавшего**, о которой могут свидетельствовать следующие признаки:

а) остановка дыхания (поднесенное ко рту зеркало не запотевает);

б) потеря чувствительности тела (нет реакции на укол, ожог, прикосновение к роговице глаза);

в) пассивное положение частей тела (поднятая рука при опускании резко падает);

г) наличие трупных пятен.

Однако окончательный вывод о наступлении смерти должен сделать врач.

2. При необходимости устранить образование задержек в дорожном движении и транспортных заторов труп может быть убран с проезжей части и тротуара только после фиксирования данных, которые не могут быть получены при судебно-медицинских исследованиях трупа в морге. Дело в том, что, несмотря на кажущуюся очевидность причин смерти пострадавших, необходимо *учитывать вероятность имитации ДТП с целью сокрытия убийства или нанесения тяжких телесных повреждений*. Обычно для этих цели преступники укладывают труп или тяжелораненого на проезжей части в зонах ограниченной видимости и в неосвещенных местах, надеясь на то, что обширные повреждения, которые могут нанести движущиеся ТС, скроют следы насильственных действий по отношению к пострадавшему. Для пол ценного анализа обстоятельств происшествия описываются: ••

1) место нахождения трупа относительно проезжей части, неподвижных ориентиров или других окружающих его объектов;

³См.: ст. 180 УПК.

3) позатрупа, "

. нахождение, форма и размеры следов крови, мозгового вещества и материалов на трупе, под ним и рядом с ним; положение его конечностей и головы;

цвет, состояние и положение одежды на трупе, перечень ее пот-отпечатков

дений, включая следы наезда и волочения; ^{БРе*} наличие ссадин, кровоподтеков, ушибов, ран, гтереломов,

ы и частей ТС на теле, трупных пятен и трупного окоченения; ^{од6}Л состояние зрачков, роговиц, слизистых оболочек глаз, температура тела. Расположение трупа, обнаруженного внутри ТС, также подлежит под-' ОМУ описанию. Это необходимо не только для установления механизма Р исшествия, но и для определения лица, которое управляло транспорт-IV средством в момент ДТП. В случаях, когда личность погибшего не установлена, осматривают содержимое карманов его одежды, находившиеся при нем вещи, и подробно описывают этого человека по методу словесного портрета. Если же личность пострадавшего установлена, необходимо зафиксировать данные о тех, кто опознал труп или представил сведения о родственниках, месте работы или жительства погибшего.

Учитывая возможную причастность к данному происшествию других ТС и неустановленных лиц, для сохранения микрочастиц, имеющих на трупе, перед тем как убрать с места ДТП, *его заворачивают в полиэтиленовую пленку* и отправляют в морг для тщательного осмотра. Если доставка трупа в морг потребует свыше 2 ч, то имеющиеся на нем вещи, пропитанные водой, кровью, ГСМ или другими жидкостями, подлежат просушке и упаковке в порядке, установленном УПК. Это позволяет исключить процессы гниения и утрату вещественных доказательств.

Ю.4. Осмотр следов

После общего осмотра осматриваются отдельные объекты, имеющие отношение к ДТП. Последовательность и объем детального осмотра определяются особенностями конкретного происшествия. Вместе с тем практика проведения данного следственного действия показывает, что первоочередно необходимо требуют: *следы движения, торможения, отделившиеся от жёстких частей транспортных средств*. Оценка их состояния и расположения траектории и скорости движения пешеходов, а также указать на непричастность тех или иных следов к происшествию. Например, хаотичная, на первый взгляд, россыпь осколков и частей декоративной облицовки, болтов, гаек, шайб, резиновых и других деталей при тщательном осмотре может дать картину направления движения ТС до наезда на препятствие. И тогда необходимо учитывать, что при прямолинейном следы его передних колес полностью или частично перекры-

ваются следами задних, и поэтому на проезжей части отображаются только задние колеса (колея, количество колес на оси, рисунок протектора шин). На поворотах остаются следы передней и задней осей ТС и следы прицепа и полуприцепа. В данном случае полностью перекрыты лишь следы средней оси трехосных автомобилей.

Геометрические параметры следов подлежат тщательной фиксации и внесению в протокол. При этом ширина колеи ТС измеряется расстоянием от середины следов левого и правого колес, а на спаренных колесах - шириной внешней и внутренней колеи.

Наибольшую трудность для распознавания представляют так называемые динамические следы, образующиеся при пробуксовке, проскальзывании и торможении колес, которые, к тому же, могут накладываться друг на друга или иметь весьма сложную форму при входе ТС в занос или во вращение. О начале торможения ТС могут свидетельствовать не только заметные в косопадющем свете отпечатки шин, но лунки и царапывы оставленные мелкими камешками, которые захватываются или вырываются из проезжей части при торможении. В конце тормозного следа обычно собирается песок, соринки, частицы грунта и дорожного покрытия.

В точках наезда на пешехода мотоцикла или малолитражного автомобиля на тормозных следах могут быть обнаружены незначительные утолщения. Если в момент столкновения колеса одного из ТС были заблокированы, то на дороге могут образоваться следы бокового скольжения шин, начало которых соответствует месту столкновения. В ситуациях, когда одно из столкнувшихся ТС обладает большей массой, оно может увлечь за собой объект столкновения. Поэтому для определения места столкновения необходимо отыскивать осколки стекол, отделившиеся от ТС детали, следы волочения и т. п.

Распознаванию траектории движения ТС, попавших в занос или во вращение, в результате чего на проезжей части отпечатываются следы очень сложной формы, способствует использование специальной телескопической имитационной рамы, изготовленной из деревянных реек или алюминиевых

труб. Она позволяет установить базу и колею конкретного транспортного средства и траекторию его движения.

При неблагоприятных погодных условиях первыми подвергаются осмотру наименее устойчивые *объемные следы*, образовавшиеся на снегу, песке, слое пыли, а также пятна крови, ГСМ, воды, антифриза и ДрУ жидкостей. Для их обнаружения в ночное время и в условиях ^{нел}^^{ст?}на, ной видимости используются освещение исследуемых поверхностей Φ ^ рями со светофильтрами или источниками ультрафиолетового излучения также повторный осмотр в дневное время. При этом следует помнить что *автомобили, оснащенные АБС, не оставляют следов юзаколес.*

г- внутпа ^Иусы поворота и габаритная ширина автомобиля с прицепом:

нии радиус поворота автомобиля; К - расстояние от центра поворота до передней точки автомобиля; $r_{в}$ - внутренний радиус поворота прицепа; $r_{л}$ - радиус качения левого переднего колеса автомобиля; К - «коридор» автомобиля на повороте

и с-иучаях кпп. портных с ' имеется информация о направлении движения транспорта

дств перед происшествием, целесообразно осмотреть их путь,

начиная с точки, откуда водитель мог обнаружить опасность, и заканчивая точкой столкновения, наезда или опрокидывания. ^Б

10.5. Методика составления схемы

Протокол осмотра места ДТП в обязательном порядке иллюстрируется одной или несколькими **схемами**, представляющими собой горизонтальную, вертикальную проекцию или объемное графическое изображение обстановки места происшествия. Схемы выполняются в масштабе на бумаге с миллиметровой сеткой. **Размеры и форма схем не ограничиваются** поскольку границы происшествия могут иметь сложную конфигурацию. Поэтому при отсутствии бумаги подходящего формата вполне допустимо склеивать несколько стандартных бланков схемы, каждый из которых в данном случае подписывается участниками происшествия, понятыми лицами, участвовавшими в осмотре. Как правило, на схеме отражают горизонтальную проекцию или **план места ДТП**. Если же происшествие произошло на пересеченной или имеющей сложный профиль местности, то схема дополняется **вертикальными проекциями** (видами сбоку) или **аксонометрическими проекциями** (объемными изображениями). Рассмотрим основные принципы составления схемы.

Предположим, нам требуется зафиксировать положение какой-либо точки А на плане. Для этого необходимо выбрать оси прямоугольных координат на заданной плоскости и измерить проекции точки А на эти координатные оси либо одну из проекций и угол, образованный одной из координатных осей и лучом, проходящим через данную точку и начало координат (см. рис. 38).



Рис. 38. Фиксирование точки A на плане

Для нанесения точек на схему используется первый из указанных способов, поскольку он не требует измерения углов. Для отражения на схеме объектов, имеющих определенную длину и ширину (металлические прутки, валы и т. п.), достаточно указать трех проекций их крайних точек (см. рис. 39).



Рис. 39. Фиксирование положения отрезка AB на плане

Объекты, обладающие конструкционной жесткостью и определенной шириной (автомобили, автомобильные прицепы и другие ТС, детали и узлы к ним, дорожные указатели, дорожная разметка и т. п.), фиксируются аналогичным образом (см. рис. 40).

Для нанесения контуров ТС на план можно использовать специальные **штампы и трафареты**, входящие в комплект оборудования сотрудника БДД. Однако для обеспечения масштабного изображения обстановки от сложных ДТП предпочтительнее вычерчивать их от руки или с помощью многовариантных **шаблонов** (наподобие так называемой «офисной линейки»). В связи с тем, что периферийные части ТС в процессе, как правило, подвергаются деформации, фиксацию их расположе-

или $\Delta_{\text{Пл}}^{\text{Дел}} \Delta_{\text{НТ}}^{\text{Ров}}$ есообразно вести от точек касания колес проезжей части колес (если ТС опрокинулось на бок, увязло в снегу, пес- > 'рЯЗи).

Наезд еНИб азы $\Delta \Delta$ в $\Delta_{\text{Р}}^{\text{Дессе}}$ столкновения, опрокидывания или $\Delta_{\text{роисх}}^{\text{Препят}}$ ст- вие - явление относительно редкое. Однако если оно $\Delta_{\text{Им}}^{\text{еюще}}$ $\Delta_{\text{Т}}^{\text{То}}$ В даймо слу- чае ТС может рассматриваться как тело, не $\Delta_{\text{См}}^{\text{рис}}$ $\Delta_{\text{4п}}^{\text{еделенно}}$ й формы, и фиксироваться по габаритным точкам

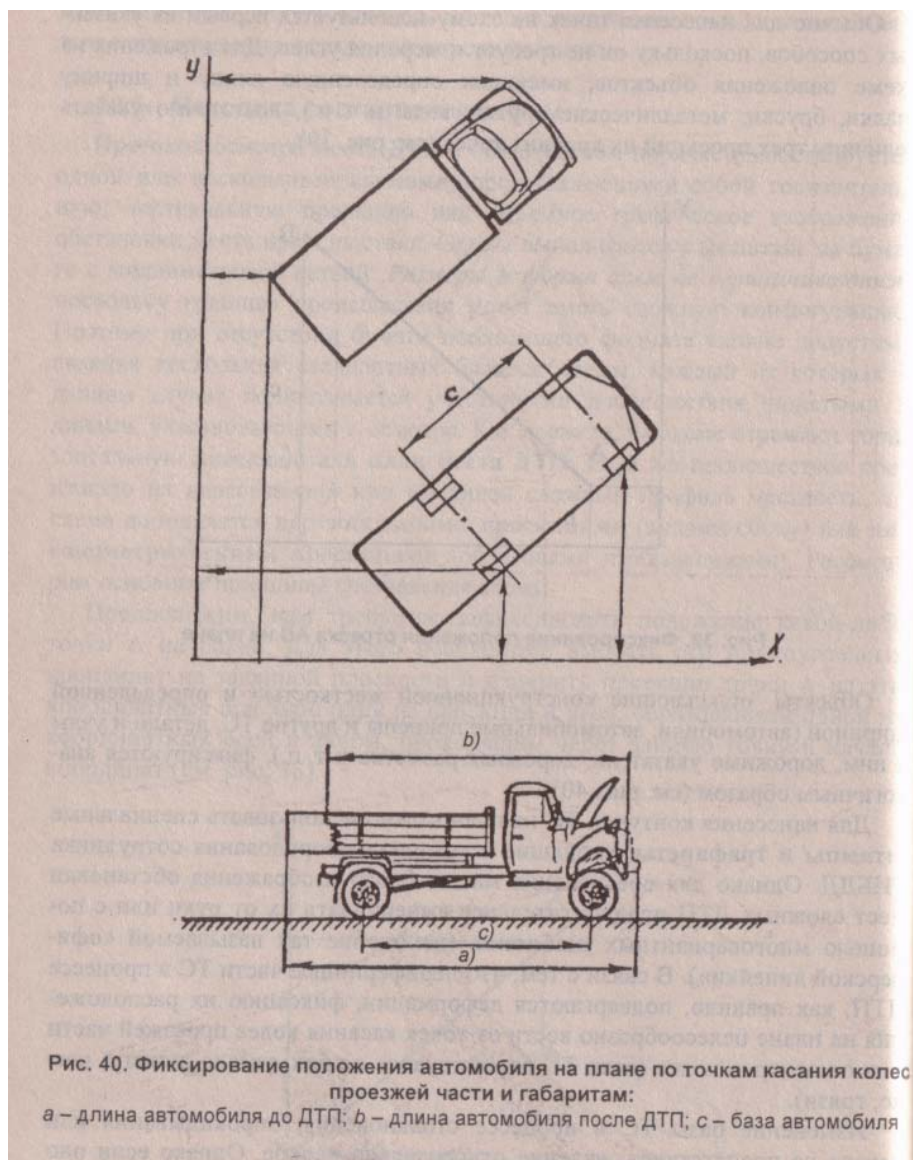


Рис. 40. Фиксирование положения автомобиля на плане по точкам касания кол проезжей части и габаритам:

a - длина автомобиля до ДТП; b - длина автомобиля после ДТП; c - база автом

Для отражения особенностей ДТП на пересеченной местности полняется необходимым числом его вертикальных проекций (см. рис.

Рис. 41. Фиксирование положения автомобиля при изменении его базы в результате сильной деформации

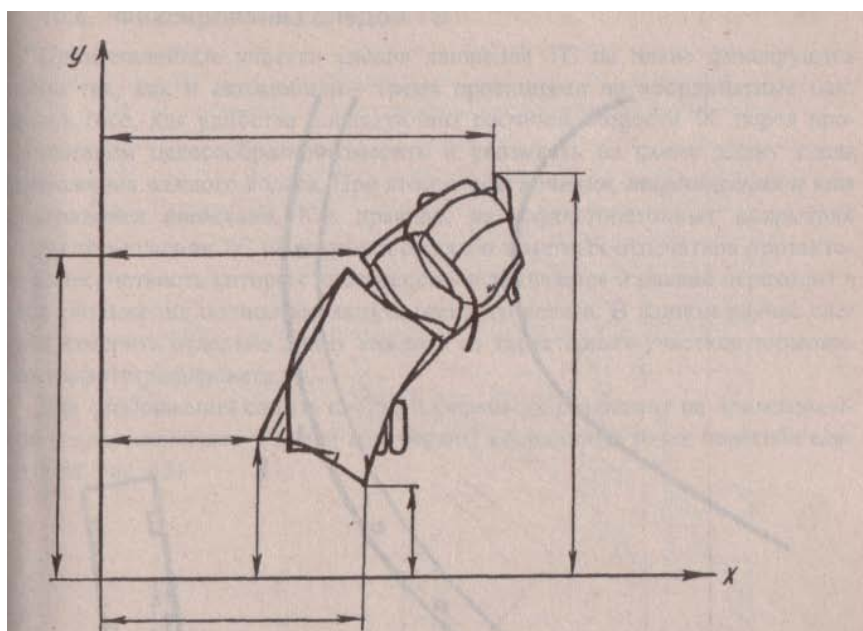
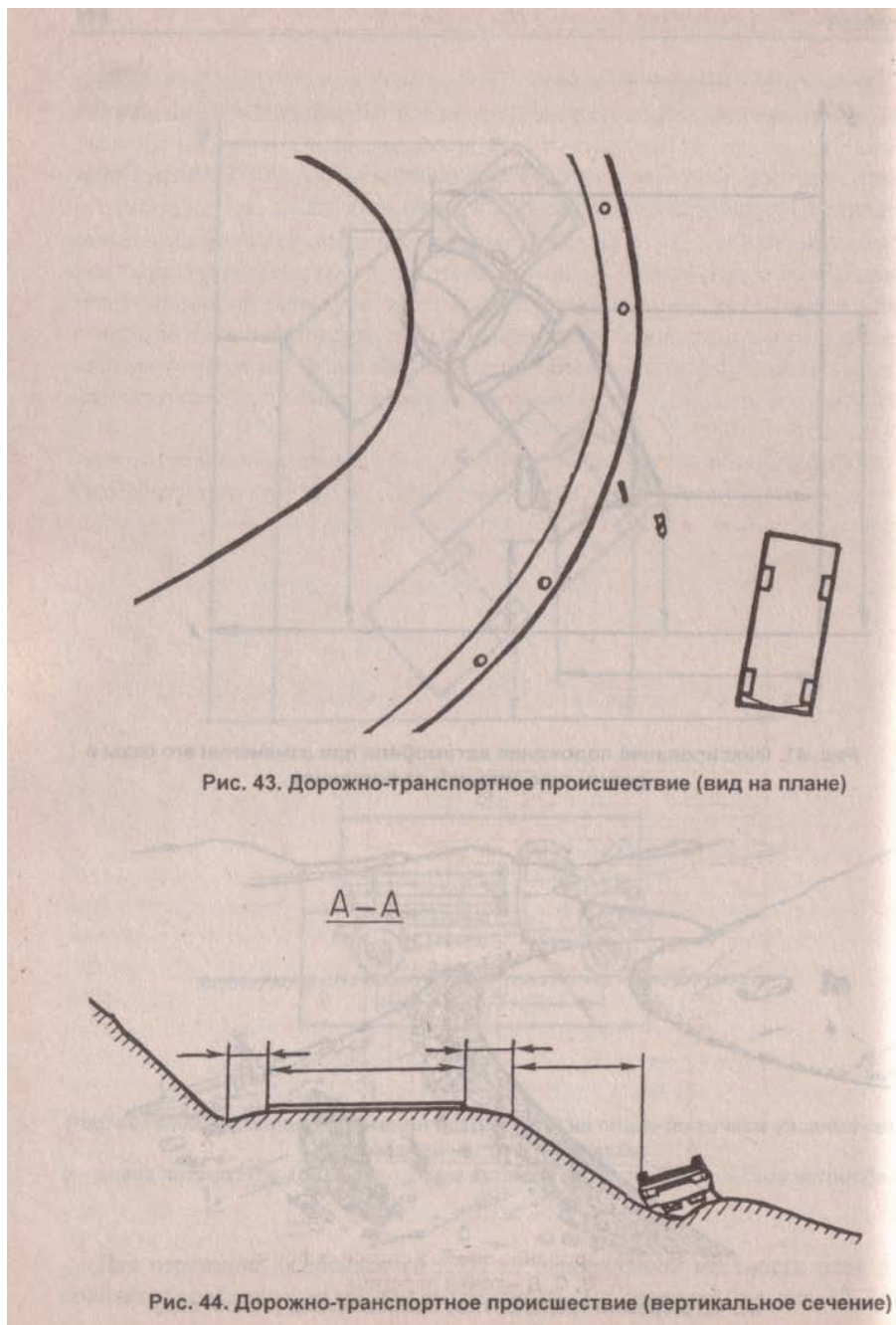


Рис. 41. Фиксирование положения автомобиля при изменении его базы в результате сильной деформации



Рис. 42. Дорожно-транспортное происшествие (общий вид)

Рис. 42. Дорожно-транСпортное происшествие (общий вид)



ТОЧНО

6 фиксирование следов ТС

линейные участки следов движения ТС на плане фиксируются

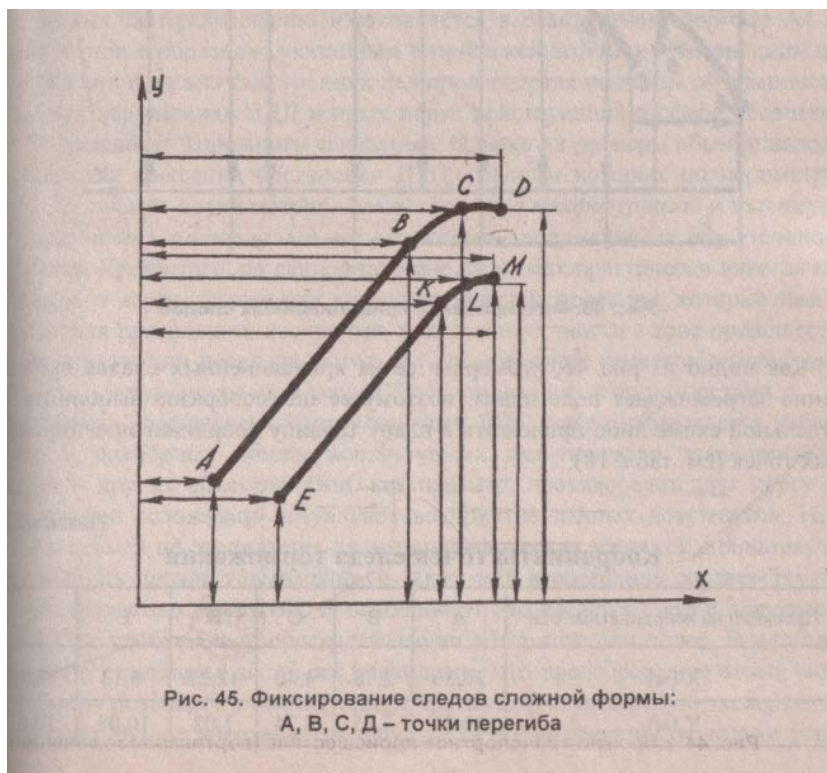
1. *-''' _

как и автомобили - тремя проекциями на координатные оси. . ' ^^ удобства последующих расчетов скорости ТС перед про-° ием' целесообразно измерять и указывать на схеме длину следа ^{III} ения каждого колеса. При этом *следы качения, торможения и юза* ^{Top'} *яются отдельно.* Как правило, на

асфальтобетонных покрытиях ^{а3*} торможения ТС начинаются со слабо заметных отпечатков протекто-^{ол} тес четкость которых постепенно увеличивается и плавно переходит в [^] скольжения полностью заторможенного колеса. В данном случае сле-т измерить отдельно длину каждого из характерных участков торможения и сфотографировать их.

Для отображения следов сложной формы их разделяют на *прямолинейные* и *криволинейные* участки и измеряют координаты точек перегиба следов (см. рис. 45).

Рис. 45. Фиксирование следов сложной формы: А, В, С, Д - точки перегиба



При нанесении на план криволинейных следов координатные оси ваются на равные участки, соответствующие 1-3 м в зависимости от и степени кривизны следов. Затем производится последовательное ние проекций точек следа, попавших в заданные интервалы (см. рис. 46).

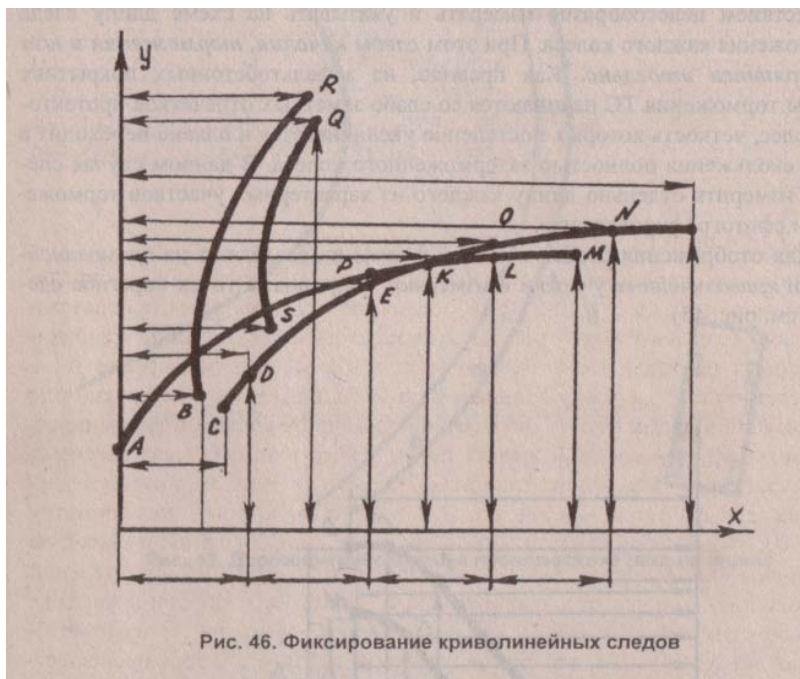


Рис. 46. Фиксирование криволинейных следов

Как видно из рис. 46, размерная сетка криволинейных следов венно загромождает поле плана, поэтому ее целесообразно ^{вышол} отдельной схеме либо приложить к плану таблицу координат проециро ных точек (см. табл. 18).

Таблица №

Проекция на координатные оси	A	B	C	O	E
X(м)	30,3 6	2,78	4,40	12,2 7	8,13
Y(м)	10,2 3	3,45	8,24	1,02	10,0 8 — —

Таблица 18

Координаты точек следа торможения

Проекция на координатные оси	A	B	C	D	E	K
X (м)	30,36	2,78	4,40	12,27	8,13	9,08
Y (м)	10,23	3,45	8,24	1,02	10,08	10,53

10,53

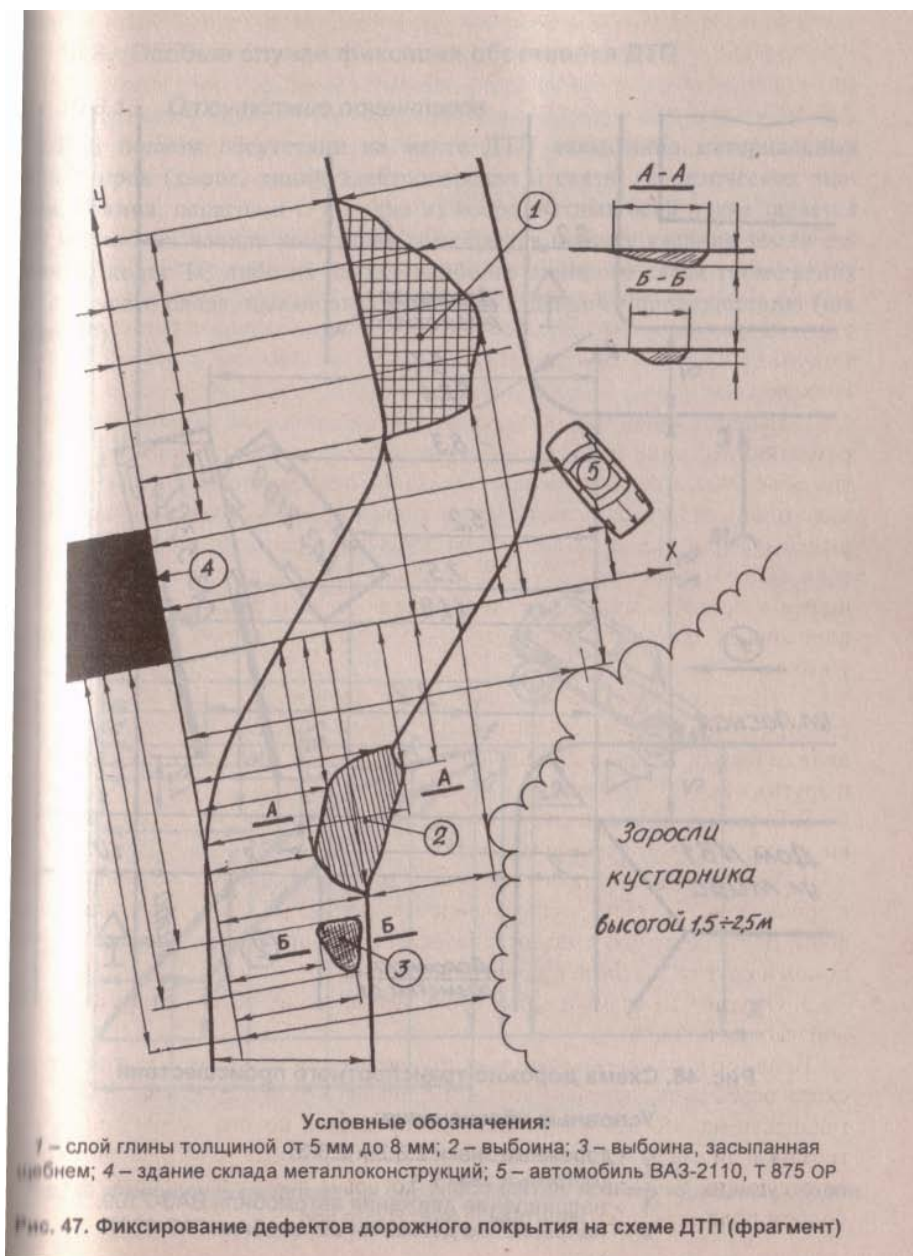
стые следы торможения, которые возникают при отрыве колес Пр^еР_{ча}сти из-за периодического ослабления нажатия на педаль ^{от П^аое} « из-за неровностей дороги, *измеряются по отдельности* с указателем ^{мо3} . - ^ длины следа торможения. Например, «Заднее правое колесо занем гд3-33024 оставило след общей длиной 10,4 м. След начинается томо _

аР

^{го} отпечаТка протектора шины длиной 1,4 м, затем переходит в ^{Вид}

Хо^ао

чатетнъш след качения колеса длиной 3,1 м и заканчивается следом ения полностью заблокированного колеса длиной 5,9 м». Следы сдво-^{сКол} ^{коле}с грузовых автомобилей, автобусов и автомобильных прицепов ^{6Н} отражаются на схеме в отдельности. При этом подлежат измерению ^{так} ^{на ка}ждого следа и расстояние данных следов друг от друга.



10 7. Общий порядок **составления схемы**

Одним из наиболее распространенных ложных стереотипов, в определенной мере провоцирующих низкое качество схем, является использование для этих целей так называемых «типовых» бланков, большое количество которых централизованно изготавливается в стандартном формате А4 в соответствии с образцом, указанным в приложении № 2 к «Инструкции по организации в органах внутренних дел производства по делам об административных нарушениях ПДД и иных норм, действующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения». Однако их размеры обычно недостаточны для фиксации обстановки ДТП, границы которых по териметру могут составлять сотни метров, иметь **сложную конфигурацию и высокую насыщен-**

ность материальными объектами, подлежащими обязательной фиксации. Кроме того, по данной причине на схемах практически никогда не отражаются вертикальные или аксонометрические проекции, которые необходимы для правильного восприятия характера местности в зоне происшествия и регистрации перепада высот для последующих расчетов *условий видности* и *параметров движения ТС*, участвовавших в происшествии. Схемы, составляемые сотрудниками ДГТС, часто наблюдается избыток размерных линий, используемых для привязки транспортных и других объектов. Они, как правило, противоречат друг другу и нередко осложняют визуальное восприятие данных документов. Не-редко в схемах не отражаются длины специфических участков сплошных и пунктирных следов торможения, а также вид и состояние соответствующих дорожных покрытий. В особенности это касается следов, образующихся при пробуксовке, проскальзывании и торможении колес. В настоящее время становится все более очевидным, что пренебрежение этими моментами в последующем произвести комплексную экспертизу. Источники ее производства ощущаются в большинстве не только уго-

ловных, **но и административных дел данной категории в связи** метрической неопределенностью пункта 10.1 и других пунктов правил практическое использование для этих целей расчетов на основе данных вероятного разброса коэффициентов сцепления дорожных покрытий и других чисто теоретических приемов дает большую погрешность и не может служить инструментом для объективной оценки характеристик движения. Для того чтобы схема ДТП была разборчивой, желательно тщательно выполнить ее на *черновике*, добиваясь соответствующей пропорциональности отражаемых объектов. Одним из наиболее простых и точных

"• ДБЙСТ.

венных средств повышения демонстрационных и информационных качеств этого документа может быть соблюдение определенной последовательности его исполнения. В частности, предлагается придерживаться следующего порядка:

1. Нанести линии границ проезжей части, тротуаров, обочин, дорожной разметки, дефектов дорожного покрытия (см. рис. 47), контуры ТС и других объектов, находящихся на месте ДТП. При этом особое внимание уделять точности вычерчивания радиусов поворотов и закруглений улиц, площадей и дорог, углов слияния и разветвления проезжих частей. Для этой цели можно использовать набор чертежей улично-дорожной сети, имеющийся в подразделениях дорожной инспекции ГИБДД, архитектурно-планировочных, организациях и дорожных отделах местных органов самоуправления.
2. Начертить размерные линии, обеспечивающие привязку объектов осмотра относительно ориентира. При этом толщина размерных линий должна быть в 2-3 раза тоньше линий границ проезжей части, контуров ТС и других объектов, указанных в п. 1 данного раздела.

3. Отразить на **схеме** следы движения и торможения ТС, дорожные зна-ки, указатели, светофорные объекты.

4. Указать ширину проезжей части, тротуаров, обочин, резервных зоя, газонов, установленное направление движения ТС до кульминационно фазы ДТП, названия улиц, остановок рбщественного транспорта, номер домов и других объектов в зоне происшествия.

5. Отразить на схеме и в протоколе места, где из ТС выпал груз, и с кой вы-соты он падал.

Предметы, положение которых трудно передать на плане (мачты гор ского освещения, деревья, дорожные знаки и указатели), можно ДЛ* глядности на-рисовать в вертикальной проекции, но так, чтобы они громождали схему. Ес-ли же это не удастся, переходят на применени ветствующих условных обо-значений, которым дают расшифровку бодном поле ехемы (см. рис. 48).

А-А

Зароспи кусгарника бысогой 1,5+

1-

спой глины **Условные обозначения:**

1ем; 4 ~ здание^{ПЩИНОЙ оТ 5 мм до 8 мм}; 2 ~ выбоина; 3 - выбоина, засыпанная
е склада металлоконструкций; 5-автомобиль ВАЗ-2110, Т 875 ОР С, 47
Т

°вание дефектов дорожного покрытия на схеме ДТП (фрагмент)

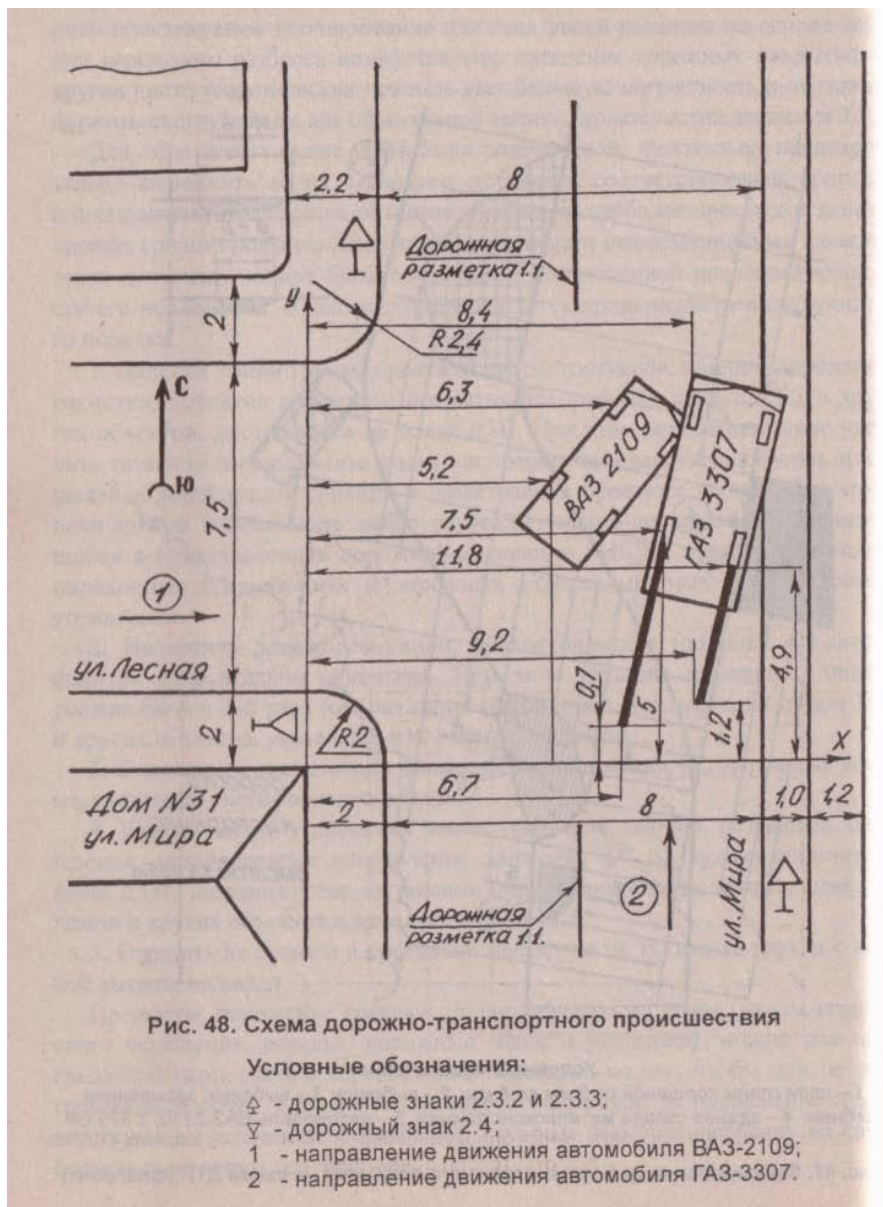


Рис. 48. Схема дорожно-транспортного происшествия

Условные обозначения:

- △ - дорожные знаки 2.3.2 и 2.3.3;
- ▽ - дорожный знак 2.4;
- 1 - направление движения автомобиля ВАЗ-2109;
- 2 - направление движения автомобиля ГАЗ-3307.

я особые случаи фиксации обстановки ДТП

^О.о-

л 0.4 Отсутствие ориентиров

10."- "

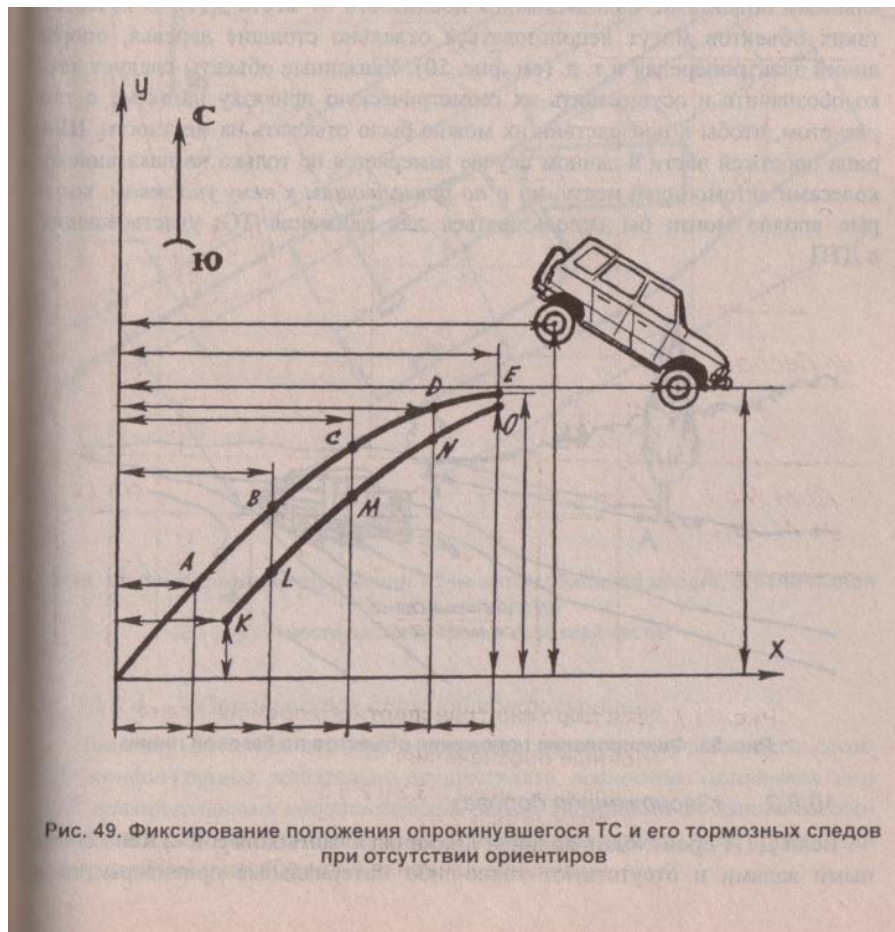
полном отсутствии на месте ДТП каких-либо материальных
ипов (дорог, линий электропередач и связи, геодезических зна-
ор^{ие} оврагов и т. п.) одна из координатных осей плана задается
К_оВ, „*2м я начало координат помещается в точку касания земли од-

ло КОМПсН')', "

колес ТС либо на начало наиболее длинного следа торможения или рис.

гого следа, имеющего отношение к данному происшествию (см. . 49).

**прложения опрокинувшегося ТС и его тормозных следов при от-
сутствии ориентиров**



Затем от точки начала координат совершается гтроезд до ближайшего! насе-
ленного пункта или какого-либо естественного или искусственного| объекта,
способного служить ориентиром. Пройденное при этом расстоя! ние (изме-
ренное по спидометру) записывается в протоколе осмотра ДТП.

10.8.2. «Проселочная дорога»

На проселочных дорогах или дорогах с гравийным, щебеночным, шла-ковым
или иным сыпучим покрытием, на которых невозможно четко выде-
лить кромку или границы проезжей части, фиксацию объектов осмотра можно
провести от так называемой *бозовой линии*, заданной двумя матери-
альными объектами, находящимися поблизости от места ДТП. В качестве таких объ-
ектов могут использоваться отдельно стоящие деревья, опоры линий элек-
тропередач и т. д. (см. рис. 50). Указанные объекты следует чет-ко обозна-

чить и осуществить их геометрическую привязку на схеме с тем расчетом, чтобы в последствии их можно было отыскать на местности. Ширина проезжей части в данном случае измеряется не только по накатанному колесами автомобилей месту, но и *по прилегающим к нему участкам*, которые вполне могли бы использоваться для движения ТС, участвовавших в ДТП.



Рис. 50. Фиксирование положения объектов по базовой линии

70.8.3. «Заснеженная дорога»

Если ДТП происходит на дороге, проезжая часть которой сужена снежными валами и отсутствуют какие-либо материальные ориентиры, то С границах ДТП производится несколько измерений ширины реальной проезжей части. По их средним значениям устанавливается мнимая осевая линия. Затем путем раскопки снежного вала определяется ширина дорожного покрытия и обочины дороги. Расстояние от места ДТП до ближайшего километрового знака или подходящего ориентира можно измерить с помощью спидометра (см. рис. 51).

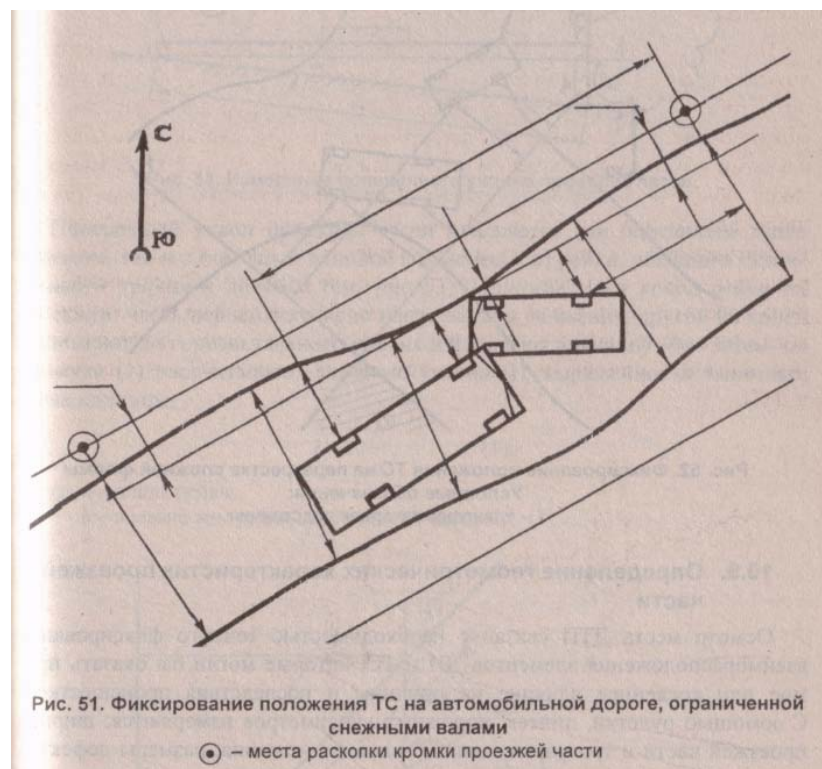


Рис. 51. Фиксирование положения ТС на автомобильной дороге, ограниченной снежными валами

(*) - места раскопки кромки проезжей части

10.8.4. «Перекресток сложной конфигурации»

Привязку объектов осмотра в границах перекрестка, имеющего сложную конфигурацию, желательно осуществлять, *полностью охватывая зону прямоугольными координатными осями*, заданными от одного базового объекта, что обеспечивает минимальные погрешности при проведении измерений (см. рис. 52).

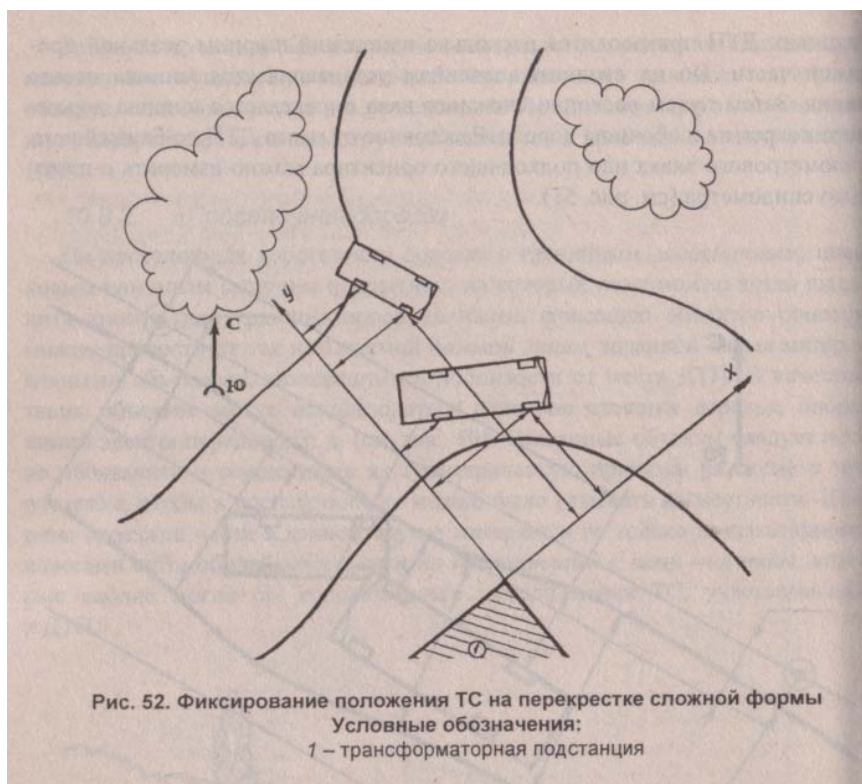


Рис. 52. Фиксирование положения ТС на перекрестке сложной формы Условные обозначения:

7 - трансформаторная подстанция

10.9. Определение геометрических характеристик проезжей части

Осмотр места ДТП связан с необходимостью точного фиксирования взаиморасположения элементов ДИ и ТС, которые могли бы оказать прямое или косвенное влияние на причины и последствия происшествий. С помощью рулетки, линеек, дорожных курвиметров измеряются: ширина проезжей части и тротуаров, длина следов торможения, размеры дефект дорожного покрытия и т. п. Кроме того, для оценки параметров движения ТС в момент ДТП необходимо отразить в протоколе осмотра величину продольного и поперечного уклонов проезжей части, а также радиусы воротов дорог или полос движения, расположенных в границах ДТП.

70.9.7. Измерение уклонов проезжей части

цо-

Продольный уклон проезжей части можно измерить в градусах α , „ мощностью эклиметра или отвеса и транспортира, которые устанавливаются на дороге в нескольких местах в границах ДТП. Расчет уклона ведется путем вычисления среднего значения нескольких измерений.



Рис. 53. Измерение поперечного уклона проезжей части

Поперечный уклон проезжей части измеряется как описанным выше приемом, так и с помощью длинной (не менее 3 м) рейки, обычного строительного уровня и линейки (см. рис. 53). Положив один конец рейки на проезжую часть перпендикулярно направлению движения, другой ее конец поднимают до горизонтального уровня и измеряют величину « b ». Затем, по формуле (1) рассчитывают значение уклона (!), выраженное в тысячных долях единицы.

a

(1)

где a - длина рейки;

b ~ превышение рейки над проезжей частью.

°мограмма уклонов, выраженных в градусах и процентах



06 'ДПС»

Либо в градусах:

(2)

где I - расстояние между точками касания рейкой и линейкой поверхностью дороги; α - угол поперечного уклона данного участка дороги.

b „.

1. ° α ~ (э) a

Перевести величину углов, выраженную в градусах, в проценты можно по номограмме, указанной на рис. 54, или по таблице 19.

Таблица 19 Соотношение градусов, **процентов** и промилле

2°

2°30'

3°

углы	Проценты	Промилле
	1,00	10,0
	1,75	17,5
	2,50	25,0
	3,50	35,0
	4,50	45,0
	Г^__ 5,25	52,5
	6,00	60,0 — ——— . ————— — • —
	7,00	70,0
	1 Гш)	80,0
	8,75	87,5
	9,50	95,0

Таблица 19

Соотношение градусов, процентов и промилле

№ п/п	Градусы и минуты	Проценты	Промилле
1	0°30'	1,00	10,0
2	1°	1,75	17,5
3	1°30'	2,50	25,0
4	2°	3,50	35,0
5	2°30'	4,50	45,0
6	3°	5,25	52,5
7	3°30'	6,00	60,0
8	4°	7,00	70,0
9	4°30'	8,00	80,0
10	5°	8,75	87,5
11	5°30'	9,50	95,0
12	6°	10,50	105,0
13	7°	12,18	121,8
14	8°	13,91	139,1
15	9°	15,64	156,4
16	10°	17,36	173,6
17	15°	25,88	258,8
18	20°	34,20	342,0
19	25°	42,26	422,6
20	30°	50,00	500,0

О. 9. 2. Измерение радиуса поворота проезжей части

для определения радиуса поворота дороги на месте ДТП необходимо предложить точки начала (А) и окончания (В) закругления края проезжей части. Это можно сделать визуально, отметив места перехода прямых участков дороги в кривую линию вешками или какими-либо предметами. Затем измерить расстояния между ними с помощью рулетки или дощечного курвиметра, найти середину образовавшейся хорды и, опустив из нее перпендикуляр до пересечения с краем проезжей части, измерить высоту образовавшегося сегмента. Подставив полученное значение в форму-

(4) можно рассчитать внешний радиус поворота (см. рис. 55).

$R = \frac{a^2}{8h}$

где

a -

h -

где a - длина хорды АВ;

h - высота сегмента, образованного радиальной кривой АВ и хордой.

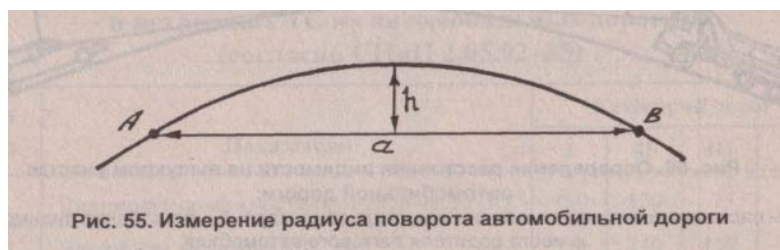


Рис. 55. Измерение радиуса поворота автомобильной дороги

Если в зоне поворота остались следы ТС или имеются данные, позволяющие определить полосу его движения на момент ДТП, то, отнимая от внешнего радиуса поворота расстояния, кратные ширине полосы движения, можно получить так называемый *истинный радиус* траектории движения ТС, принимая за него середину полосы движения или линию, расположенную по середине имеющихся следов ТС. При отсутствии следов следует учитывать, что ТС могло пройти поворот по полосе встречного движения или с переходом от одной полосы на другую *не по радиальной кривой*.

Несмотря на то, что данные о геометрических характеристиках автомобильных дорог имеются в соответствующих дорожно-эксплуатационных документах,

их необходимо проверять путем выполнения измерений, так как эти или иные параметры могут быть изменены в ходе текущего ремонта, эксплуатационных повреждений и природных воздействий*.

10.9.3. Определение расстояния видимости объектов, находящихся на проезжей части

В протоколе осмотра места ДТП необходимо указывать расстояние **прямой видимости и обзора** с водительских сидений ТС, участвовавших в происшествии. Для этого данные транспортные средства или аналогичные им по типу и марке устанавливаются в точках, соответствующих их местонахождению перед ДТП, с которых можно различить значения дорожных знаков, светофоров, указателей, а также переходящих улицу пешеходов и другие объекты, находившиеся в границах происшествия и имеющие к нему отношение. Отметим, что такое толкование видимости не соответствует понятию, которое широко используется в метеорологических прогнозах (см. рис. 56).



Рис. 56. Определение расстояния видимости на выпуклом участке автомобильной дороги:

а - расстояние видимости с места водителя самосвала; б - расстояние видимости с места водителя легкового автомобиля

Очевидно, что расстояние видимости определяется несколькими факторами, в числе которых следует отметить:

- а) освещенность проезжей части, обочин и тротуаров;
- б) габариты и светоотражающие свойства находящихся на месте ДТП объектов и дорожных покрытий;
- в) остроту зрения и цветочувствительность участников ДТП.

Определение расстояния видимости необходимо вести как по прибытию на место происшествия, так и в условиях, сложившихся на момент происшествия (времени суток, освещенности, состояния дорожного покрытия, состояния и работоспособности приборов освещения и сигнализации ТС и т. п.). Причем не следует полагаться на проведение в последующем необходимых следственных экспериментов, так как в подавляющем большинстве случаев **обстановка, соответствующая данному ДТП, изменяется безвозвратно.** ||
 разумеется, количественные характеристики видимости демонстрируют лишь возможность увидеть тот или иной объект с места водителя, пешехода или очевидца, поскольку восприятие ситуации зависит от направления взгляда и распределения внимания наблюдателя в момент возникновения опасности. При моделировании ДТП для определения видимости необходимо учитывать рост участников дорожного движения и очевидцев, а также отразить в протоколе высоту установки водительских сидений ТС. Кроме того, следует учесть, что существует два критерия видимости на дорогах - **видимость поверхности дороги и видимость встречного ТС.**

По существующим нормам поверхность дорожного покрытия и приближающегося поезда (на железнодорожных переездах) в зависимости от категории дороги должна быть отчетливо видна на следующих дистанциях (см. табл. 20, 21).

№ п/п	Таблица 20 Расстояния видимости поверхностей проезжей части и встречных ТС на автомобильных дорогах (согласно СНиП 2.05.02-85)

		Показатели	Категории дорог			
			I	II	гп	IV
1	Билимость поверхности проезжей части (м)	150	120	75	50	
2	Видимосп, встречного ТС (м)	300	240	150	100	

Таблица 2 /

Нормативная видимость приближающегося поезда на неохраиваемых железнодорожных переездах (согласно ГОСТ 50597-93)

Скорость движения поезда _____ [^] (км/ч)	Менее 25	26-40	41-80	81-120	121-140
Расстояние видимости не менее _____ [^] 1 (м)	100	150	250	400	500

Таблица 20

Расстояния видимости поверхностей проезжей части и встречных ТС на автомобильных дорогах (согласно СНиП 2.05.02-85)

№ п/п	Показатели	Категории дорог			
		I	II	III	IV
1	Видимость поверхности проезжей части (м)	150	120	75	50
2	Видимость встречного ТС (м)	300	240	150	100

Таблица 21

**Нормативная видимость приближающегося поезда
на неохраняемых железнодорожных переездах
(согласно ГОСТ 50597-93)**

Скорость движения поезда (км/ч)	Менее 25	26-40	41-80	81-120	121-140
Расстояние видимости не менее (м)	100	150	250	400	500

Ценную информацию об истинных условиях движения в зоне ДТП мо-

информацию об истинных условиях движения в зоне ДТП мо-^{да}ль непродол-
жительное **скрытое** лаблюдение за **дорожным** даиже-

нием. Пользуясь этим приемом, можно установить дефекты дорожного по-
крытия, средств регулирования движения и элементов ДИ, которые вы~ зы-
вают: массовый выезд ТС на полосу встречного движения, резкое изме-нение
траектории движения ТС, интенсивное торможение и другие опасные
маневры (см. рис. 57).



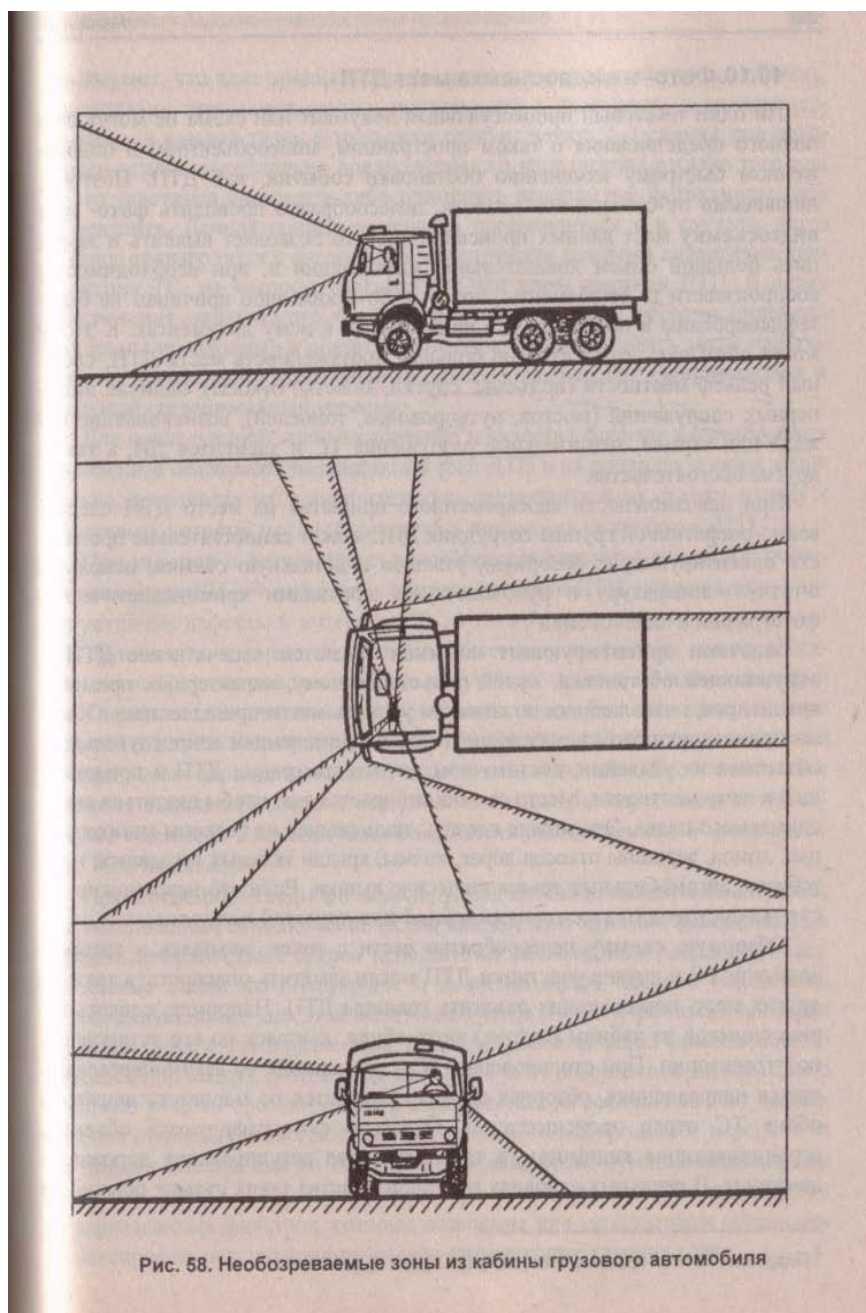
Рис. 57. Зона прямой видимости дороги при наличии на ней стоящего
10.9.4. **Определение обзорности с места нахождения участников
ДТП**

Стойки ветровых, боковых и задних стекол салонов и кабин, фургоны и при-
цепы, а также другие конструктивные элементы ТС, ограничивают во-
дителю обзорность проезжей части, пространственных элементов ДИ и ок-
ружающей обстановки в целом. **Величина непросматриваемых зон опреде-
ляется типом, модификацией, загрузкой ТС, состоянием его зеркал задне-
го вида и ростом водителя** (см. рис. 58). При выпадении атмосферных осад-

ков и загрязненности просвечной части зона обзорности зависит от угла размаха и качества работы стеклоочистителей.

Обзор пешеходов и очевидцев в момент ДТП может ограничиваться элементами зданий, сооружений, растительностью и другими объектами, наличие и влияние которых также необходимо учитывать.

Границы зоны обзорности водителя, пешехода или очевидца фиксируются с помощью специальных фишек или других подручных предметов. Однако наиболее полное представление об условиях обзорности можно получить, производя фото- и видеосъемку с движущихся ТС и следуя по пути участвовавших в ДТП пешеходов или очевидцев



Ю.Ю. Фото- и видеосъемка мест ДТП

Ни один текстовый процессуальный документ или схема не могут полного представления о таком пространном, многообъектном и подверженном быстрому изменению обстановки событии, как ДТП. Поэтому независимо от степени его тяжести, целесообразно проводить фото- или видеосъемку мест данных происшествий, что позволяет выявить и зафиксировать большой объем доказательной информации и, при необходимости, воспроизвести те ее элементы, которые по каким-либо причинам не были зафиксированы в протоколе и в прилагаемых к нему документах. К этому могут обязывать: относительно большая протяженность места ДТП, сложный рельеф местности (подъемы, спуски, кюветы, откосы), наличие инженерных сооружений (мостов, путепроводов, тоннелей), возникновение пожара или взрыва, значительные разрушения ТС и элементов ДИ, а также другие обстоятельства.

При невозможности своевременного прибытия на место ДТП следственно-оперативной группы сотрудник ДПС может самостоятельно произвести ориентирующую, обзорную, узловую и детальную съемки, используя штатную аппаратуру и руководствуясь правилами криминалистической фотографии и видеосъемки⁴.

Задачами ориентирующих снимков являются: запечатленис ДТП и окружающей обстановки, путей подъезда к нему, характерных примет и ориентиров, позволяющих по снимкам уяснить место происшествия. Обычно ориентирующую съемку выполняют с применением широкоугольного объектива на удалении, достаточном для охвата границ ДТП и прилегающей к нему местности. Место съемки избирается так, чтобы оказаться *выше* снимаемого плана. Это можно сделать, поднявшись на балконы многоэтажных домов, вершины откосов дорог, холмы, крыши тяжелых фузовиков и автобусов, автомобильные телескопические вышки. Если это невозможно, то съемка производится методом *линейной или круговой панорамы*.

Обзорную съемку целесообразно вести с точек, находясь в которых водители ТС и другие участники ДТП могли заметить опасность, а также с других мест, позволяющих охватить границы ДТП. Например, сделать серию снимков из кабины (салона) автомобиля, двигаясь по его установленной траектории. При столкновении ТС, следовавших во взаимопересекающихся направлениях, обзорная съемка проводится по маршруту движения обоих ТС перед происшествием. Отдельно фотографируются объекты, ограничивающие видимость, а также средства регулирования дорожного движения. В реальных условиях при производстве таких съемок обычно Н[^]

⁴Подробнее об этих правилах см.: [10.4], [10.8], [10.9], [Ю.13].

учитывают, что поле зрения человека, включая периферийную его область, значительно превышает сектор, попадающий в кадр фото- и видеокамер. Поэтому в каждой точке фотосъемки следует делать 2-3 снимка под некоторым

углом относительно предполагаемого направления взгляда того или иного участника инцидента либо применять панорамные фотокамеры типа «Горизонт». Данная процедура должна производиться и в случаях, когда съемки производятся с автомобиля, конструкция которого аналогична конструкции ТС, на котором двигался тот или иной участник ДТП. В целях обеспечения приемлемого качества получаемой таким образом линейной панорамы необходимо в обязательном порядке использовать такие недорогие, но чрезвычайно эффективные приспособления, как *фотоштатив* и обычный *строительный уровень*.

Для последующей оценки состояния и качества *средств регулирования дорожного движения*, имеющихся в зоне ДТП и на подходах к нему, желательно произвести их дополнительную крупноплановую съемку наряду с объектами, которые могли ограничивать видимость участникам ДТП.

При узловой и детальной съемках фотографируются отдельные участки элементов ДИ, объекты, находящиеся на месте ДТП, повреждения, конструктивные дефекты и интерьеры ТС, а также следы движения и торможения транспорта, которые подвергаются быстрому изменению под воздействием атмосферных осадков либо не могут быть изъяты, но имеют перспективу признания вещественными доказательствами. Эта категория снимков должна отражать форму и размеры фотографируемых объектов, для чего в обязательном порядке используется масштабная линейка. Особое внимание уделяют съемке *объемных и поверхностных следов, отражающих траекторию движения и индивидуальные признаки участвовавших в происшествии ТС и пешеходов*.

Прямолинейные следы фотографируются способом *линейной панорамы*, а криволинейные снимаются по частям или методом *круговой панорамы*. Для съемки поверхностных следов используется равномерный рассеянный свет. Объемные следы фотографируют с дополнительной боковой подсветкой.

» солнечную погоду для этой цели можно использовать отражательный экран из белой бумаги или зеркала. При этом наилучшее качество снимков обеспечивается при высоте фотокамеры не выше 1 м от поверхности дороги. Слабо видимые участки протектора шин, образованные на асфальте за счет наслоения илца отслоения тонкого слоя пыли, перед фотографированием переносятся ^а *липкие пленки* или на обработанную наждачной бумагой *поверхность* ^{блестящей} *резины*. Хороший эффект при съемке следов дает применение ^{ля} *ризованных фильтров*, которые позволяют при естественном освещении фиксировать истинную длину следов торможения и качения колес.

В ночное время для фотографирования протяженных следов необходимо использовать фотопленку соответствующей чувствительности (400 ед. ц более), специальное осветительное оборудование или несколько синхронизированных ламп-вспышек, располагаемых вдоль каждого следа при съемке. Если такой возможности нет, для «прорисовки» деталей следов и произ-

водства ориентирующих снимков можно использовать одну лампу-вспышку, фотоштатив и помощь ассистента. Последний ставит камеру на «В» фиксирует затвор в открытом положении и прикрывает объектив черным щитком, не касаясь им камеры. Подъем щитка производится по команде в момент, когда отдельные участки места ДТП будут последовательно освещаться вспышкой с помощью имеющейся на ней кнопки ручного управления. По окончании съемки полезно изменить диафрагму и повторить указанную процедуру в целях обеспечения гарантии получения снимков удовлетворительного качества. Многие фотокамеры последних моделей оснащены электронным затвором, который позволяет производить подобную съемку без использования щитка и посторонней помощи.

Труп пострадавшего фотографируется сверху и с двух сторон так, чтобы оптическая ось фотокамеры была перпендикулярна средней оси трупа и в кадр попадала окружающая его обстановка (участок проезжей части, следы крови, мозговое вещество и т. п.). Изменять положение трупа, исходя из удобства съемки, недопустимо.

В заключение желательно *произвести съемку участников ДТП, лиц, находившихся на месте происшествия, оказывавших помощь в ликвидации его последствий и др.*, которые впоследствии могут оказаться важными свидетелями.

Обработка фотопленки и изготовление фотографий возлагается на штатного лаборанта строевого подразделения ДПС. Фотографии наклеиваются на листы плотной бумаги и оформляются в виде фототаблиц, на которых каждый снимок нумеруется, скрепляется оттиском печати подразделения с нанесением его частично на фотографию и частично на бумагу фототаблицы, а также сопровождается пояснительной записью, отражающей место, направление и объект съемки. Негативы, с которых печатались снимки, помещаются в конверт и приобщаются к протоколу осмотра места ДТП.

Высококачественные стереоизображения мест ДТП можно получать при помощи **стереофотограмметрического комплекса**⁵, который обеспечивает фиксацию места происшествия на фотопленке для последующего составления схемы аналитическим, оптико-графическим или автоматизированным способами, а также просмотра изображений при помощи проекционной аппаратуры.

¹ Далее по тексту раздела «комплекс»

Б). Фотограммы (стереопары) и план ДТП, подготовленные с помощью данного комплекса, имеют доказательное значение, если они выполнены и приобщены к делу в соответствии с требованиями УПК, согласно которым в протокол осмотра должны быть внесены данные, свидетельствующие о факте фотографирования стереокамерой, а также об использованных для этого технических средствах и условиях, в которых они применялись.

Видеосъемку на месте ДТП начинают с указания: кто и по какому делу производит съемку, называют место и время ее производства, снимают участников происшествия и процедуру разьяснения им их прав и обязанностей. В основной части видеофильма фиксируется ход осмотра ДТП, тругта, ТС и

элементов ДИ. В частности, желательно снять процесс проведения ражией-ших измерений, а также пути, по которым двигались непосредственно перед происшествием транспортные средства или пешеходы. При этом съемка должна производиться с высоты расположения глаз конкретного водителя или пешехода с учетом того, что поле зрения человека больше, чем формат кадра видеокамеры. Разумеется, что при большой длительности данных процедур в видеофонограмме целесообразно делать необходимые перерывы, предварительно объявляя и записывая их начало, а также время возобновления видеосъемки.

После окончания видеосъемки на месте происшествия и просмотра отснятого материала следует вновь включить камеру, зафиксировать заявления участников осмотра о достоверности произведенных съемок, их замечания и дополнения, а также технические условия производства данного следственного действия. Для того чтобы видеозапись можно было легко найти, на кассеты наносятся соответствующие *пояснительные надписи* с указанием метража пленки и количества склеек на ней. Все точки, с которых производилась фото- и видеосъемка, а также наименования, номера и характеристики применяемой для этого аппаратуры, объективов, свето-фильтров и насадочных колец *подлежат обязательному указанию в протоколе осмотра места ДТП.*

Возможны ситуации, когда фото- или видеосъемка производилась кем либо из участников происшествия или окружающих лиц еще до приезда ОГ. В этих случаях необходимо зафиксировать данные о них и отснятых материалах.

Ю.Ц. Особенности опроса очевидцев и участников ДТП

Рассматривая вопросы установления очевидцев и участников ДТП в Р^{аз}Деле 9.10 пособия, мы определили круг лиц, которых целесообразно^М медленно опросить. Нежелательность задержки данной процедуры объясняется^{Шется} высокой вероятностью потери информации об этой категории

происшествий вследствие существенного влияния ряда объективных факторов, определяющих полноту и устойчивость ее и '* " ятия (внезапность, быстрота, порождение сильного эмоционального ^' са, поглощение внимания созерцанием последствий ДТП и проч ^ ги
г ••*' 'ФИЭТги.

следует исходить из того, что внимание очевидцев обычно концентрируется не на обстоятельствах происшествия, повлекших какие-либо последствия ^ непосредственно на этих последствиях. ^{1а}

Как правило, опрос оформляется в форме **письменного объяснения** что обеспечивает существенный выигрыш по времени в сравнении с доп ' сом. Конечно, объяснения не могут выполнить роль полноценных показаний в случае возбуждения уголовного дела и рассматриваются только в качестве *иных документов*, Однако следственная и судебная практика ск детельствует о

том, что именно **объяснения, написанные непосредственно после ДТП, наиболее правдиво отражают суть происшедшего.**

Ценность объяснения предопределяется не только свойством большинства людей быстро забывать информацию о событиях, длившихся несколько секунд или долей секунд, но и намеренным изменением и корректировкой показаний под влиянием длительных раздумий, советов друзей и специалистов, угроз от виновных, потерпевших и связанных с ними лиц, неосторожных и преждевременных реплик сотрудников ДПС по поводу виновности и невиновности тех или иных участников происшествия, публичных высказываний очевидцев. Поэтому, стремясь к максимально полной детализации получаемых объяснений, одновременно следует считаться с необходимостью **быстрого опроса людей, находящихся в зоне ДТП, и поиска среди Н14Х очевидцев и участников происшествия.**

Опрос желательно вести непосредственно на месте ДТП, а если это невозможно, то **демонстрировать опрашиваемым схему происшествия и подготовленный заранее примерный перечень вопросов, на которые предлагается ответить.** Это существенно облегчает им описание увиденного. В частности, перед очевидцами ДТП целесообразно поставить следующие вопросы:

1. В связи с чем Вы обратили внимание на происшествие?
2. Где Вы находились в момент его возникновения?
3. На каком расстоянии от Вас оно произошло?
4. Какие лица и транспортные средства принимали в нем участие какие находились поблизости?
5. В каком направлении они двигались и с какой скоростью?
6. Как двигались (или где находились) они после происшествия.
7. Какие последствия ДТП Вы заметили?
8. Что Вы можете сказать о состоянии дорожных условий и регулирования движения на месте происшествия?

перечень может быть расширен с необходимой степенью к ости в зависимости от характера и последствий ДТП. Причем оп-^{еТал} ОМЫХ, предварительно предупреждают о том, что этот *перечень не* ^{all}

^{11С}черкываюци-\'1 \\\ они могут отразить в своих объяснениях лю-
^{вляС}

ппмаию, которую считают существенной по отношению к данно-^н- и" ^более ценной информацией располагают лица из числа водителей пешеходов, по вкне которых произошло то или иное происшествие. пьку ДТП как таковое совершается неумышленно, то сразу после его икновения они обычно склонны к даче правдивых показаний. Но из-за ^Б ения представить обстановку в невыгодном для себя свете эти показа-носят весьма сдержанный характер либо намеренно направлены на пеуменьшение собственной вины. Подобная реакция может усугубляться Аизическими страданиями из-за полученных телесных повреждений, сожа-лением по поводу уиичтоженного имущества и т. д. Поэтому, опрашивая лиц, причастных к ДТП, важно **создать обстановку доброжелательности и непринужденности, исходя из того, что их вина подлежит доказыва-нию, и между совершенными ими**

нарушениями ТТДД и наступившими вредными последствиями может отсутствовать причинная связь.

К важнейшим вопросам, на которые предлагается ответить водителям, можно отнести следующие:

1. В каком направлении и по какой траектории Вы двигались до того, как заметили опасность?
2. Каковыми были условия движения?
3. Были ли обстоятельства, отвлекавшие Ваше внимание от управления транспортным средством?
4. Создавались ли какие-либо помехи движению со стороны других Участников движения и в чем они проявлялись?

•>• На каком расстоянии и с какой точки Вы заметили опасность?

• в каком направлении и как Вы двигались после обнаружения опасности?

• Какие действия Вы предпринимали для избежания ДТП? ^{Вен} ' ^{Кова} была скорость вашего транспортного средства перед столкновением (наездом, опрокидыванием)?

Ю V ^{Ком} Месте произошло столкновение (наезд, опрокидывание)? (Няртгт^
И по какой траектории Вы двигались после столкновения
п С^Рокидывания)?

12 п 1 Как было загружено Ваше транспортное средство?

С^{Ком} техническое_м состо13. Когда и сколько часов Вы отдыхали перед данной поездкой?

14. Нет ли у Вас каких-либо дефектов зрения, слуха или других заболеваний?

Последовательность опроса пешеходов и пассажиров - участников ДТП примерно соответствует приведенной выше с поправкой на отсутствие у них ТС. Однако в отличие от водителей, которые могут оперировать количественными показателями скорости ТС, пешеходов просят указать темп их движения (медленный, спокойный, быстрый шаг; спокойный или быстрый бег, прыжки и т. д.)- При этом следует иметь в виду, что если опрашиваемые получили телесные повреждения, у них могут быть провалы памяти. У пассажиров дополнительно выясняется, какова была скорость ТС, в котором они находились, не отвлекался ли водитель от управления транспортом, не говорил ли о наличии каких-либо неисправностей, как вел себя после ДТП, не ощущалось ли в салоне или кабине ТС присутствие отработавших газов двигателя, запаха горячей электропроводки и т. п. Полезную информацию можно получить при опросе врачей и медицинских сестер, оказывавших помощь пострадавшим при их транспортировке в лечебные учреждения, а также непосредственно в них.

На точность и полноту показаний очевидцев влияют их возраст, профессия, опыт работы в той или иной специальности, скорость движения ТС перед происшествием и другие факторы. Например, люди, длительное время находившиеся внутри движущихся транспортных средств либо на удалении более 150 м от места происшествия, практически не имеют возможности правильно оценить скорость движения ТС.

11. ОСМОТР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Осмотр ТС, причастных к ДТП, производится для установления следующих данных:

- 1) типа, марки, модификации, регистрационных знаков ТС и модели шин;
- 2) наименования и количества перевозимых ими грузов и пассажиров;
- 3) обнаружения следов и других вещественных доказательств, свидетельствующих об их причастности к происшествию, о других участниках ДТП и механизме данного инцидента;
- 4) состояния и работоспособности систем, способных оказать влияние на исход ДТП.

Три первые задачи решаются в ходе наружного осмотра. Четвертая - путем функциональных испытаний или технического осмотра ТС на предмет соответствия Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации... [9], инструкциям заводов-изготовителей и другим техническим требованиям. Отклонение состояния ТС от показателей, установленных нормативными актами, квалифицируется как техническая неисправность. По результатам осмотра каждого ТС составляется особой формы протокол осмотра и проверки технического состояния транспорта (см. приложение № 6 к [15.1]).

11.1. Наружный осмотр

При производстве наружного осмотра (см. рис, 59) следует исходить из того, что его цель в данном случае состоит не только в доказательстве причастности того или иного ТС к происшествию, но и в сборе данных, изолирующих конкретных лиц как виновников ДТП, учитывая вероятность их заявлений о том, что они не управляли транспортом в момент происшествия, двигались иначе, чем указывают очевидцы, либо вообще не относятся к данному инциденту и остановились, чтобы оказать пострадавшим.

янии находилось управляемое Вами средство перед дтп?

Описание *внешних повреждений* ТС и имеющихся на нем следов контакта с другими ТС, пешеходами и элементами ДИ целесообразно вести в следующем порядке:

- 1) передняя часть;
- 2) задняя часть;
- 3) нижняя часть (включая днище, колеса, трансмиссию и подвеску);
- 4) крыша;
- 5) боковые поверхности;
- 6) салон (кабина, кузов).

К наиболее характерным внешним повреждениям, по которым можно определить причастность ТС к совершению ДТП, относятся: вмятины, трещины, разрывы, задиры, царапины, отколы, изломы и разрушения его частей (прежде всего: бампера, капота, крыльев, лобового стекла, передних стоек кузова (у легковых автомобилей), дверей, крышки багажника и крыши). Их расположение фиксируется в протоколе *координатным методом*. Например, при

осмотре повреждений крыши легковых автомобилей центр координат может быть размещен на пересечении вертикальной оси симметрии ТС и заднего среза крыши.

О *виде происшествия* можно судить по форме повреждений. Так, овальные вмятины на крыльях, капоте и триплексном лобовом стекле свойственны наездам на людей; полные разрушения ветровых стекол, рассеивателей фар, разрывы металла – фронтальным и боковым столкновениям?

наличие участков потемневшей, покорежившейся или опаленной краски – контактам с горевшими объектами или открытым пламенем.

размеры повреждений деталей ТС достаточно легко можно вычислить *по № фотографиям*. Исключение составляют только ТС индивидуального «зготовления», а также те, аналоги которых трудно отыскать. В этом случае фотосъемка производится с применением масштабной линейки. Глубину задиrow и вмятин при этом измеряют при помощи рейки и линейки (см. рис. 60) или с помощью простейших профиломеров, используемых в столярном деле.

линейка

Рис. 60. Определение глубины вмятины на автомобиле

Наряду с повреждениями деталиrowному осмотру подлежат все *выступающие части ТС* (ручки дверей, зеркала, антенные гнезда, противотуманные фары, изгибы деталей облицовки), которые могут сохранить свою форму вследствие повышенной конструкционной жесткости. На них нередко обнаруживаются кровь, мозговое вещество, волокна одежды потерпевших, краска и эксплуатационные материалы от других ТС, частицы грунта и растительности.

Даже при наличии хорошего естественного освещения осмотр нижней части салона и кабины ТС желательно проводить с использованием мощного источника света. При отсутствии эксперта-криминалиста и других экс-

пертов, необходимость участия которых определяется конкретными обстоятельствами, а также при невозможности поиска и фиксации следов на из-за неудовлетворительных погодных условий сотрудники ДПС должны предпринять меры по обеспечению *сохранности следов для детальной осмотра ТС на эстакаде, подъемнике, опрокидывателе или спонгровом* (см.рис.61),

а запыленных, загрязненных и замасленных частях днища ТС, кожухах //Них мостов, передней балке и деталях подвески хорошо отпечатывается а РУктура тканей одежды потерпевших, прилипают кровь, волосы, мозговое вещество, частицы переносимых пострадавшими продуктов и т. п. Если

А.логпртранспортных средств

307

после ДТП транспортное средство прошло небольшое расстояние, ленные компоненты могут быть обнаружены в канавках протектора, поре зах и разрывах шин.

Рис. 61. Проверка нижней части автомобиля с использованием опрокидывателя

Поскольку следы пальцев рук водителей и пассажиров ТС чаще всего обнаруживаются на ручках дверей, зеркалах заднего вида, рычаге коробки передач и стояночного тормоза, боковых стеклах дверей (причем с обеих сторон), на панели приборов и переключателях, рулевом колесе, замке и крышке вещевого ящика, к ним *нельзя прикасаться*. Это особенно важно в связи с тем, что поиск и фиксация таких следов в современных автомобилях значительно осложнились из-за широкого применения *мелкозернистых отделочных материалов*.

Необходимо обеспечить сохранность находящихся в ТС вещей, книг > инструментов, обрывков газет, остатков пищи, документов, окурков, сП# чек, различного мусора, а также отпечатков обуви водителей и пассажиров на педалях и резиновых ковриках салонов, способных стать предметом

экспертного исследования. Лучший способ решения этой задачи - проверка ТС на жесткой сцепке или методом частичной погрузки к месту Дальнейшего осмотра следователем, экспертами и специалистами. Однако неудовлетворительном состоянии маршрута буксировки (неровность покрытия, сильная запыленность, дождь, снегопад и т. д.) следует, соблюдая меры предосторожности, *демонтировать детали* со следами рук, ног, одежды и тел участников ДТП, частицами краски от других ТС и элементов ДИ. При этом, отражая свои действия в протоколе, нельзя использовать по отношению к ним термин «вещественные доказательства», так как они станут таковыми лишь *после вынесения следователем специального постановления*. В заключение отметим, что вид каждого ТС с четырех сторон, их внешние дефекты, а также заслуживающие внимания детали интерьера кабин, салонов и следы на них должны быть зафиксированы посредством фото-или видеосъемки в *косопadaющем свете* минимум с двух противоположных позиций относительно горизонтальной и вертикальной осей ТС. Фиксацию общих повреждений автотранспортных средств, один из габаритов которых превышает 3,5 м, желательно производить с применением штатных телеобъективов с фокусным расстоянием до 105 мм, исключающих сильные перспективные искажения снимаемых объектов и обеспечивающих реальное восприятие дефектов, образовавшихся на ТС.

11.2. Определение направления удара ТС

Осматривая зоны контакта ТС с другими объектами, по трасологическим признакам можно с достаточной достоверностью установить направление их движения в кульминационной фазе ДТП. Для этой цели фиксируются геометрические характеристики повреждений (глубина, ширина, длина, высота над уровнем проезжей части и соответствие формы деформации поверхностям контакта), их консистенция (цвет, структура, состав наслоений и т. д.) и производится сопоставление обнаруженных дефектов. Следует отметить, что при попытке статического моделирования контакта ТС с Целью опреде-

ления направления удара часто не удается добиться полного совпадения зон их деформации. Это происходит потому, что в реальных условиях при торможении автомобиль или мотоцикл несколько прижимаются к проезжей части либо совершают «клевки» под действием неровностей дорожного покрытия. Если осмотр производится после съезда с колес и разгрузки ТС, то эти операции также могут сказаться на высоте контакта.

М. Котик [10.12] предлагает определять угол удара ТС по так называемой линии столкновения, образованной точкой максимальной глубины деформации ТС (А) и точкой, где конструктивный элемент находился до удара (В) (см рис 62). Линия АВ в данном случае будет указывать на направление удара.

В случае сильной деформации обеих сторон автомобиля (например, при фронтальных ударах) для определения точки А

308

Раздел

используются измерения соответствующих конструктивных элементов транспортного средства аналогичной модели. Разумеется, окончательный вывод о направлении удара при ДТП можно сделать только после проведения комплексной автомобильной технической экспертизы.



Рис. 62. Определение линии удара по точке максимальной деформации кузова

Рис. 62. Определение линии удара по точке максимальной деформации кузова

11.3. Особенности технического осмотра

Технический осмотр ТС, причастных к ДТП, является заключительной стадией их общего осмотра и предполагает полную проверку исправности систем и деталей, независимо от характера и тяжести наступивших последствий*. Проведение технического осмотра требует глубокого знания устрой-

ства, порядка эксплуатации и проверки работоспособности систем ТС. Поэтому следователи обычно предлагают участвовать в осмотре ТС работникам ГИБДД, а также специалистам по тому или иному виду ТС.

Несмотря на сложность и трудоемкость данной процедуры, а также ограниченность соответствующих реквизитов процессуальных документов) при техническом осмотре ТС *нельзя допустить произвольных упрощений* и внесения в протокол записей типа «состояние шин в пределах норм^{1>} иХО

«тормозная система исправна», «указатели поворота в наличии» и т. Д.^ч затруднит в последующем производство необходимых экспертиз и не обеспечит условий для ведения объективного расследования. Проверка

Исключение составляют лишь происшествия, сопровождавшиеся материальным причинной которых не была неисправность ТС (подробнее см.: раздел 9.3 пособия).

»рбо*

1

систем ТС должна вестись только *путем их испытания, технических характеристик и наблюдения порядка их работы^с и отклонений от установленных требований*, поскольку тот или иной дефект ТС может оказаться как прямой причиной ДТП, так и фактором, обусловившим последствия данного происшествия.

Детали и узлы, недоступные для наблюдения, должны осматриваться путем установки ТС на смотровую канаву, подъемник или эстакаду. Разрушение отдельных элементов и систем при столкновениях, наездах и опрокидываниях не может быть основанием отказа от их тщательного осмотра и проверки. Например, ответить на самый сложный вопрос - были ли включены фары в момент ДТП - поможет оценка внешнего вида спиралей ламп накаливания. Если лампы не были включены, то их спирали, даже отвалившись от держателя при ударе, сохраняют металлический блеск, параллельность витков и острые, не оплавленные края изломов. В противном случае витки теряют параллельность и на их изломах возможны следы оплавления. При осмотре через оптические приборы можно различить наличие участков окисления на спиралях и участки оплавления на поверхности отражателей фар, возникшие от соприкосновения с раскаленными частицами вольфрамовой нити [10.16].

Перед началом технического осмотра ТС в протоколе прежде всего фиксируют:

- 1) положение рычагов коробки передач, раздаточной коробки, коробки отбора мощности, блокировки дифференциала, ручного тормоза, переключателей света фар, указателей поворота, тумблеров аварийного освещения и стеклоочистителей;
- 2) свободный ход педали сцепления и тормоза;
- 3) наличие самовключений или затрудненного включения передач;
- 4) наличие конструктивных элементов, *не предусмотренных* для данного типа, марки и модификации ТС либо имеющих признаки *непромыш-*

изготовления',

надежность крепления узлов и деталей на местах, установленных для ТС, наличие на них трещин, изломов, деформаций и других дефектов; наличие дополнительных педалей привода сцепления и тормоза на х автомобилях.

"^зумеется, при выполнении осмотра нет смысла заниматься системами, ^орые в момент происшествия не функционировали на законном "овй/«/м. Например, проверять исправность габаритных огней при нали-^и Достоверной информации о том, что ДТП случилось днем в ясную гто-Ф^» йли контролировать работу отопителя и механизма обдува ветрового ^а при высокой температуре атмосферного воздуха. В то же время

нередко приходится проводить **полный и детальный осмотр узлов и а_г га-тов ТС, учишывая обстоятельства происшествия**. Например, ^ возникновении пожара, когда существовала вероятность возгорания Тс й окружающих его объектов из-за короткого замыкания в бортовой сетц-когда не ясен механизм ДТП, его причины и участники. Как показываеа практика, особого внимания при осмотре требуют узлы и детали, подлежа щие обязательной сертификации вследствие их важности с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения. Прежде всего это:

- 1) составные части тормозной системы и рулевого управления;
- 2) колеса и шины;
- 3) приборы освещения и световой сигнализации;
- 4) ремни безопасности;
- 5) звуковые сигналы;
- 6) системы питания, зажигания, впуска горючей смеси и выпуска отработавших газов;
- 7) сидения и подголовники;
- 8) детали подвески и трансмиссии;
- 9) стекла, стеклоочистители, стеклоомыватели;
- 10) спидометры, тахометры и другие приборы;
- 11) зеркала заднего вида.

В любой ситуации в обязательном порядке следует внимательно осмот-реть детали, неисправность или несоответствие которых установленным техническим требованиям **могли обусловить наступление вредных по-следствий** в том или ином конкретном случае. Так, при падении пассажира из кузова движущегося грузового автомобиля необходимо проверить и зафиксировать в ттратоколе высоту бортов, сидений и спинок сидений отно-сительно плат-формы, оценить прочность их крепления и соответствие за-трузки ТС усло-виям перевозки. Наконец, целесообразно определить воз-можность опреде-ления обнаруженных неисправностей водителем до мо-мента возникновения ДТП и установить, какие действия он предпринимаД для их устранения.

11.4. Рабочая и стояночная тормозные системы

1. Проверка состояния рабочей тормозной системы ТС проводится ^е **тодом ходового испытания** непосредственно на месте ДТП, испытатель ной пло-

щадке или специальном тормозном стенде. Если это невозможно ^ связи с ее повреждением, то данную процедуру следует провести, исклю# ^ зя другое однотипное транспортное средство для того, чтобы зафиксир вать сцепные качества проезжей части в зоне происшествия или поблиз° от него. **Задержка с проверкой сцепных качеств дорожного транспортных средств**

311

нежелательн в **связи** с тем, что его состояние подвержено изменению. Например, выглянувшее из-за туч солнце может й 1стро растопить имевшуюся на дороге ледяную пленку, начавшийся мстжет покрыть проезжую часть слоем воды, повышение температу-
й окрУ^{жак>1цего} воздуха изменит характеристики торможения ТС (см., дапри- мер, табл. 22) и т. п.

Таблица 22

Температурные поправки к коэффициенту сцепления колес ТС с дорожным покрытием (по ГОСТ 30413-96)

Г~" ———	0	+10	+15	+20	+25	+30	+35	+40
Темпе- ратура воздуха (°C)								
Величи- на по- правки	-0,06	-0,03	-0,02	0,0 0	+0,0 1	- 0,0 2	0,02	0,02

Таблица 22

Температурные поправки к коэффициенту сцепления колес ТС с дорожным покрытием (по ГОСТ 30413-96)

Температура воздуха (°C)	0	+10	+15	+20	+25	+30	+35	+40
Величина поправки	-0,06	-0,03	-0,02	0,00	+0,01	-0,02	0,02	0,02

Перед ходовыми испытаниями проводят *внешний осмотр* тормозной системы, проверяют уровень тормозной жидкости или давление воздуха в ней, а также отсутствие утечек и исправность манометров. Затем разгоняют автомобиль до скорости 40 км/ч (мотоцикл - до 30 км/ч) и, достигнув определенного заранее ориентира, производят экстренное (но без удара по педали) торможение с выключенным сцеплением. После остановки измеряют РУ-

леткой длину тормозного пути, отмечая признаки заноса (угол поворота ^{во}круг продольной оси) и ширину занятой при этом полосы движения. Визуальная фиксация достижения установленного ориентира при нажа-^{тй}и на педаль тормоза неизбежно дает погрешности. Поэтому *проводят* ^{Нес}колько *торможений* и вписывают в протокол *среднеарифметическое* полученного расстояния. Точность измерений можно увеличить, а вместо ориентира специальный *пистолет-оптетчик*, которой ^{1Ст}реливает красящее вещество на проезжую часть при срабатывании РМозной системы. В данном случае сотруднику, проводящему испытание, но следить за показаниями спидометра. В 1998 г. в подразделения стал поступать прибор «Эфтор» отечественного производства, с ^{мо}Щью которого относительно легко можно определить замедление и ^оРение ТС, пиковое значение усилия нажатия на педаль тормоза, длину ^созного ^ПУ^{ти}, время срабатывания тормозной системы и начальную ^{Рость} ТС перед торможением. При наличии *деселерометра* можно ^сУ^у ^{йт} замедление ТС, участвовавших в ДТП, выполняя торможение на ¹асфальтобетонном покрытии.

2. Когда проверка тормозных качеств ТС на месте ДТП невозм либо представляет опасность, ее проводят на горизонтальной ровной ^ащадке с сухим асфальтобетонным покрытием без сыпучих материал ^изагрязнений на поверхности. При этом ТС должно находиться в -

ном состоянии с сухими и чистыми шинами. Напомним, что отсутст видимых следов торможения при нормативной длине тормозного пу ^и может свидетельствовать о наличии на ТС регуляторов тормозных усшт -или других антиблокировочных устройств (АБС), а также о применении водителем специальных эффективных приемов торможения без полной блокировки колес.

3. Действие **вспомогательной тормозной системы** (горного тормоза) оценивают, измеряя замедление ТС со скорости 30-35 км/ч без выключения сцепления. При этом в трансмиссии ТС должна быть включена передача обеспечивающая частоту вращения коленчатого вала в пределах, не пре-вышающих установленные для данной модели двигателя. Контроль числа оборотов в этом случае можно осуществлять по тахометру.

4. Состояние **стояночной тормозной системы** ТС может быть опре-делено:

- 1) проверкой исправности устройства фиксации рычага ручного тор-моза;
- 2) измерением тормозного пути, пройденного после затяжки ручного тормоза при начальной скорости 15 км/ч;
- 3) измерением замедления после торможения ручным тормозом;
- 4) проверкой неподвижности на уклонах 16% (ТС с полной нагруз-кой), 23 % (для легковых автомобилей и автобусов в снаряженном со-стоянии) и 3 1 % (для грузовых автомобилей и автопоездов в снаряженном состоянии);
- 5) стендовыми испытаниями;

б) методом буксирования ТС, заторможенного стояночной тормозной системой на нейтральной передаче.

При проверке стояночной тормозной системы ТС затормаживают уклон с помощью рабочей тормозной системы. Затем выключают сцепление и затягивают рычаг ручного тормоза. После этого рабочую тормозную систему плавно растормаживают и фиксируют возможность обеспечения неподвижности ТС. При этом у исправных ТС усилие на ручном органе управления тормозом не должно превышать 40 кгс для легковых ТС и 60 для грузовых ТС и автобусов [10.35].

11.5. Рулевое управление „

Осмотр рулевого управления начинают с оценки кинематической связи между элементами его механизма, проверки целостности и наличия

транспортных средств

313

приспособлений на резьбовых соединениях, оценки надежности крепления рулевой колонки и картера рулевого механизма, отсутствия прогибания оплетки рулевого колеса. Для этого покачивают рулевую тягу в вертикальной и горизонтальной плоскостях, поворачивают рулевое колесо в обе стороны на 50-60° и наблюдают за перемещением деталей.

При наличии гидроусилителя проверяют соответствие нормам *натяжения его приводного ремня, уровень жидкости в гидросистеме*, затем запускают двигатель и, на повышенных оборотах коленчатого вала, контролируют удержание рулевого колеса в крайних положениях в течение нескольких секунд, а также отсутствие его самопроизвольного поворота в свободном положении.

Интегральным показателем состояния рулевого управления является выраженный в градусах *суммарный люфт* всех его звеньев, который измеряется *динамометром-люфтомером*. После установки этого прибора на рулевое колесо к нему прикладываются усилия, соответствующие приведенным в табл. 23, и по шкале угломера определяются фиксированные положения рулевого колеса.

Таблица 23

Усилия, прилагаемые к динамометру-люфтомеру при измерении люфта рулевого управления (по ГОСТ 25478-91)

№ п/п	Тип ТС	Собственная масса, приходящаяся на управляемые колеса (т)	Усилие по шкале динамометра (кгс)
1	Легковые автомобили	до 1,6	0,75

2	Грузовые автомобили и автобусы	до 1,6 свыше 1,6 до 3,86 свыше 3,86	0,75 1,00 1,25

Таблица 23

Усилия, прилагаемые к динамометру-люфтомеру при измерении люфта рулевого управления (по ГОСТ 25478-91)

№ п/п	Тип ТС	Собственная масса, приходящаяся на управляемые колеса (т)	Усилие по шкале динамометра (кгс)
1	Легковые автомобили	до 1,6	0,75
2	Грузовые автомобили и автобусы	до 1,6 свыше 1,6 до 3,86 свыше 3,86	0,75 1,00 1,25

Величину люфта можно определить и по точкам начала поворота управляемых колес в обоих направлениях. Угол, образованный стрелкой прибора указанными точками, будет соответствовать величине люфта. Для уменьшения погрешности измерения выполняют 2-3 раза.

При проверке рулевого управления гусеничных машин определяются: величина свободного хода рукояток управления муфтами поворота, работоспособность механизмов торможения барабанов муфт поворота при полном

перемещении рычагов, величина свободного хода педалей

также провисание гусеничной цепи и высота грунтозацепов на ней Гб л*

[10.17]. 1 141

11.6. Шины и колеса

Тип, модель и размер каждой из шин ТС определяются по надписям их боковинах (см. рис. 63). Если боковины повреждены или надписи в прочтываются, то в протоколе осмотра ТС указываются тип шины, рисунок ее протектора (обыкновенный, комбинированный, повышенной проходимости, ошипованный) и ширина беговой дорожки. При этом следует учесть, что шины одинакового размера могут принадлежать к разным моделям. Осматривая поочередно каждую шину, фиксируют:

- 1) давление воздуха в ней;
- 2) исправность золотника;
- 3) тип протектора и модель;
- 4) высоту рисунка протектора в наиболее изношенной ее части;
- 5) наличие на ней проколов, пробоин, порезов, разрывов, расслоений каркаса, отслоений протектора и индикаторов износа;

б) характер износа протектора (периферийный, центральный, боковой внутренний, боковой наружный).

транспортных средств

315

ССЖТШЕЭТАЪ

(название марки)

СопИ\УЫегСоп1;ас1

(наименование шины)

185/65K1486TT5760

(обозначение размера)

где: 185 - ширина профиля шины (мм); ' | ' . 65 - соотношение высоты и ширины профиля шины в %;

'3 Я - радиальная конструкция шины;

'^ 14 - диаметр обода в дюймах;

86 - индекс грузоподъемности (в данном случае индекс 86 соответствует грузоподъемности в 530 кг);

T - индекс скорости (в данном случае индекс T соответствует скорости 190 км/час);

ТиЬе1е3з

(бескамерная)

E4

(соответствует требованиям

Европейской комиссии

по экономике)

Майе ш Сегтапу

(стр ан а- про из водитель)

МАХ. 1.ОАО КАТИЮ 1169 !_BC

(индекс максимальной нагрузки по нормам США)

Рис. 63. Маркировка автомобильных шин

Давление воздуха в шинах измеряется без разборки золотников и

то после того, как шины остынут². Высота протектора определяется с

то оШ^{ью} ш^{танген1*}иР^{ку}у^{ля}, который обеспечивает точность измерений до 0,1 мм.

При осмотре колес проверяют:

а) количество и затяжку крепежных гаек;

б) наличие трещин и других повреждений на дисках, ободах и стопорных кольцах.

•ц.7. Внешние световые приборы

На каждом ТС в процессе технического осмотра определяются: количество, тип, цвет, расположение и режим работы всех внешних световых приборов а также сигнализаторов их включения, установленных в кабинах и салонах; единообразие системы светораспределения фар и их соответствие типу и модели ТС³. Затем описываются дефекты световых приборов: загрязнение, разрушение или отсутствие ламп, рассеивателей, рефлекторов, омывателей фар, отсутствие контакта в электрических соединениях и т. д.

После завершения проверки их комплектности и состояния осуществля-ется контроль работоспособности указателей поворота, стоп-сигналов, опозна-вательных знаков автопоезда. У мотоциклов, а также ТС, двига-вшихся по специально выделенной полосе движения навстречу основному потоку, осу-ществлявших организованную перевозку групп детей, перево-зивших круп-ногабаритные, тяжеловесные и опасные грузы, следовавших в организо-ванной колонне или буксировавших механические ТС, проверяет-ся *исправ-ность фар* ближнего света. Если ДТП было совершено в услови-ях недоста-точной видимости, то у всех ТС проверяется работоспособность габаритных огней, фар ближнего и дальнего света, противотуманных фар и задних про-тивотуманных фонарей (при наличии тумана в момент ДТП).

Контролируя работу указателей и боковых повторителей поворота, оп-ределяют *время задержки* первого проблеска после их включения, *количе-сво "роблесков за одну минуту и синхронность одновременного мигания* всех указателей поворота в режиме аварийной сигнализации. На исправных томо-билях частота следования проблесков должна составлять 1,0-2,0 Гц.

Ч принадлежащих оперативным службам, проверяется работоспособ-^б "Р°блесковых маяков и специальных звуковых сигналов, а также соот-^вие их окраски утвержденным цветографическим схемам [7.1].

^{Вне}ШН ^{Чение}
с ЮО°С.

составляют ТС, снятые с производства, на которых допускается установка приборов других марок и моделей [9].

В заключение с помощью специального экрана или посред-ческих приборов типа ПРАФ проверяется *правильность регул °М ближнего и дальнего света, а также сипа света фар и свелгос** фонарей*. При этом, независимо от типа и марки ТС, следует при ^{*****} ТМ методики, установленной пунктами 1.4.5-1.4.15 ГОСТ 25478-9] ^{й8ать*}

!, однако, что в данном случае проверка ТС должна ОСУШРГ-^{*} ^-ся

Вая, идншчи, Ч1и ь данпим ^лучао **нриверка ж^ ДОЛЖНЭ ОСущест** при той весовой нагрузке, которую они имели на момент ния ДТП.
,панспортных средств •

31/

«,

Сила света внешних световых приборов транспортных сред (по ГОСТ 25478-91) ^в

№ п/п	Тип при-бора	Режим ра-боты	Сила света

1	Фары типа С, НС, СК, НСК	Ближний свет	Не более 750 кд в направлении 34° вверх от положения левой части светотеневой границы и не менее 1600 в направлении 52° вниз от положения левой части светотеневой границы
2	Фары типа Я, НЯ, СЯ, НСЯ	Дальний свет	Не менее 10000 кд
3	Передние указатели поворота		Не менее 80 кд и не более 700 кд — — — — — Δ

Таблица 24

**Сила света внешних световых приборов транспортных средств
(по ГОСТ 25478-91)**

№ п/п	Тип прибора	Режим работы	Сила света
1	Фары типа С, НС, СР, НСР	Ближний свет	Не более 750 кд в направлении 34° вверх от положения левой части светотеневой границы и не менее 1600 кд в направлении 52° вниз от положения левой части светотеневой границы
2	Фары типа R, НR, СR, НСR	Дальний свет	Не менее 10 000 кд
3	Передние указатели поворота		Не менее 80 кд и не более 700 кд

11.8. Стеклоочистители и стеклоомыватели

Если ДТП произошло в период выпадения атмосферных осадков, загрязненной (покрытой снежно-водяной массой) проезжей части или в воздухе множества насекомых, то необходимо проверить чистоту и работоспособность

стеклоочистителей и стеклоомывателей смотренных конструкций данных ТС. Для этого следует:

- 1) оценить состояние очищаемых поверхностей (наличие на них пробоин, загрязнений, деталей, ограничивающих движение щеток);
 - 2) контролировать наличие механизмов обогрева и обдува стекол, ^
 - 3) фиксировать наличие жидкости в бачках омывателей и возм ее подачи к очищаемым поверхностям в достаточном количестве;
- ести двигатель ТС и включить фары дальнего света в целях имитации бортовой электросети (если ДТП произошло ночью или в ^ ях неДР^статочной видимости); усл^00 пцвать водой очищаемые стекла;
- зм^рять чистоту двойных ходов щеток стеклоочистителей за одну ту при работе двигателя ТС на холостом ходу;
- \ пенивать качество очистки стекла за 10 двойных ходов щеток стек-стителей (для автобусов) и 5 двойных ходов (для других типов ТС), ^00 шая общую ширину неочищаемых полос.

^чиОсобого внимание требует фиксаия размеров и расположения всех мронних предметов, расположенных на стеклах автомобиля, которые " ли бы ограничивать обзорность водителю (наклеек, подвесных фигурок, ' о^^ дисков и т. п.), При наличии на автомобиле тонированных стекол помощью приборов типа «Блик» проверяется их светопропускание. Для ветровых стекол данный параметр не должен быть менее 75 %, а для задних ибоковых стекол - не менее 70 %.

11.9. Другие элементы конструкции ТС

Среди прочих элементов конструкции ТС первостепенное внимание уделяется оценке состояния и работоспособности:

- 1) дополнительных зеркал заднего вида⁴;
 - 2) противосолнечных козырьков (в ясную погоду);
 - 3) шторок, жалюзи и пленок на стеклах;
 - 4) тягосцепного устройства;
 - 5) заднего защитного устройства (бампера) грузовых автомобилей (при попутных столкновениях и наездах);
 - 6) поручней и их креплений (в автобусах);
 - 7) грязезащитных щитков и фартуков;
 - 8) аварийных выходов, механизмов привода открытия дверей и сигнала ^Ребования остановки (в автобусах);
 -) Дуг безопасности и поперечных рукояток на сидении пассажира с Давще
 -) тормоза, руля, звонка, световозвращателей, фонаря (у велосипедов);
- ^УГИХ элементов конструкции ТС, способных повлиять на исход ДТП г^М его кон-к^ретных обстоятельств (например, при выпадении постра-^3 Кабины или салона устанавливается состояние ремней безопасно-

должц ^Рове^Ряется наличие дополнительного зеркала с правой отороны кабины, р^д ^Обеспе^чивать видимость дороги в зоне колес наиболее удаленной

оси прицепа ^вт опоезда на угол 90° с наружным габаритным радиусом 12,5 м (ГОСТ 25478-91).

сти, замков дверей и поручней; если водитель - участник ДТП указ пере-
утомление, плохое самочувствие - проверяется герметичность ^ выпуска от-
работавших газов и вентиляции картера двигателя и т. п.) Необходимо учи-
тывать, что отсутствие того или иного устройства едко объясняется *его аз-*
шением или *отрывом в момент* ^

нередко

момент прощ ви, Поэтому необходимо обращать внимание на аналогичные -
есен ~

обнаруженные в зоне ДТП, описывать их состояние и фиксировать ложение
на схеме.

Бортовые системы контроля (БСК) современных автомобилей включать в се-
бя портативную аппаратуру, подобную «черному применяемому в авиации.
Она способна непрерывно регистрировать у^Г' рения, скорость, продолжи-
тельность остановок, маневры, углы продольно. го и поперечного наклонов
ТС и вносить эти данные в оперативную памт бортового компьютера на вре-
мя до 10 мин. В случае возникновения ДЩ с помощью БСК можно получить
полное представление о кинематике ТС в начальной, кульминационной и ко-
нечной фазах происшествия.

Независимо от характера и тяжести последствий ДТП в необходимых случа-
ях сотрудники ДПС могут привлекать к осмотру транспортных средств экс-
пертов и специалистов для определения характера излома тах или иных кон-
струкционных элементов ТС (усталостный, брак при прою-водстве, ударный,
коррозия, налигае термических изменений и т. д.), уста-новления соответст-
вия материалов, из которых изготовлены детали, угеер-жденным техниче-
ским нормам; оценки микроследов и микрочастиц^ лако-красочных покры-
тий и эксплуатационных материалов.

По окончании осмотра при наличии разрешения следователя целесооб-разно,
соблюдая меры предосторожности, провести непродолжительные ходовые ис-
пытания внешне исправных ТС на автодроме, специально обо-рудованной
площадке или пустыре. Данная процедура иногда позволяет выявить *скры-*
тые дефекты в системах и устройствах, влияющих на оезо-пасность движе-
ния (неправильная установка углов развала и схождения*¹ колес, неэффективная
работа гидроусилителя рулевого управления и т.

И.Ю.Освобождение проезжей части от опрокинувшихся повреж- денных ТС -

Наиболее распространенньши и травмоопасными операциями пр ^ становле-
нии дорожного движения после окончания осмотра являются подъем и
транспортировка опрокинувшихся или повре. ТС для последующего деталь-
ного осмотра. К их проведению могу каться *аварийно-спасательные служе-*

бы, предприятия и фирмы имеющие соответствующим оборудованием и специалистами*

319

гпррнну и>л- " • ••••" ^1

_____”_____ ^
о с^Р^_____ :

дических и физически. лиц- владельцев поврежденных транс-средств. Однако чаще всего это по разным причинам невозможно ано с большими затратами времени на ожидание прибытия указан-^{ИЛИ} о^В жб что влечет быстрое образование транспортных заторов, возник-^{НЬИХ} «вторичных» ДТП, потерю потребительских качеств грузов, пере-^{НОВБ} ых в поврежденных автомобилях, и другие отрицательные последст-^{БОЗИ} ^^{ОМЕ} того, представители владельцев ТС в большинстве случаев не ^{ВИЯ} етентны в технологии производства данных работ. В этих условиях ^{КО} уд^{НИКИ} ДПС должны иметь соответствующую квалификацию для са-

остоятельного принятия следующих мер:

^М п освобождения проезда и восстановления дорожного движения с использованием оборудования и штатных аварийно-спасательных средств;

2) обеспечения сохранности следов, имеющих на ТС (если их деталь-ный осмотр на месте происшествия не проводился);

3) исключения дополнительных повреждений ТС при их подъеме, вытаскивании из кюветов, оврагов, откосов и при применении различных способов их буксировки;

4) обеспечения установленных требований техники безопасности при использовании подъемно-транспортного оборудования, такелажных и подручных средств.

Поскольку эти работы нередко занимают площадь, выходящую за границыДТП, и требуют временного перекрытия движения для безопасного маневрирования привлекаемой техники, сотрудникам ДПС необходимо владеть приемами:

1) предварительного оповещения участников дорожного движения о производстве данных работ;

2) пресечения суеты, неоправданной спешки, установления рациональ-ной последовательности и согласованности действий сил, привлекаемых к Работам;

^) подъема и извлечения автобусов и грузовых автомобилей и перевозимых грузов из оврагов, откосов, глубоких кюветов, снежных заносов яомцъ подручных средств и других ТС;

сти и^{ОТИ;})сения ыяговыхусилий при подъеме ТС с высоким центром тяжести-отсутствии тягачей с мощностными характеристиками, необхо-

ия деформации рам, кузовов и деталей ТС, а также их возго-

6) з^{ЕМЕ} И вытягивании;

7) пред^{ПЫ} применяемого такелажатперетирания иразрыва; ^{Тал}Щимис в^{Раз}Чения повреждений участников данной операции разле-^{РАЗ}Рыве; ^{КОН1}^^{АМ} и буксирных тросов, цепей и канатов при их возможном

Уст-

8) *смягчения ударов* поднимаемых на колеса ТС после прохожд точки неустойчивого равновесия; ""1

9) контроля *соответствия конструкции* применяемых буксирт ройств и порядка буксировки поврежденных ТС. ^x

Сохранность следов, имеющихс на ТС, можно обеспечить з *предварительного снятия отдельных деталей облицовки* $\kappa^{\wedge \text{Чег}}$ бортов грузовой платформы, наружных багажников и других * $\text{о}^{\text{ВВ}} >$ лей, демонтаж которых не представляет серьезных трудностей и осуществляться сравнительно быстро, а также путем *буксировки помощью жесткой сцепки* на место, где имеются условия для провё" * ния качественного осмотра. ^{^"}

11.11.Подъем грузовых автомобилей и автобусов

Из подручных средств, которые применяются для подъема опрокинувшихс грузовых автомобилей и автобусов, чаще всего используются метал-лические тросы, канаты, цепи, трубы, стволы деревьев и брусья большого сечения. В качестве тягачей для этой цели более всего подходят трехосцьк грузовики или трактора.



Рис. 64. Подъем автомобиля методом связки осей

ить

Подъем автомобиля, опрокинувшегос набок, можно осуществ [^] приложения больших тяговых усилий, связав его оси у ступиц кол

Бс я на ме ' ^111 иных инертных материалов, которые могут ока-Ц
ДП1,
Мит Риов «ДПс.



Рис. 66. Использование рычага для подъема автомобиля

Рис. 66. Использование рычага для подъема автомобиля

Значительные усилия, возникающие на связках при подъеме ТС привести к деформации рам, кузовов и других деталей ТС. Этого'ма*!! избежать, *под-кладывая под цепи и тросы металлические пластины об ки досок или вбивая под них деревянные клинья со стороны, противоп^ ложной приложению тя-говой силы.*

Автомобили, оказавшиеся за пределами проезжей части в глубооду снегу, песке или грязи, не всегда удастся вытянуть вдоль их оси изедмй. достаточ-ной ширины проезжей части и укрепленных обочин. Однако для достижения этой цели достаточно *приложить тяговое усилие под углям 90°* (см. рис. 67.).



Рис. 67. Вытягивание автомобиля, застрявшего в кювете

Рис. 67. Вытягивание автомобиля, застрявшего в кювете

Для облегчения данной операции принимаются меры по ^ тельной разгрузке ТС, устранению препятствий движению и * нию мощности его собственного двигателя в качестве вспомог средства.

извлечении ТС из оврагов, откосов, глубоких кюветов **предпринимать по защите тросов, цепей и канатов от перетирания** кам-^""^металлическими или железобетонными конструкциями. Иногда для ^""^ достаточного расчистить участок скольжения такелажа, укрепить в ^""^ изгиба тросов или канатов ствол дерева, металлический тобогган ГидРУ^приспособления.

При угрозе перетирания для этих целей **нельзя использовать тросы из ните- тических материалов**, так как они быстро теряют прочность вслед- 'теие на- грева от трения. Поднимая автомобильные цистерны, содержащие легквос- пламеняемые вещества, необходимо применять **двойную сценку, исключать курение** в местах производства работ и для вбивания распороч-ных клиньев под тросы и цепи использовать **только деревянные или об- тиемедьюмолотки**.

Из всех операций, связанных с устранением последствий ДТП, **наи-большее число инцидентов вызывает буксировка поврежденных ТС**. Большой ча- стью они происходят вследствие грубых нарушений правил, установленных соответствующим разделом ПДД, и несоблюдением техно-логии изгото- вления сцепных устройств. В связи с этим каждый сотрудник ДПС обязан знать конструкции и технические требования, предъявляемые к данным устройст- вам (см.: ГОСТ 25907-89, ГОСТ 25906-83 и т. п.)⁵, а так-же давать необходи- мые рекомендации водителям и должностным лицам, участвующим в ликви- дации последствий ДТП.

До "При^ер^ На ^ ко^Мая^массабу^С И РНОМ устРойстве тмпа «штанга» должны быть указаны: макси- мально

"Лог^Ля - ^Цепные прт Руемого ТС > Год и м есяц выпуска устройства, а также клеймо службы

ости (см.: ГОСТ 25907 ЛЖНЫ КрСПИТЬСЯ К штанге непоД^тмшо и устанавливаться в одной

12. РОЗЫСК ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ая организационные формы, структуру и методы работы лп йти к выводу, что, осуществляя широкомасштабный к^

Оценивая легко прийти

дорожного движения, эта служба милиции имеет возможности вать свой зна- чительный потенциал в профилактике и раскрытии преступг"" ний, связан- ных с использованием автототранспортных средств. Не ет/ чайно данное **направление борьбы с преступностью признается ва» нейшим как для ГИБДД в целом, так и для подразделений ДПС в^щ. стности [7], [13], [12,5]. >¹**

12.1. Категории ТС, подлежащих розыску ь

Привлечение подразделений ДПС к организации и ведению розысь транс- портных средств наряду.с криминальной милицией объективно обу-словлено те!#, что в иерархии материальных ценностей болыпинства людей автотото- транспортные средства прочно занимают второе место после *н-ля. Естест-

венно, что столь явно выраженная «движимость» становится предметом посягательств с частотой, пропорциональной ее социально-экономическому значению. В общей структуре преступности кражи ТС составляют около 10 %. Характерно существенное расширение номенклатуры похищаемых ТС. Наряду с кражами легковых автомобилей и мотоциклов, все чаще совершаются хищения грузовиков, автобусов, тракторов, самоходной сельскохозяйственной и дорожно-строительной техники.

Следует отметить, что неблагоприятные тенденции в динамике преступлений на ТС свойственны не только России, но и экономически развитых стран. Например, в Италии похищается 11 автомобилей из каждой тысячи, в США - 8, в Чехии - 15, в Великобритании 2. В относительно небольшой и благополучной Швеции ежегодно больше ТС, чем в России, причем свыше 40 % краж сопровождается вандализмом по отношению к автомобилям.

¹ В 1997 г. в Италии было похищено около 400 тыс. ТС, Англии - 500 тыс. 300 тыс., ФРГ - 160 тыс.

Следует отметить, что посягательства характеризуют следующие качества: 1) высокая стоимость; 2) относительная легкость овладения; 3) высокая скорость и автономность передвижения; 4) сложность.

Одним из свойств является то, что преступники **обезличивают ТС** путем

наклеивания на них специальных наклеек, что позволяет им получать доход от их реализации, нередко пре-

высокая стоимость. Опыт стран с высоким уровнем

урбанизации показывает, что даже полное отсутствие дефицита в сфере мобильного и мотоциклетного сервиса не решает проблемы ликви-

дации краж ТС из-за относительно высокой стоимости деталей и автокомплектации краж.

большой радиоприемной аппаратуры.

С ростом преступности, в том числе и организованной, наблюдается тенденция к усиленной автомобилизации противоправных групп, занимающихся нападениями на водителей ТС и другими корыстно-насильственными преступлениями. Причем значительная часть транспортных средств добывается ими преступными путями. При этом страдают владельцы практически всех категорий ТС, начиная от легковых автомобилей и заканчивая грузовиками большой грузоподъемности.

Объектом посягательства рассматриваемого вида преступлений может быть не только право государственной или личной собственности, но и безопасность дорожного движения, поскольку значительную долю краж ТС совершают лица, не имеющие навыков вождения транспорта, не знающие правил дорожного движения, находящиеся в состоянии опьянения и т. п., что нередко приводит к ДТП. Общественная опасность подобных преступлений усугубляется тем, что, помимо причиненного материального ущерба, они часто служат подготовительным этапом для совершения более тяжких деяний.

Не меньшую опасность представляют лица, правомерно использующие

> но скрывающиеся с мест совершенных ими ДТП. В последние годы доля таких водителей приближается к 20 % от общего числа лиц, совершивших ДТП. Ха-

рактарно, что до 70 % подобных происшествий имеют б в го родах, где ор- ганы внутренних дел располагают относительно - приятными возможностями для задержания скрывающихся ТС. Плин знУю проблему представляет резкое падение транспортной дисциплины на участников дорожного движения, и в частности стремление злост-останов Ителе^ ДД иг- норировать требования сотрудников милиции об СтоЙ под лько лишь 10-15 % данных лицудається задержать путем про-Ния Речи К оИгнала жез лом или обращении к ним через устройство усилен-с кивать, т ольШинство "арушителей ПДД при- ходится в последствии разы- 1еЖаш М Разом> мы получаем весьма многочисленные группы ТС, розыску. Уголовно- и административно-правовая квалифика-

ция деяний, совершаемых водителями данной совокупности ТС условно под- разделить их на шесть основных категорий:

- 1) кражи (хищения) (ст. 158 УК);
- 2) неправомерное завладение ТС без цели хищения (угон) (от 166 v
- 3) насильственное завладение (грабеж, разбой) (ст. 161,162 ук>
- 4) завладение ТС ттутем мошенничества (ст. 159 УК);
- 5) оставление места ДТП (ст. 265 УК);
- 6) невыполнение требований сотрудников милиции об остановке ми, подоз- реваемыми в совершении преступлений или злостно наруша ^" ми ПДД (ст. 165 КоАП). ^0^

На практике возникают значительные трудности при квалифика данных пре- ступлений и правонарушений. Например, тайное похищений! автомобиля по всем объективным признакам совпадает с его угоном П этому, пока не уста- новлено виновное лицо и не обнаружено ТС, сдела-п, правильный вывод об отнесении того или иного деяния к указанным выщк группам чрезвычайно сложно. В дальнейшем для краткости мы будем име-новать данные события термином «*происшествие*», если требуется их обобщенное упоминание, а для обозначения занятых в них транспортных средств применять термин «*ра- зыскиваемые ТС*». Последние допущенм вполне приемлемы не только из-за сложности оперативного установления объективных обстоятельств, позво- ляющих разграничить указанные деяння и дать их правмльную квалифика- гао, но и потому, что *на эпизах розаска, связанных с участием ДПС, дей- ствительные мотивы данных престуи-лений и правонарушений не име- ют существенного значения.*

12.2. Криминологическая характеристика

преступных посягательств на ТС и оставлений мест ДТП

12.2.1. Места совершения краж и номенклатура краденых ТС В наиболь- шей степени кражам подвержены легковые автомобил*^ мотоциклы, по- скольку их относительно легко украсть, разобрать на ~ и реализовать. По- сягательства на мотоциклы носят, большей частью ный характер, т. е. кража и последующая за ней реализация или ^ присвоение могут иметь место в од- ном и том же административно-те^>^ риальном районе или населенном

пункте. Значительная часть ^{мото}..., до. похищается из гаражей, сараев и с территории частных домовладельцев, редко преступник и потерпевший знают друг друга, имеют общие ^{яз}

Большинство автомобилей крадутся из дворов жилых домов кооперативов, улиц и дорог. Легковые автомобили преимущественно гоняются в другие области, края и республики ближнего ^{По}

^{р^&^}_____

естественного производства чаще всего крадутся **автомобили** ° объясняется их распространенностью и относительно высоким. Оценка же удельных показателей краж легковых автомобилей сделать вывод о наибольшей «популярности» **престижных** ^{мо-} " странного производства. Они крадутся, как правило, «по заказу», после ^б быта. Не случайно раскрываемость таких краж не превышает ^{кй} ^{к^} о/ что свидетельствует о высочайшем профессионализме похитителей. ^{л6и} подтверждается данными федерального консультационного центра ^{л6и} сности дорожного движения ФРГ, согласно которым удается обнаружить не более 8-12 % автомобилей, похищенных в Германии и вывезенных в Россию. О серьезности проблемы свидетельствует тот факт, что число ^Н сообщений в НЦБ Интерпола при МВД России в связи с расследованием ^{ло} ж ТС достигает 40 % от общего числа запросов по трансграничным преступлениям. Несмотря на то, что РЭП ГИБДД и органами ГТК РФ проводится проверка всех ввозимых автомобилей по федеральной базе данных похищенного транспорта, совмещенной с соответствующей базой Интерпола, проблема их идентификации до конца не решена по ряду причин, к важнейшим из которых относятся следующие:

- 1) неполнота и несвоевременность представления в Россию розыскной информации;
- 2) отсутствие единого международного банка данных о разыскиваемых ТС;
- 3) некачественное проведение государственного технического осмотра ТС подразделениями технической инспекции (в ходе которого выявляется не более 2-5 % разыскиваемого транспорта);
- 4) слабая работа подразделений уголовного розыска и предварительного следствия по этим видам преступлений.

Вторую, устойчивую по «популярности» группу, составляют новейшие модели ВАЗа. Однако в последние годы *объектом посягательства становятся практически все типы подвижного состава автомобильного*

ИШп...

, включая крупнотоннажные грузовые автомобили и автобусы. от ^{относительно} в сельской местности кражи грузовиков составляют до 30 % ^в ^{Щего} числа похищенных ТС. Здесь же отмечается вполне объяснимый ^{менных} условиях рост краж сельскохозяйственной техники.

• *Распределение краж ТС по времени их совершения* 60 % и ^{общее} число краж ТС совершается в темное **время суток**. Более ^{наибольшее} ^{НИХ} Происходят с 23.00 ч. до 4.00 ч. В ночное время наблюдается ^{акт} ^{интенсивность} как преступных

групп, так и преступников-анмен⁴⁹⁴¹ьшая частота краж отмечается с 7 до 17ч. Распределение ени суток объясняется малочисленностью или полным отсут-

ствием нарядов милиции в ночное время, малой вероятностью на у ТС их владельцев или других граждан. Вместе с тем на время и ность кражи могут влиять тип и марка транспортного средства Та дах до 50% грузовых автомобилей угоняются с 19 до 24 ч, приче' тельная часть (до 17 %) - в обеденный перерыв, когда водители остав. ⁴⁹⁴¹** на улицах и во дворах без надеждаще-го присмотра. В дневное время ⁰*¹¹* до 20 % мотоциюнов. В транспортных узлах (у вокзалов, железнодороп ^ станций), в жилых микрорайонах и дачных поселках отмечается увелтг* числа краж в момент окончания работы обще-ственного транспорта

Большинство краж совершается в **выходные и предпраздничные** поскольку многие владельцы ТС выезжают из гаражей, оставляют авто ** били и мотоциклы без присмотра во дворах, на улицах, у магазинов и !**_ торанов. На территориях предприятий, организаций и фирм в эти тц обычно остаются лишь сторож или дежурный. Причем в указанный пебйй характерна общая активизация преступных элементов, сопровождающя^{ся} их относительно частыми перемещениями. Среди климатических сезонов лидерами по числу краж являются лето, поздняя весна и ранняя осень.

72.2.3. Способы краж ТС

Способы кражи и последующего сокрытия похищенного ТС определяются условиями его хранения, габаритами, весом, конструктивными особенностями^ качеством установленных на нем противоугонных систем, оснащением и квалификацией похитителя, а также внешними обстоятельствами (наличием охраны, посторонних лиц и т. п.).

Приемы и способы хищений постоянно меняются вслед за совершенствованием конструкции ТС и средств их охраны, **Знание совокупносна характерных действий преступников, применяемых ими инструмен-тов и приспособлений позволяет производить идентификацию похи-щенного имущества и похитителей, а также вести соответствующую профилактическую работу.**

Процесс хищения ТС можно представить в виде следующих этапов.

- 1) разведка (наблюдение);
- 2) доступ к ТС;
- 3) доступ в ТС;
- 4) запуск двигателя и обеспечение движения ТС;
- 5) сокрытие (маскировка) ТС;
- 6) реализация (использование) ТС. ^е-

1. Продолжительность и тщательность **разведывательного э** ^
няются в большом диапазоне в зависимости от способа хранения _^
рукции транспортного средства. В частности, периодическое наол
ТС и его владельцем может осуществляться до нескольких

могут быть совершены кража или копирование ключей и автотранспорта,
от гаража* ^^ третье ТС похищается способом **свободного к нему доступа** ^
75 % случаев на момент кражи были открыты двери или в замка: ^р^чем в
находились ключи. Среди других способов проникновения : зажига^н им средств-
вам наиболее распространенными являются: ^^ПРИ безгаражном хранении:
подбор или копирование ключей от ворот ограждений мест стоянки; ~ разру-
шение ограждений;
"" откатывание ТС от места стоянки без включения двигателя; " буксировка (в
том числе с применением вызванного по заказу автомобиля технической по-
мощи);
погрузка на грузовой автомобиль или перевозка методом частично^ погруз-
ки.

б) при гаражном хранении^:

- открывание замков гаража путем подбора (копирования) ключей;
- выламывание замков;
- ^срезание (вырезание) замков и петель ворот;
- подъем или разрушение потолочных перекрытий;
- разборка (пролом) стен;
- подъем металлического гаража;
- подкоп под металлический гараж.

3. Наряду со свободным доступом преступники проникают в ТС путем:

- открывания замков дверей ТС металлическими линейками или лентами, кусками проволоки, крючками и т. п.;
- подбора (копирования) ключей;
- открывания (отжатия, разрушения) вентиляционных форточек и боковых стекол дверей³;
- разрезания резиновых уплотнений стекол;
- вырывания лобового или заднего стекла с помощью двух-трех сантехнических вантузов;
- отжатия двери;

выключения стопора дверного замка путем пробоя двери; ^{Вь}рывания замка двери с помощью винтовой тяги; РЫЖКЗ на крышу автомобиля (сопровождающегося выдавливанием ^{го} стекла вследствие деформации ветровой рамы кузова);

Этих

и другие приспособленные помещения, количество краж из которых достиг^{кра>к>} совершенных из гаражей.

-пользуются отвертки, молотки, камни. Защелки вентиляционных форточек ^грева пламенем от зажигалок, спичек и т. п.

- отключения электронных и открывания механических систем;
- захвата ТС с применением силы, угрозы применения силы или
- завладения ТС путем мошенничества.

4. Запуск двигателя и обеспечение движения ТС осуществляет

- подбором или копированием ключей;
- соединением напрямую проводов замка зажигания;
- использованием фольги, спичек, тонких металлических лент и сл ных инструментов для включения зажигания; Р"
- установкой на ТС недостающих деталей (бегунка прерывате распределителя, предохранителей, свечей, проводов высокого напряже ит.п.);
- открыванием или взломом механических замков, фиксирующих руде. вое управление и педали;
- отключением электронных систем блокировки стартера и двигателя

5. Соккрытие и маскировка ТС, а также факта кражи может осуществ- ляться следующими способами:

- замена государственных регистрационных знаков⁴;
- подделка государственных регистрационных знаков;
- обработка (обтирка) горюче-смазочными материалами панелей прибо-ров, дверей и других деталей, на которых могут остаться следы;
- замена грузов, тента, багажника; .
- перегон ТС в заранее подготовленные гаражи, сараи, подвалы, на тер- риторию предприятий и охраняемых стоянок, установка во дворах, под тен- том⁵;
- подделка или замена водительских и регистрационных документов (пере- клейка фотографий, подчистка, травление и дописка текста, полная поддел- ка);
- перекраска ТС;
- переоборудование (изменение) внешнего вида ТС за счет установ других деталей облицовки, декоративного оформления и т. д.;
- набивка новых идентификационных номеров двигателя и кузова ,

⁴ Обычно используются номерные знаки от официально зарегистрированных 1<" л'ур автомобили и мотоциклы похитителей либо ТС по месту их работы, ТС родственник комых).

⁵ Вместо стоящего подтентом нового автомобиля устанавливается предвари- тельно у старый.

⁶ Нередко преступники за бесценок покупают поврежденные в ДТП автомо- билей . новые такой же марки, перенося на них идентификационные номера и другие отл признаки поврежденнь[х ТС, а затем регистрируют их как вос- становленные.

ка табличек завода-изготовителя или наклейка других табличек; - ПОДЯ авка ТС в другой регион в контейнере; 'Зорканазапчасти; Гутапливаниевводомах; Гсожжение.

12 2 4. №№> совершающие кражи ТС Кражи ТС осуществляются в целях:

П кратковременного или периодического использования для удовлетво- ренных транспортных потребностей (покататься, доехать до нужного Геста, перевезти вещи, грузы и т. п.);

2) последующего хищения отдельных деталей, узлов или радиоаппаратуры;

3) разборки на запасные части;
 4) перепродажи;
 5) использования в качестве средства вымогательства;
 6) периодического или постоянного использования в личных целях. Обычно первые две цели преследуются *подростками* в возрасте от 13 до 17 лет и *лицами, находящимися в состоянии опьянения*, желающими куда-либо подъехать. Они предпочитают красть с улиц и дворов ТС с незапертыми дверями, ключами, оставленными в замке зажигания, а также устаревшие модели с несовершенными или неисправными замками и противоугонными устройствами (прежде всего, без запирающих приспособлений на рулевой колонке). При этом тип ТС для них не имеет существенного значения, так как критериями выбора предмета кражи являются относительная **безошность и простота запуска двигателя**. Поэтому чаще всего они обращаются к мотоциклам, предварительно откатывая или оттаскивая их в безопасное место. Во многих регионах России среди похитителей мотоциклов подростки оставляют не более 40 %, что противоречит распространенному мнению о преимущественной причастности к данным преступлениям несовершеннолетних. Высокие цены на мотоциклы в настоящее время все больше привлекают к совершению краж нигде не работающих и неоднократно судимых в возрасте свыше 20 лет. До 70 % краж мотоциклов совершается в <бай ^ олее вероятные их исполнители - так называемые «рокеры» и состо ^Ы>> ^НИ> Как правило, хорошо информированы о местах хранения и п И Мотоциклов в данной местности. Неплохая, в целом, техническая вка позволяет им практически непрерывно заниматься *перепродажей мотоциклов без со-регистрации в ГИБДД*. Этими обстоятельствами во ко нкр етн ^Чаях определяется повышенная сложность установления Го Ли Да, совершившего кражу.

Примерно половина краденых мотоциклов после перекраски, рудования, установки или демонтажа декоративных деталей эксп/ ' ~* ся в пределах тех же административно-территориальных единиц -45 % - разбираются на части, бросаются или уничтожаются и лиц Ло лее 10 % продаются в том виде, в котором были украдены. Не

Поскольку подросткам и другим лицам, желающим покататься открыть современные модели автомобилей с утапливаемыми замка " ^ рей, электронными дистанционными ключами и т. д., они проникают путем *разрушения или выдавливания боковых стекол, вырезания вых уплотнений задних и ветровых стекол, прыжка на крышу л ег""""* го автомобиля и т. д.* ва"

В последнее время все большее распространение получает временная самовольная эксплуатация ТС. Автомобиль угоняется, используется в личных целях, а затем возвращается на место стоянки. Таким образом могут совершаться единовременные и систематические поездки. Обычно эпш занимают лица в возрасте от 17 до 25 лет, имеющие опыт краж ТС, способные дей-

ствовать предусмотрительно после предварительной разведки порядка хранения ТС, изучения режима жизни его владельцев, усвоей порядка постановки автомобиля на хранение и т. п. Для них характерно осторожное обращение с автомобилем, стремление не причинить ему каки-либо ущерба, сохранить имеющиеся в нем вещи и их расположение. При этом *похитители предпочитают брать автомобили из гаражей, где вероятность обнаружения кражи минимальна*. Гаражи и автомобили открывают преимущественно способом подбора ключей. Для того чтобы владельцы ТС не обнаружили пропажу, не подняли тревогу и не сменили замки, похитители осуществляют мойку, чистку и заправку автомобиля в объеме, предшествовавшем краже. После длительных поездок они подвешивают показания спидометра, а также устанавливают на дверях гаража фиксаторы в виде нитей кусочков дерева, камешков и т. п., что позволяет определить, побывал ли кто-либо в гараже после использования ими транспортного средства.

Подростки, лица желающие покататься или куда-либо подъехать, же занимающиеся «временной эксплуатацией», совершают в среднем до 80 % угонов ТС, значительную часть которых впоследствии обнаружить. Наибольшую опасность из всех видов преступных действий на ТС имеют кражи, совершаемые профессиональными преступными группами. Указанные группы отличаются исключительной мобильностью, имеют обширные межрегиональные и международные связи, выходы на рынки сбыта похищенного и могут совершать до 10 автомобилей в сутки. Члены групп обычно специализируются на определенных этапах кражи и реализации ТС (разведка, кража, перегон, ЯР

или подделка номерных знаков, технических паспортов, доверенностей документов, перепродажа и т. д.). Большинство таких групп имеют личные автомобили, гаражи, современное снаряжение и контактируют с лицами, занимающимися ремонтом

автомобилей. Живучесть групп обусловлена изготовлением или переделкой номерных и идентификационных замков, а также регистрацией и учетом ТС⁷. Не случайно, в связи с относительно высокой плотностью мастерских авто-ремонта в стране наблюдается большое число краж ТС. В состав групп могут входить специалисты, обладающие навыком вождения автомобиля. Им поручается управление краденых ТС, чтобы в случае раскрытия преступления переложить на них ответственность.

В отличие от мотоциклов большая часть автомобилей (до 30 %) перегоняется в другие регионы России или за рубеж и перепродается, около 8-9 % утилизируются, а остальные разбираются на запчасти с последующей их продажей. Как известно, в настоящее время сбыт запчастей не представляет особых трудностей. В качестве канала их сбыта чаще всего используются коммерческие организации, в том числе имеющие право на совершение сделок купли-продажи ТС.

Значительную часть краж преступные группы совершают по заказу. При этом условия хранения автомобилей в данном случае не имеют существенного значения. Преступники изобретательны и прекрасно осведомлены в особенностях конструкции ТС, противоугонных и охранных систем, а также все-

возможных замков. Поэтому они предпочитают красть автомобили из капитальных гаражей после тщательной слежки за владельцами ТС и их окружением.

Как правшу, краденые ТС вначале перегоняются в «отстойники» - предварительно подготовленные гаражи, сараи и подвалы, где они могут храниться более месяца. За это время преступники вносят в регистрационные документы ТС соответствующие изменения или добывают новые документы, готовят доверенности на право продажи автомобиля и подают их, которые заверяются поддельными, крадеными или выполненными способом влажного копирования печатями РЭП (ГИБДД) и нотариальными. При этом используют возможность установки на автомобиль поддельных номеров розничную продажу двигателей и блоков цилиндров, которые не имеют идентификационных номеров, а также панели кузова и кабин с другими номерами.

Таким образом автомобили перегоняются к месту продажи оформляется через систему комиссионной торговли специализирующейся на крюках автомобилей более, хотя встречаются и преступники-одиночки.

или по договору, и новый владелец ставит автомобиль на учет в региональном РЭП. Поскольку выявление подмены панелей с идентификационными номерами или подделки самих номеров требует участия специалистов и применения совершенной аппаратуры по контролю однородности, факты фальсификации обнаруживаются относительно редко для условий проведения детального осмотра в процессе официальной регистрации транспортного средства в РЭП. Нередко похищенные ТС регистрируются без предварительного осмотра на основе поддельных актов о техническом состоянии, справок-счетов и технических паспортов. В дальнейшем легализованными таким образом документами автомобиль реализуется в обычном порядке.

В некоторых регионах России распространены кражи автомобилей целью вымогательства. Автомобили возвращаются владельцам примерно за треть их рыночной стоимости. Так как новый автомобиль обошелся бы потерпевшим значительно дороже, а поиски своего ТС, как правило, безрезультатны, они вынуждены платить преступным группировкам и тем самым обеспечивать быстрое возвращение автомобиля в состоянии, предшествующем краже.

Иногда поиском краденых ТС занимаются частные «сыскные агентства», которые в срок, обусловленный предварительным договором (обычно до 10-15 дней), «находят» автомобиль, причем нередко возвращают потерпевшему транспортное средство той же марки, цвета и с теми же идентификационными номерами, но никогда ранее ему не принадлежавшее. За последние десятилетия получили распространение грабежи водителей ТС на автомобильных дорогах. Около 80 % из них совершаются преступными группами, 82 % ранее судимыми лицами, до 70 % с применением холодного и огнестрельного оружия, причем большинству потерпевших причиняются телесные повреждения.

ные повреждения. Чаще всего нападению подвергаются лица, занимавш*-ся перевозками пассажиров в частном порядке (до 30 % случаев), осуществляющие междугородные перевозки (до 12 %), и лица, автомобили. Как правило, эти преступления совершаются в ночное. Преступники нередко совершают намеренные столкновения с вавшим их ТС, обвиняют водителя в ДТП, вынуждают его написа* ренность на право управления принадлежащим ему автомобилем и ют данное транспортное средство.

Сотрудникам ДПС следует быть особенно внимательными при °^1^ жении автомобиля, украденного (судя по почерку) профессионально ^ ступной группой, поскольку данное ТС могло быть использовано № ^ вершения ограбления, перевозки краденого и т. п. Отмечаются случай

новременного угона нескольких автомобилей, которые последо используют на отдельных этапах тех или иных преступлений.

реюме 335

2 5 Оставления местДТП

20 % водителей, совершивших ДТП, стремятся как можно быст-^К° ь с места происшествия, чтобы, оказавшись в безопасном месте, рее У^X ^ отмыть1ть или уничтожить следы наезда и столкновения. заме-осМО'Ф отремонтривать поврежденные детали, сменить шины и пред-НЙТЬ лРУ^не меры, позволяющие им впоследствии избежать наказания. ^Р ыск ТС и водителей, скрывшихся с мест ДТП, представляет " задачу исключительной важности, поскольку такого рода дейст-Со ° овершаются, как правило, после наездов на пешеходов с причи-В ем последним тяжких телесных повреждений или смертельных " м. Не менее серьезг^ую проблему представляет розыск десятков тысяч ТС и водителей, скрыгвштгася после причинения в результате ДТП матери-ьного ущерба либо легких телесных повреждений. Осуществление ПМ по ланной категории дел в полном объеме возлагается на подразделения ГИБДД. .

Криминологический анализ ДТП не дает оснований считать потенци-ально опасными в рассматриваемом плане какие-либо определенные груп-пы водителей. Среди совершивших побег с мест ДТП имеются лица, раз-личные по социальному статусу, возрасту, опыту управления транспортныг-ми средствами, физическому состоянию и т. д. Можно считать, что их рао деление по данным признакам соответствует распределению исходов любого вероятностного процесса. Например, доли опытных водителей (со стажем работы до 10 лет и более 10 лет) составляют среди скрывшихся с мест ДТП 36 % и 21 % соответственно. В то же время обращает на себя внимание непропорционально большое число ранее судимых (до 15%) и водителей-женщин. Последние, совершая не более 2 % ДТП от общего их числа, скрываются в 25 % случаев.

Небольшая часть водителей уезжает с места ДТП из~за опасения рас-равы со стороны пострадавших и свидетелей. Чаще всего это происхо-т при наезде на группу людей или стадо животных в пределах населен-бл П^НКТОВ - Уехав с места происшествия, водители являются с повинной в

и главный орган внутренних дел или на стационарный пост ДПС.
Ющ Да оъектом розыска становятся водители,, которые не подозрева-
Вае Оеи п ричастности кДТП. Например, когда пешеход сам наталки-
во Дит ДВИЖУЩийся грузовой автомобиль, прицеп, автобус либо когда
точной ^ Замечает лежащего на проезжей части человека при недоста-
Неп ещенности или при ослеплении светом фар встречного транспорта.
ковых м о РИХОДит ся вести розыск ТС, которые на момент начала поис-
но разо^ РИятий уже были утоплены, сожжены, полностью или частич-
1 Для продаж либо получения страхового возмещения. В рай-

онах вероятного нахождения ТС при тщательном осмотре местности ся обна-
ружить детали от разыскиваемых ТС, находившиеся в них вещц, обгорелые
останки и т. п.

Практически повсеместно встречаются случаи, когда в целях получения
страхового возмещения некоторые лица обращаются в подразделения
ГИБДД и суды с заявлениями по факту наезда на них «неизвестного транс-
портного средства». Их показания зачастую выглядят весьма убедительнь
ми и могут подтверждаться документами, подготовленными работниками
медицинских учреждений и «свидетелями», вступившими с «потерпев-
шими» в преступный сговор.

12.3. Подразделения и должностные лица ГИБДД, специализи- рующиеся на розыске

1. В состав строевых подразделений ДПС включаются группы инспек-торов
по розыску ТС. На них обычно возлагается исполнение следующих функций:

- 1) розыск и задержание водителей и ТС, скрывшихся с мест ДТП, по-
влекших причинение материального ущерба и легких телесных поврежде-
ний людям;
- 2) участие в проведении неотложных следственных действий и ОРМ по де-
лам о ДТП, с мест которых водители и ТС скрылись, причинив тяжкие и
средней тяжести телесные повреждения или гибель людей;
- 3) участие в розыске и задержании похищенных и краденых ТС;
- 4) анализ преступных посягательств на ТС и информации криминальных
служб ОВД о путях перегона, местах укрытия, отстоя, разукомплектования и
продажи ТС, а также загтчастей к ним;
- 5) определение возможной принадлежности разыскиваемых ТС с ио пользо-
ванием АИПС, регистрационных массивов РЭП, ЦБДКА и других банков
данных;
- 6) ведение картотеки (информационного массива) разыскиваемых ТС;
- 7) проведение ежемесячных сверок розыскной информации с данными под-
разделений розыска аппаратов ГИБДД УВД (МВД);
- 8) ежедневная выборка сведений о ТС, получивших повреждения в ре-
зультате ДТП, с последующим информированием об этом соответствующи*
щих РЭП для проверки законности приобретения владельцами ТС вновь ус-
танавливаемых узлов и агрегатов;

9) проведение инструктажей личного состава по методике и тактике розыскной работы;

10) проверка знаний и записей инспекторами ДПС ориентировок ^{#а} разыскиваемые ТС;

розыск транспортных средств

337

11) проведение тренировок с личным составом подразделения ДГТС по розыску и задержанию ТС.

2. В процессе выполнения указанных функций инспектора по розыску строевых подразделений ДПС взаимодействуют с группами розыска соответствующих территориальных отделений ГИБДД ГОРОВД, РЭП и всеми видами СП, задача которых состоит в проверке подлинности и соответствия идентификационных признаков ТС и документов, подтверждающих законность их приобретения. Цель такой сверки - не допустить официальной легализации ТС, находящихся в розыске либо переоборудованных без предварительного разрешения ГИБДД и согласования с заводом-изготовителем. В связи с этим инспектора по розыску, входящие в состав указанных подразделений, выполняют следующие действия:

1) лично осматривают подозрительные ТС и регистрационные документы на них;

2) в необходимых случаях направляют запросы для проверки действительности регистрации ТС по месту его прежнего пребывания и отвечают на подобные запросы других РЭП;

3) составляют материалы по фактам обнаружения подделки номерных знаков, идентификационных номеров двигателя, шасси и кузовов ТС, регистрационных документов на ТС, справок-счетов предприятий торговли и передают их начальнику ГОРОВД для последующего направления в ОУР;

4) ведут учет похищенных ТС и обеспечивают своевременную передачу информации о них в соответствующие регистрационные группы РЭП;

5) на основе сообщений ОУР изымают из регистрационной картотеки (банка данных) РЭП сведения о разыскиваемых ТС и обеспечивают их хранение согласно правилам ведения делопроизводства в ОВД;

6) передают в ИЦ УВД (МВД) и ГИЦ МВД РФ сведения об утраченных регистрационных документах на ТС;

7) проверяют задержанные и бесхозные ТС, хранящиеся в подразделениях ДПС и ГОРОВД;

8) выявляют факты незаконной перевозки грузов, оружия, боеприпасов и наркотиков.

3. В целях повышения эффективности работы ОВД по раскрытию и предупреждению преступлений и правонарушений, связанных с использованием [^]С, на территории России функционирует межрегиональная специальная ^{Заг}радительная система контрольных постов, в состав которой входят:

0 отдел розыска ГУГИБДД МВД РФ координирует деятельность ^{Заг}

[^]Ительной системы, обеспечивает взаимодействие со специализированными

¹¹ отделами (отделениями) розыска ТС территориальных аппаратов

"ДД, принимает участие в разработке межрегиональных планов оперативно-поисковых мероприятий по выявлению и задержанию разыскиваемых

мех ТС, руководит межрегиональными отделениями информационного обеспечения, организует *круглосуточную работу федеральной базы о ТС, находящейся в розыске.*

2) межрегиональные отделения информационного обеспечения, заемые в структуре отделов (управлений) ГИБДД, определенных МВД по согласованию с соответствующими УВД (МВД);

3) контрольные посты милиции (КПМ).



ГУГИБДД МВД РФ

Отдел розыска

Межрегиональный отдел
информационного обеспече-
ния поисково-заградительной
системы по розыску ТС

Отдел (отделение) розыска ГИБДД УВД (МВД)

Группа розыска
строевого
подразделения
ДПС

Инспектор (группа) розыска отделения ГИБДД

Инспекторы по розыску РЭПов

Рис. 68. Подразделения и должностные лица ГИБДД, специализирующиеся на розыске ТС

Межрегиональные отделы информационного обеспечения осуществляют оперативное управление и координацию работы КПП, участвуют в разработке территориальных и межрегиональных планов оперативно-поисковых мероприятий по выявлению и задержанию разыскиваемых ТС, собирают и отрабатывают текущую информацию, связанную с работой КПП. В оперативном подчинении данных отделений могут находиться региональные центры (группы) информационного обеспечения деятельности ГИБДД по розыску ТС, которые занимаются круглосуточной актуализацией базы данных и обработкой запросов, поступающих из местных подразделений ОРР. Эти центры создаются на базе отделов (управлений) ГИБДД МВД (УВД) содержатся за счет федерального и местного бюджетов. [12.3]

Розыск транспортных средств

339

В рамках заградительной системы развернуто около 200 КПП, которые представляют собой функциональную разновидность СП и входят в состав соответствующих территориальных строевых подразделений ДПС или (при отсутствии таковых) в самостоятельные отделения при ГОРОВД (подробнее см. раздел 3.4.3 пособия).

Методическое обеспечение и руководство работой инспекторов по розыску, входящих в штат строевых подразделений ДПС, отделений ГИБДД ГОРОВД, РЭП и КПП, осуществляют **отделы (отделения) розыска аппаратов ГИБДД УВД (МВД)** (см. рис. 68).

12.4. Участие других служб ОВД в розыске

Очевидно, что, несмотря на практически всеобъемлющую трактовку роли ГИБДД в организации и проведении розыска ТС, установленную Положением, и функций милиции общественной безопасности в проведении ОРМ, определенных действующим законодательством [12.9], подразделения ДПС не имеют полномочий, достаточных для комплексного решения данной задачи. **Их процессуальная самостоятельность ограничивается делами по фактам ДТП, с мест которых водители скрылись, причинив материальный ущерб или легкие телесные повреждения участникам дорожного движения, т. е. административными правонарушениями.** Что же касается преступлений, предусмотренных ст. 158, 166, 264, 265, 268, 350 УК, то их профилактика, расследование и проведение связанных с ними ОРМ требуют обязательного взаимодействия всех служб ОВД, а также применения специальных методов оперативно-розыскной деятельности, не входящих в компетенцию ГИБДД. В частности, нормативные акты МВД РФ обязывают заниматься организацией розыска ТС **подразделениями криминальной милиции и штабы ОВД, а также использовать возможности других служб милиции на всех этапах их повседневной деятельности** [12.3], [12.5], [12.6]. '

Приведем краткий обзор их функций, исходя из норм процессуального законодательства, законов РФ, нормативных актов МВД РФ, а также сложившейся практики и передового опыта ОВД.

1. Дежурные части МВД (УВД), ГОРОВД наряду с дежурными частями строевых подразделений ДПС принимают сообщения о розыскиваемых ТС, фиксируют их установочные данные и характерные приметы, ориентируют личный состав ОВД, предприятия, организации, учреждения розыск ТС и предоставление информации о них, организуют розыск ТС горячим следам, формируют и направляют на места происшествий СОГ, вводят в действие специальные оперативные планы проведения неотложных поисковых мероприятий по задержанию ТС, координируют действия

сил ОВД и оповещают их о прекращении розыска ТС и водителей [9 3*1 [12.5], [12.6].

2. Следственные подразделения выясняют цели, место, время, способ и обстоятельства совершенного преступления, устанавливают очевидцев, руководят осмотром места происшествия, организуют и координируют ПМ, изъятие вещественных доказательств, решают вопросы, связанные с возбуждением уголовного дела, задержанием подозреваемых, организацией обыска, назначением экспертиз, разрабатывают совместно с ОУР и ГИБДД планы следственных и оперативно-розыскных мероприятий по следующим направлениям:

- 1) установление и допрос очевидцев преступления;
- 2) допрос родственников, сослуживцев и знакомых участников преступления;
- 3) разработка и проверка версий о возможном направлении движения и укрытия разыскиваемых ТС;
- 4) ориентирование на поиск ТС представителей транспортных предприятий, АЗС, СТО, общественности и т. д.;
- 5) проверка АТП, гаражей, автостоянок;
- 6) использование средств массовой информации в целях розыска ТС и их водителей.

При возбуждении уголовного дела следователями заполняется и направляется в ИЦ учетная карточка на разыскиваемые ТС.

3. Подразделения уголовного розыска играют ведущую роль в организации и непосредственном проведении ОРМ, в ходе которых они занимаются:

- 1) проверкой обстоятельств, изложенных в заявлении (сообщении) о преступлении;
- 2) выявлением и проверкой лиц, подозреваемых в совершении преступления, на основе изучения информации об участии или непричастности к нему конкретных лиц и процессуальной фиксации фактических данных;

3) установлением и укреплением оперативных позиций на СТО, АЗС, АТП, в частных авторемонтных мастерских, нотариальных конторах и на автостоянках;

4) координацией работы подразделений ГИБДД и других служб ОВД по розыску ТС и лиц, совершивших кражи ТС, либо скрывшихся с мест ДТП, сопровождающихся гибелью людей, причинением им тяжких и средней тяжести телесных повреждений;

5) учетом похищенных ТС и проведением сверки информации о розыскиваемых ТС с данными подразделений ГИБДД, ИЦ МВД (УВД) и МВД РФ;

6) установлением очевидцев и свидетелей происшествий, а также причастных к данным преступлениям;

розыск транспортных средств

341

7) учетом лиц;

а) привлекавшихся к уголовной ответственности за кражу ТС, автомодеталей и нападения на водителей ТС либо задерживавшихся за попытку совершения данных преступлений;

б) выступавших в роли подстрекателей и организаторов краж ТС;

в) занимающихся нелегальным и легальным ремонтом и техническим обслуживанием ТС;

г) сдающим гаражи в аренду;

д) имеющим преступные связи в сфере автосервиса и торговли ТС;

8) проведением индивидуально-профилактической и оперативной работы с лицами, склонными к совершению преступных посягательств на ТС;

9) выдачей заданий гражданам, оказывающим содействие в розыске на конфиденциальной основе;

Ю) организацией профилактических рейдов и других мероприятий по предупреждению краж ТС;

11) прогнозированием преступной деятельности на основе анализа сведений о предполагаемых объектах хищений, средствах подготовки преступлений, действий и связей заинтересованных в них лиц и т. п.

Для выполнения этих задач в аппаратах и подразделениях ОУР создаются специализированные отделы, отделения и группы для организации и ведения работы по пресечению и раскрытию краж автотранспортных средств.

4. Важнейшие направления работы подразделений борьбы с экономическими преступлениями в рассматриваемой сфере - контроль соблюдения установленного порядка лицензирования деятельности по торговле и ремонту ТС, проверка и ликвидация каналов сбыта ТС, запасных частей к ним, а также установление принадлежности похищенного. Нельзя не отметить исключительную сложность задач ОБЭП, поскольку краденые ТС и Детали, как правило, реализуются нелегально на основе предварительного поиска покупателей и сговора с ними.

5. Подразделения вневедомственной охраны привлекаются к решению вопросов предотвращения преступных посягательств на ТС путем оснащения

гаражей, АТП, автомобильных стоянок, территорий предприятий и фирм охранной сигнализацией и противоугонными устройствами.

6. Расследование краж ТС и ДТП, с мест которых водители скрылись, ярко выраженную специфику, требующую применения специальных познаний. В подавляющем большинстве рассматриваемых преступлений возникает потребность проведения экспертных исследований, которыми занимаются сотрудники ЭКО ОВД, другие экспертные органы и специа-

7. С помощью Национального центрального бюро Интерпола в России сотрудники ДГТС, осуществляющие розыск ТС, могут получить информацию:

- 1) о владельце ТС, зарегистрированного за рубежом;
- 2) о месте и дате учета (снятия с учета) ТС, зарегистрированного или приобретенного за рубежом;
- 3) об идентификационных и государственных номерных знаках ТС, прибывшего из-за рубежа.

Кроме того, указанное бюро обеспечивает включение в банк данных соответствующих его представительств сведений о ТС, похищенных в России. Основания для обращения в бюро Интерпола аналогичны основаниям обращения в федеральный, межрегиональные и региональные центры АИПС розыска ТС [12.4].

8. К осуществлению поисковых мероприятий в обязательном порядке подключаются службы милиции общественной безопасности, прежде всего подразделения ППС и участковые инспектора милиции [1.5], [15].

При необходимости взаимодействие может осуществляться с иными государственными органами и ведомствами, в том числе органами Государственного таможенного комитета, командованием воинских частей, органами ФСБ (при получении информации, относящейся к их компетенции), а также частными детективными и охранными агентствами, которые в соответствии с действующим законодательством заключают с гражданами договоры о поиске утраченного ими имущества. При этом указанные агентства обязаны письменно уведомлять органы дознания, следствия, прокуратуры и суда, в производстве которых находится дело о хищении ТС [12.10].

12.5. Смешанные подразделения розыска

Из практики известно, что автономная розыскная работа подразделений и отдельных сотрудников ДПС малоэффективна. Наилучшие результаты в розыске ТС достигают лишь специализированные формирования, в состав которых входят работники различных служб ОВД, прежде всего ОУР, ДГТС, участковые инспектора милиции. В настоящее время такие подразделения создаются во многих регионах России в форме:

- 1) оперативно-поисковых групп (отделений);
- 2) специализированных отделений (отделов);
- 3) межрайонных отделов; . д
- 4) специализированных строевых подразделений; • № •
- 5) внештатных отрядов и групп.

Например, при управлениях и отделах ГИБДД некоторых областей приказом начальника УВД создаются объединенные розыскные группы из числа инспекторов по розыску из строевых подразделений ДПС и инспек-

розыск транспортных средств

343

ОУР, которые в определенные периоды (чаще всего в летнее время) освобождаются от каких-либо других обязанностей и занимаются исключительно розыском ТС. В ряде крупных городов сформированы специализированные строевые подразделения численностью до 100 человек. Они работают на постоянной основе и объединяют в своем составе инспекторов ДПС, ОУР и сотрудников ППС. Их главная задача - борьба с кражами ТС, разбойными нападениями на водителей и другими преступлениями, совершаемыми в ночное время. При МВД отдельных республик, входящих в состав России, работают оперативно-поисковые отделы по предупреждению и раскрытию преступлений, связанных с ТС. В их состав входят сотрудники ОУР, ДПС и ГОРОВД, оснащенные автомобилями, приборами ночного видения, микропередатчиками, фотоаппаратурой, другой оперативной техникой и вооружением. Они активно используют негласный аппарат.

12.6. Особенности выполнения неотложных следственных действий и поисковых мероприятий при розыске транспортных средств

12.6.1. Участие подразделений ДПС в розыске «по горячим следам»

В соответствии с действующим уголовно-процессуальным законодательством объем, характер и последовательность неотложных следственных действий в ходе ПМ, проводимых при участии ДПС, варьируется в зависимости от того, когда возбуждено уголовное дело по факту, связанному с розыском ТС. Вместе с тем, если к моменту возбуждения уголовного дела и передачи его следователю ТС не обнаружено, подразделения ДПС продолжают ведение розыска, уведомляя следователя о его результатах (см. ст. 119 УПК). При этом они осуществляют:

- 1) сбор и регистрацию сведений об объектах розыска;
- 2) подготовку и передачу ориентировок соответствующим службам, а также ведомствам, способным принять участие в розыске;
- 3) осмотр мест происшествий;
- 4) проверку улично-дорожной сети и мест возможного укрытия или оставления ТС;
- 5) опрос потерпевших, очевидцев, свидетелей;
- 6) определение установочных данных подозреваемых ТС;
- 7) проверку ТС, движущихся в обслуживаемой зоне, и находящихся в них лиц на предмет причастности к данному преступлению.

В случае обнаружения разыскиваемого ТС сотрудники ДПС производят: 1) остановку, преследование и задержание ТС;

- 2) личный обыск и установление личности находящихся в нем лиц;

- 3) охрану места задержания или обнаружения ТС;
- 4) осмотр маршрута движения разыскиваемого ТС;
- 5) опрос задержанных лиц;
- 6) доставку задержанных лиц в ОВД (подробнее см.: раздел 8 пособия).

Наряду со следователем и другими членами СОГ, сотрудники могут выдвигать свои версии по данным происшествия. Проверка сий может осуществляться как следственным, так и оперативным путем & соответствии с предварительными набросками плана расследования, под. готовленными следователем и согласованными с начальником территории-ального ОУР.

Выполняя поисковые мероприятия, личный состав ДПС взаимодейству, ет с участниками дорожного движения, диспетчерами автотранспортных предприятий и фирм, сотрудниками АЗС, дежурными по железнодорожным переездам, администрацией предприятий, учреждений и фирм, СТО, коммунальными службами и общественными организациями. Когда розыск ТС и их водителей по «горячим следам» не дает результатов, то возможно обращение к средствам массовой информации, что не только способствует скорейшему обнаружению объектов розыска, но предотвращает ложные слухи и оказывает сдерживающее воздействие на лиц, склонных к преступ-ным посягательствам на ТС. Однако **использованию средств массовой информации доли^ны предшествовать:**

- а) консультации со следователем либо сотрудниками ОУР;
- б) прогнозирование последствий, которые могут наступить для подозреваемых и их родственников;
- в) подготовка всех ОВД, находящихся в зоне розыска, к приему множества сообщений от граждан по данному факту и соответствующему реагированию на эти сообщения.

Благодаря активному поиску с комплексным использованием сил ОВД, других заинтересованных ведомств и помощи населения в течение первых суток поиска обычно удастся обнаружить до 80 % разыскиваемых ТС.

72.6.2. Сбор информации о разыскиваемых ТС Тезис **о том, что достоверность, полнота информации о предмете розыска и быстрота ее использования при проведении ПМ являются* важнейшими факторами эффективности первоначальных следствеН-ных и розыскных действий**, вряд ли нуждается в доказательстве. Качест* венные и своевременно переданные исполнителям сведения резко снижа^ трудоемкость поисковой работы. Отыскать автомобиль, зная лишь ^{е.№} предполагаемую марку, гораздо труднее, чем ТС с подробным описание его особенностей, известными государственным регистрационным 31

розыск транспортных средств

345

[Оетом, направлением движения и приметами водителя. При этом на первоначальном этапе розыска важно стремиться к достижению максимально возможной полноты информации независимо от тяжести последствий конкретных происшествий, поскольку менее существенное по размеру нанесенного ущерба событие может оказаться более сложным с точки зрения

установления виновных в нем лиц.

1. Сообщения о кражах ТС и водителях, скрывшихся с мест ДТП, чаще всего принимаются по телефону дежурными частями УВД, ГОРОВД и строевых подразделений ДПС. От 60 до 80 % заявлений о кражах ТС регистрируются в течение 5-8 ч после совершения преступления, около 90 % сообщений о ДТП данной категории - в течение 1 ч. Одна из наиболее распространенных ошибок при приеме сообщения - переадресовка заявителя в орган, уполномоченный вести дело по факту кражи ТС или ДТП. Необходимо исходить из того, что **любой сотрудник ДПС имеет больше возможностей для быстрой передачи необходимой информации непосредственным исполнителям ПМ, чем кто-либо из граждан.** Кроме того, для начала розыска вполне достаточно устного, в том числе телефонного, сообщения⁸.

Когда речь идет о предстоящем розыске ТС, типовой алгоритм приема сообщения⁹ необходимо использовать полностью, так как впоследствии первичная информация может оказаться невосполнимой, а ее источник - единственным.

2. При приеме сообщения нельзя не учитывать **состояния заявителя** или потерпевшего, которые в силу сильного возбуждения, нервного потрясения, наличия травм могут непроизвольно исказить передаваемые сведения, забыть сообщить важные детали или обстоятельства происшествия. Следует помочь заявителю наводящими вопросами, задаваемыми в последовательности, определяемой степенью важности тех или иных сведений для предстоящего розыска. Например, в случае нападения на водителя с целью завладения автомобилем необходимо обратить внимание заявителя ^{на} **приметы преступников, наличие у них оружия, направление их Движения, предполагаемое количество топлива в баке и техническое состояние ТС.** Для ускорения начала поисковых мероприятий, особенно фавовуюрснову для этого даютпп. 1 иЗст. 10 ЗаконаРСФСР «О милиции», обязывающие Д принимать меры к предотвращению, пресечению противоправных деяний и закрепле-⁹ Ю Сле Аов преступления с момента получения информации о нем.

^п ^{0д}Робнее см.: приказ МВД РФ № 415-1990 г. «Об утверждении примерной инструкции о зая ^{КС пр}Р^{Иема} регистрации, учета и разрешения в органах и учреждениях внутренних дел ^ений, сообщений и другой информации о преступлениях и происшествиях».

8) информировать о розыске соседние ОВД, учитывая время происшествия, возможную скорость ТС, плотность и интенсивность движения;

9) дополнять и корректировать поступающую информацию о ТС, его водителях и пассажирах в целях максимально возможного сокращения района поиска;

10) обеспечивать взаимодействие нарядов ДПС и других служб при ведении поисковых мероприятий.

Когда с момента угона, кражи, захвата ТС или ДТП, с места которого ТС скрылось, прошло не более одного часа либо происшествие сопровож-

далось тяжкими последствиями, дежурный должен связаться с дежурной частью соответствующего МВД (УВД) и обеспечить ввод в действие плана поисково-заградительных мероприятий под условным наименованием «Перехват», который разрабатывается штабами УВД (МВЖ ГОРОВД) совместно с ГИБДД, ЛОВД и другими службами органов внутренних дел. В нем указываются:

- 1) конкретные варианты расстановки сил и средств ОВД на вероятных путях следования ТС, скрывающихся из различных частей города (района) или автомобильных дорог;
- 2) таблицы примерного удаления ТС и пеших преступников по территории города (района) за определенное время;
- 3) схема оповещения нарядов ДПС, ППС, других служб и ведомств по зонам поиска с использованием всех средств связи с учетом разницы во времени происшествия и получения сообщения о нем;
- 4) участки «радиотени», находящиеся в районе поиска;
- 5) дислокация и порядок развертывания дополнительных постов и рубежей задержания с учетом времени суток, климатического сезона, плотности и конфигурации дорожной сети;
- 6) порядок отработки территории по зонам поиска.

Очевидно, что успех реализации указанного плана в значительной мере зависит от установления точного времени совершения преступления и оптимального деления на этой основе зоны поиска. Она может быть довольно обширной, что потребует проведения ПМ на территории не только соседних районов, но и областей. При этом одна из важнейших задач дежурного состоит в том, чтобы добиться своевременного и качественного реагирования соседних ОВД на переданную им информацию. К сожалению, на практике допускаются необоснованные задержки в передаче необходимых ориентировок, которые к тому же не подвергаются оперативной корректировке по мере поступления новых данных. В связи с этим дежурный должен выполнять соответствующие задания и поддерживать постоянную связь с СОБ УВД (МВД), РЭП и с ОВД, расположенными в зоне вероятного нахождения разыскиваемых ТС. Ц

розыск транспортных средств

349

12.6.4. Осмотр места происшествия

Вторым по важности, а иногда и определяющим, источником информации об объекте розыска является само место происшествия. Его квалифицированный осмотр может дать возможность определить вид, тип, марку, цвет скрывшегося ТС, его конструктивные особенности, характерные повреждения, время совершения происшествия, направление движения, а также некоторые идентификационные признаки, что позволяет целенаправленно проводить розыск ТС «по горячим следам». Кроме того, на месте происшествия могут быть обнаружены следы рук, ног, волосы, инструменты, документы, следы крови, другие объекты и микрочастицы, которые позволяют определить пол, рост, возраст, профессиональные навыки и другие признаки лиц, находившихся в разыскиваемых ТС. На последующих этапах розыска и

предварительного расследования эта информация может служить материалом для проведения необходимых экспертных исследований, проверки показаний и следственных экспериментов, т. е. представлять доказательную базу.

С точки зрения проведения последующих поисковых мероприятий наивысшую сложность представляет осмотр ДТП, с мест которых ТС и водители скрылись. Это обусловлено следующими факторами:

- 1) в случаях краж ТС, а также в большей части разбойных нападений на водителей сведения о разыскиваемых ТС можно получить от их владельцев;
- 2) порядок действий СОГ на местах краж и разбойных нападений, в принципе, не отличается от принятого для любых видов краж и, как правило, реализуется без участия сотрудников ГИБДД (за исключением случаев, когда возникает необходимость охраны места ДТП ближайшими нарядами милиции, включая личный состав ДПС).

В свою очередь, сведения об участниках ДТП часто могут отсутствовать, быть неполными, неточными, искаженными и противоречивыми вследствие:

- а) кратковременности события;
- б) быстрой смены обстановки в условиях дорожного движения;
- в) исключительно высокой вероятности утраты следов, вещественных доказательств, сведений об очевидцах и свидетелях из-за влияния других ЧП пешеходов, посторонних лиц, работников скорой медицинской помощи, природно-климатических факторов, а также неквалифицированных действий сотрудников милиции, обеспечивающих охрану и осмотр места происшествия;
- г) Полного отсутствия следов на твердых сухих покрытиях улиц и дорог; невозможности получения показаний от участников ДТП вследствие гибели или причинения им тяжких телесных повреждений.

Принимая во внимание высокую динамичность обстановки данных происшествий, работники ГИБДД, первыми прибывшие на места ДТП, должны немедленно предпринять меры по определению предполагаемого маршрута движения скрывшегося ТС и границ района его поиска также охране места происшествия.

Очевидно, что указанные мероприятия не являются специфическими и носят общий характер. Однако на практике они часто не проводятся либо проводятся формально. И если для обычного ДТП это, в некоторой степени, может быть оправданным из-за отсутствия необходимости в последующей идентификации ТС и участников происшествия, то в случаях, когда ТС скрылось и подлежит розыску, они должны выполняться с максимально возможной оперативностью и тщательностью. Например, обычно сохранение следов шин обеспечивается с целью определения (уточнения) динамических характеристик ТС (скорости, направления, траектории движения и т. п.). В случае, когда ТС скрывается, изучение следов может дать информацию о виде, типе, марке подозреваемых транспортных средств и их идентификацион-

ных признаках как непосредственно при осмотре, так и после проведения необходимых экспертиз.

Когда ТС скрывается с места ДТП, часто возникает необходимость осмотра значительных по площади территорий и протяженных участков дорог, включающих:

- 1) возможные маршруты движения ТС;
- 2) зоны его вынужденных и предполагаемых остановок (АЗС, ЖДП, СТО);
- 3) места выхода водителя и пассажиров из ТС (где могут быть обнаружены следы шин, обуви, выброшенные вещи, документы, мусор);
- 4) места обнаружения и задержания ТС.

Розыск необходимо проводить по плану, предусматривая скоординированную работу по выполнению следующих мероприятий:

- 1) получение установочных данных о разыскиваемом ТС;
- 2) установление и опрос очевидцев;
- 3) установление лиц, эксплуатировавших ТС по доверенности;
- 4) обход местности, прилегающей к зоне происшествия;
- 5) опрос жителей близлежащих домов и работников предприятий;
- 6) опрос родственников, соседей, сослуживцев владельца ТС;
- 7) установление возможного направления движения ТС и т. д.

12.6.5. Опрос очевидцев и участников происшествия Все мероприятия по охране мест ДТП должны выполняться в контексте предстоящих ПМ, а полученная при этом информация немедленно

РОЗЫСК транспортных средств

351

ваться дежурному. Например, фиксируя расположение, состояние и установочные данные находящихся на месте происшествия объектов, необходимо еще до приезда СОГ опросить о типе, марке, цвете, государственном регистрационном знаке, приметах и направлении движения скрывшегося ТС лиц, сообщивших о происшествии, имеющих признаки причастности к ДТП, владельцев и пользователей ТС, а также родственников, знакомых и сослуживцев лиц, подозреваемых в совершении преступления. При этом можно применять метод разведывательного опроса для того, чтобы установить: не пытался ли владелец ТС инсценировать ДТП или кражу ТС с целью получения страхового возмещения или продажи автомобиля.

Наряду с материальными следами вербальная информация позволит получить целостное представление о механизме, обстоятельствах происшествия, направлении и объектах розыска. В зависимости от обстоятельств опрос может быть гласным и зашифрованным. Непосредственно на месте происшествия нет необходимости скрывать его цели, если не возникает сомнений в искренности опрашиваемых.

Наиболее ценную информацию для организации розыска ТС обычно дают очевидцы происшествия, которыми могут быть все вышеуказанные лица. Однако, даже непосредственно после ДТП, их установить бывает чрезвычайно сложно в связи со следующими обстоятельствами:

- 1) данные события, как правило, быстротечны;

2) оставление места происшествия (как и с мест кражи ТС) может производиться с применением мер маскировки, на повышенных скоростях, по объездам и второстепенным дорогам либо, наоборот, по улицам с высокой плотностью и интенсивностью движения;

3) большинство подобных событий происходит в условиях недостаточной видимости (ночью, в сумерках, тумане, при слабой освещенности и т. п.),

Когда очевидцев происшествия установить не удастся, желательно опрашивать всех лиц, оказывающихся на месте происшествия в последующие дни в то же самое время. В силу стереотипности индивидуального режима жизни большинства граждан данный способ дает хороший эффект.

Далеко не все очевидцы способны распознать и описать тип, марку, ^одификацию, цвет и другие идентификационные признаки объекта розы-^{ск}а. Для облегчения им этой задачи полезно использовать иллюстрированные ^правочники и альбомы образцов окраски автомобилей, а также ими-^тировать проезд аналогичных транспортных средств на различных скоро-^{ях} ? что способствует активизации ассоциативной памяти опрашиваемых.

Несмотря на дефицит времени, характерный для розыска ТС «по го-шм

-

шм следам», в ходе опроса целесообразно *установить как можно яьше сведений о приметах скрывшегося ТС*, поскольку:

1) в силу относительной ограниченности номенклатуры подвижного состава автомобильного парка страны и большого числа подобных друг другу ТС невозможно использовать какой-либо один, пусть и бесспорный на первый взгляд, признак;

2) не исключается быстрое изменение внешнего вида ТС (в том числе путем покраски кузова снаружи);

3) оценка очевидцами отдельных признаков может варьироваться в зависимости от конкретных условий наблюдения. Например, при наличии искусственного освещения улиц и дорог определенными типами ламп цвет проходящих ТС воспринимается иначе, чем при дневном освещении.

Очевидцы обычно не придают значения «мелочам», которые могут сыграть важнейшую роль в поиске ТС. Поэтому необходимо заботиться о конкретности, полноте и понятности поставленных перед ними вопросов, помня о том, что *простое еыслушание показаний может быть продолжительным и безрезультатным*. Полезно уделить внимание неформальным идентификационным признакам ТС (дефектам облицовки и других деталей, тону звукового сигнала), позволяющим существенно снизить трудоемкость осмотра и досмотра подозрительных автомобилей и мотоциклов. Что же касается указаний очевидцев и свидетелей на государственные номерные знаки скрывшихся ТС, то к ним нужно относиться осторожно, так как людям свойственно путать указанную в них последовательность цифр и букв, а также ошибаться при прочтении схожих символов (например, 1 и 7, 3 и 8,

Ч и Н и т. п.). При проведении ПМ и выборки информации в массивах данных о зарегистрированных ТС следует исходить из необходимости розыска и осмотра ТС, имеющих сходные знаки или знаки, содержащие те же сочетания символов. Достоверность показаний очевидцев желательно проверять путем постановки контрольных вопросов, ответы на которые целесообразно сравнить со сведениями, отраженными в материалах по факту ДТП.

Многие лица, считающие себя очевидцами, *видели лишь последствием происшествия*. Поэтому опрос важно начинать с установления времени и места нахождения того или иного очевидца в период, предшествовавший данному событию. Это не означает, что можно пренебречь показаниями лиц, наблюдавших действия участников происшествия после столкновения или наезда. Но по делам о ДТП, с мест которых водители скрылись, представленная этими очевидцами информация имеет не меньшую ценность. Например, по описанию характера последующего движения скрывшегося ТС (двигалось рывками, виляло из стороны в сторону, глох двигатель; можно судить о наличии на нем технических неисправностей, отсутствии навыков вождения ТС у водителя и т. д. Как и при опросе заявителей, следует учитывать состояние опрашиваемых. Известно, что ДТП оказывает

розыск транспортных средств

353

/

людей сильное эмоциональное воздействие, вводя их в состояние аффекта, порождая подавленность и торможение реактивной памяти.

12.6.6. Особенности поведения водителей, скрывающихся с места происшествия

Среди участников происшествий подобного рода могут быть водители, которые непосредственно после ДТП остаются на месте, а затем, *убедившись, чьего окружающие заняты оказанием помощи потерпевшим и ликвидацией других последствий ДТП, предпринимают следующие действия:*

- 1) уезжают или уходят;
- 2) уничтожают следы и вещественные доказательства своей причастности к происшествию;
- 3) изменяют положение своего ТС;
- 4) уехав с места происшествия, бросают ТС и заявляют о его угоне или краже;
- 5) останавливаются недалеко от места происшествия из-за возникших после ДТП неисправностей ТС (чаще всего это утечка охлаждающей жидкости из радиатора, утечка масла из двигателя, повреждения передней подвески), неспособности управлять ТС из-за полученных повреждений или сильного опьянения;
- 6) возвращаются на место происшествия через некоторое время, в том числе на другом ТС, общественном транспорте или пешком;
- 7) предлагают свои услуги в качестве:
 - а) очевидцев;
 - б) свидетелей;

в) понятых;

г) добровольцев для участия в ликвидации последствий ДТП и доставки пострадавших в лечебные учреждения.

Использование участников ДТГТ в качестве понятых часто происходит *по инициативе сотрудников ДПС или членов СОГ* испытывающих естественные трудности в поиске понятых ночью, на слабо освещенных улицах и Дорогах с малой интенсивностью движения или в отдаленных и малонаселенных местах. Можно привести немало примеров, когда элементарное сравнение внешних данных понятых и подозреваемых, установленных в ходе первоначальных поисковых мероприятий, позволяло раскрыть преступление. Безусловно, для установления причастности к ДТП необходим не только осмотр внешнего вида ТС и лиц, находившихся в зоне происшествия, но активный и наступательный их опрос. Минимальный круг вопросов при этом может быть следующим:
принадлежит данное ТС? оно оказалось на месте происшествия?

3. Сколько длится его стоянка?

4. Какое расстояние пройдено им за день?

5. Где были получены имеющиеся на нем механические повреждения?

6. Где находятся водитель (пассажиры, владельцы) данного ТС?

В ходе опроса повышенное внимание целесообразно уделить лицам имеющим какие-либо травмы, испытывающим замешательство сильное волнение, общее недомогание, имеющим повреждения одежды либо частицы стекла, полимерных материалов. и капли ГСМ на нем. Особый интерес в этом плане представляет своевременный личный обыск (подозрительных лиц, выполненный в соответствии с действующим процессуальным законодательством. В их волосах, обуви и карманах мог быть обнаружены макро- и микрочастицы указанных материалов, на груди и голове - следы удара о рулевое колесо, лобовое стекло или ветровую раму, на подошвах обуви - отпечатки педалей, возникших вследствие усиленного торможения, характерного для экстремальных ситуаций. Эффективным приемом проверки причастности водителей к ДТП является сравнение имеющихся у них травм с повреждениями рулевого колеса, лобового стекла и деталей внутренней отделки салонов и кабин ТС. В случае положительного результата такого сравнения целесообразно предпринять меры по немедленному возбуждению уголовного дела и проведению допроса подозреваемых, что позволяет получить от них правдивые показания.

Если водителя ТС обнаружить не удастся, в ходе проведения ПМ следует проверить, не находится ли владелец ТС или подозреваемый:

1) в лечебных учреждениях;

2) по месту стоянки ТС;

3) по месту работы;

4) по месту жительства;

5) у родственников и знакомых;

6) в командировке;

7) в отпуске (с выездом за пределы населенного пункта по месту жительства);

8) в органах внутренних дел с целью подачи заявления об угоне (краже) ТС

12.6.7. *Определение установочных данных скрывшихся ТС* • Вид, тип, марку, а также некоторые конструктивные и идентификационные признаки разыскиваемых ТС можно установить, осмотрев:

- 1) следы шин;
- 2) детали, оставшиеся после столкновения и наезда на месте ДТП;
- 3) частички стекол, рассеивателей фар, габаритных огней и указателей поворотов;

к транспортных средств

355

4) остатки перевозимого груза и автомобильных эксплуатационных материалов;

5) повреждения ТС, оставшихся на месте происшествия;

5) одежду и телесные повреждения пострадавших.

1, Если не считать редко встречающихся отпечатков передних номерных знаков ТС на трупах, максимальной информационной емкостью для последующей идентификации объектов поиска обладают четкие следы шин. Их визуальная оценка позволяет установить тип, марку, а в некоторых случаях и модификацию ТС, хотя следует считаться с вероятностью установки шин, не соответствующих данной модели или быстрой замены колес непосредственно после совершения ДТП.

Практически каждая находящаяся в эксплуатации шина приобретает какие-либо характерные дефекты протектора. По их повторению на протяжении видимого следа качения можно рассчитать наружный (В) и посадочный (<3) диаметры шины, ширину ее профиля (В) и примерно определить тип ТС.

$D = \frac{B}{k}$; $B = 1,5B_{сл}$,

к

где: B — расстояние между повторениями дефекта шины; $B_{сл}$ — ширина следа шины.

Колея и база автомобиля легко устанавливаются по следам, образовавшимся во время стоянки (проталины, осыпи снега, грунта, капли масла и т. д.), при развороте ТС и пробуксовке его колес. Для этого бывает достаточно соединить границы соответствующих следов прямыми линиями и сравнить полученные при измерениях результаты со справочными данными. Если обнаружены следы поворота, то искомые параметры можно также определить путем измерения их радиусов по отношению к центру поворота.

По форме следов шин устанавливаются примечательные конструктивные особенности ТС и манера его вождения. Например, наличие волнообразных следов, наслаивающихся на отпечатки колес, может указывать на то,

то,

У них

автомобиль имел прицеп; изогнутые следы бокового скольжения на покрытиях свидетельствуют о пробуксовке колес в процессе уско-

ного движения ТС на повороте, что в большей степени свойственно ^{Людям} водителям. При этом след пробуксовки обычно возникает от ^Нспускающего колеса на внутренней стороне поворота.

^{Ле}Дыг скольжения в виде *двух узких. полос с короткими бороздками, °э*сенными под углом к направлению движения*, указывают на то, что

шина была спущена. При этом, чем больше расстояние, пройденное спущенной шиной, тем неровнее становится след из-за скручивания и отрыв участков протектора. Когда проезжая часть чистая, то следы качения колеса можно попытаться обнаружить, *освещая дорожное покрытие под острым углом* (лучше фонарем красного цвета).

В случаях, когда проезжая часть улиц и дорог с твердым покрытием с момента возникновения ДТП подверглась запылению, полезно смыть пыль слабыми струями воды и после высыхания проезжей части произвести поиск следов, освещая ее фонарем. При отсутствии фонаря можно использовать фары автомобилей и их задние противотуманные фонари.

Отсутствие следов (по визуальным оценкам сотрудников ГИБДД или членов СОГ) не должно служить основанием для отказа от дальнейшего их поиска. Иногда *изображения следов можно получить, сфотографировав дорожное покрытие с помощью светового фильтра, освещая его излучателями инфракрасных и ультрафиолетовых лучей либо применяя поляризованный свет*. Отрицательный результат таких исследований непосредственно после ДТП дает основание предположить, что скрывшимся ТС является тяжелый автомобиль либо автомобиль, оснащенный антиблокировочной системой тормозов.

При осмотре места происшествия первоочередное внимание следует уделять наименее устойчивым и, в то же время, информационно емким *объемным следам шин* на мягких, сыпучих грунтах и снегу, в особенности тем их фрагментам, которые отражают характерные дефекты конкретной шины. Для своевременной фиксации этих фрагментов каждый патрульный автомобиль ДПС целесообразно оснастить набором соответствующих материалов (гипсовым порошком, раствором полихлорвиниловой смолы, пастой «К», синтетическим термостойким каучуком и др.), применяемым в криминалистической практике.

Чаще всего при обнаружении на месте происшествия такого рода следов сухой просеянный гипс смешивают с водой в пропорции 1,5 : 1 и полученный раствор заливают с минимально возможной высоты на поверхность следа. Затем укладывают в него каркас из смоченных в воде тонких реек, ^а также концы бечевки с биркой, на которой указывают место, время изготовления слепка, подписи сотрудника, производившего данную операцию, понятых. Слепок осторожно извлекают из следа примерно через 30-35 мин. Следы, покрытые слоем воды, ограждают барьером из подручных материалов ⁰ или грунта

и заполняют сухим гипсовым порошком, уложив в середине образовавшегося слоя реечный каркас. При недостатке воды в огражденном участке следа его покрывают куском ткани, который поливают водой до тех пор пока она не перестанет просачиваться через ткань. Сравнивая слепки с ш

ПОИСК транспортных средств

357

При обнаруженных впоследствии транспортных средств, следует учитывать возможные искажения характерных дефектов протектора, обусловленные эластичностью шин и конкретными условиями следообразования.

2. Тип и модель автомобиля могут быть установлены по сопоставлению формы, характера, высоты *отпечатков бамперов и других выступающих частей ТС с соответствующими геометрическими характеристиками конкретных автомобилей*¹®. Такие отпечатки могут оставаться на ТС, опорах электропередач, дорожных знаках, сооружениях, других объектах, находящихся на месте ДТП, а также одежде и телах пострадавших. На передних и задних колесах мотоциклов, мопедов и велосипедов, поврежденных вследствие наезда автомобилей, могут обнаруживаться вмятины в сочетании с треугольными разрывами покрышек, что также позволяет судить о высоте бампера скрывшегося ТС.

Наезды на пешеходов обычно сопровождаются весьма характерными травмами, позволяющими предположить механизм происшествия, тип участвовавшего в нем ТС. Как правило, это обширные повреждения кожных покровов, мышечных тканей, переломы, сдавливания и другие следы. При этом тип транспортного средства можно определить по высоте перелома трубчатых костей нижних конечностей. Выдавливание головного мозга из полости черепа или резкая деформация тазового пояса потерпевшего дают основание предположить, что наезд совершен грузовым автомобилем или автобусом.

При оказании доврачебной помощи участникам ДТП сотрудникам ГИБДД необходимо, по возможности, осторожно обращаться с одеждой потерпевших, провести ее осмотр и обеспечить сохранность, так как на ней могут оставаться следы ТС или соответствующие им микрообъекты. При этом одного лишь поверхностного осмотра одежды на месте ДТП недостаточно. Не случайно в ФРГ и других странах полицейским в подобных случаях предписывается сопровождать пострадавших до лечебных учреждений, совместно с врачами участвовать в их осмотре и изымать имевшуюся на них одежду для последующей передачи ее на экспертизу.

3. О типе автомобиля можно судить *по расположению головных уборов пострадавших*. При ударе грузовым автомобилем или автобусом они

обычно отлетают *по ходу движения* или *попадают в кузов ТС*. Если же

наезд совершил легковой автомобиль или мотоцикл, то они оказываются в *противоположном направлении движения*.

4. По запаху пятен (разливов) ГСМ, охлаждающих и тормозных жидкостей можно установить наличие повреждений соответствующих систем ТС

по Г... ..

$\cos \varphi_{\text{ИМСР}}$, расстояние от поверхности проезжей части до бампера легкового автомобиля
Ляет от 37 до 45 см, грузового - более 45 см.

(пробит радиатор, поддон картера, топливный бак) и тип его двигателя (дизельный, карбюраторный). Следы ГСМ лучше всего выявляются при освещении проезжей части и объектов, находящихся в зоне происшествия источником ультрафиолетового излучения. ' 5. Модель разыскиваемого ТС можно установить по осколкам рассеива* телей фар, указателей поворотов, габаритных огней, пластмассовых деталей облицовки, отделившимся от удара частям, выпавшему грузу и вещам. Эти же объекты позволяют произвести идентификацию найденного ТС. Обна-руженные осколки стекла обертывают по отдельности в бумагу и между слоями ваты помещают в жесткую и прочную коробку,

12.6.8. Определение направления движения ТС Направление движения скрывшегося ТС можно определить по следующим признакам:

- 1) наличию следов колес, следов наезда или столкновения на определенной полосе (стороне) движения;
- 2) по изменению четкости следа торможения (обычно она повышается в направлении движения автомобиля);
- 3) скоплению грязи, песка, сора, захваченных протектором шин на'кон-цах тормозных следов;
- 4) конфигурации следов падения капель воды, антифриза, ГСМ (острая часть следа капли^вытянута в сторону движения);
- 5) уменьшению яркости следа, оставленного колесами, переехавшими какие-либо жидкости, красящие вещества, грязь и т. п.;
- 6) разбрызгиванию в стороны и вперед по направлению движения жидкостей, содержимого овощей и фруктов, крови, мозгового вещества людей и животных, попавших под колеса;
- 7) веерообразному расположению отлетевших частиц сыпучих грунтов по отношению к колее с направлением в сторону, противоположную направлению движения ТС;
- 8) углам расхождения и схождения следов передних и задних колес (угол схождения обычно несколько меньше угла расхождения);
- 9) радиальным полосам на боковых стенках колеи, образованной колесами в густой грязи, глине, мокром снегу, либо на вертикальной поверхности бордюрного камня, мнимые центры у которых расположены впереди по ходу движения;
- 10) расположению зазоров в углублениях, образованных вдавленными^в грунт камнями (тормозящие колеса образуют зазор со стороны, противоположной движению);
- 11) положению концов переломанных колесами веток, палок, солоМ нок, которые на мягких грунтах направлены в сторону движения;

розыск транспортных средств _____

токоле осмотра ТС, который совместно с протоком ^ задержания ТС направляется инициатору розыска. Например, если авт °^ биль разукомплектован, то, исходя из номенклатуры отсутствующих °" тей, можно построить определенные версии происшедшего и учесть дани обстоятельство при организации розыска преступников. Немаловажкн значение имеет характеристика местности, на которой было обнару* транспортное средство, а также способы и средства его маскировки ^ может дать основания для предположений о том, что преступники являкж местными жителями, хорошо знают данный район и т. п.

Наиболее распространенный недостаток в действиях сотрудников ГИБДД при установлении подозреваемых ТС - *неполнота их осмотра*. Несмотря на то, что число подлежащих проверке автомобилей и мото-циклов в данных случаях может быть весьма значительным (до нескольких сотен), требуется проведение, по возможности, быстрого и, вместе с тем, полного осмотра каждого из них¹². При осмотре следует исходить из того, что ТС могут быть тщательно *еымыты, высушены* либо, наоборот, искусственно *запылены* для имитации их длительной неподвижности, частично *разобррны*, завалены грузами, строительными материалами юш заставлены другими автомобилями. В ходе осмотра основное внимание необходимо обращать на наличие внешних повреждений, степень их дав-ности (по следам коррозии в местах деформации и разрыва металличе-ских деталей, состоянию лакокрасочных покрытий), наличие мелког^ сора в щелях салона и кабины (обычно собирающегося там после столк-новения). При массовом осмотре подозрительных ТС велика вероятность получения данных о причастности ТС к происшествиям, не связанным с тем событием, по поводу которого проводится осмотр.

Осмотр ТС целесообразно вести в последовательности, указанной разделе 11 пособия, учитывая, что следообразующими и следовоспрнн мающими объектами на месте ДТП чаще всего являютсяузлы $x^{0\wedge 060\wedge *}\wedge$ *ти* и *внешние детали кузова* (см. рис. 70). Оказывая помощь ^6\wedge 083\wedge либо эксперту в осмотре, а также при его самостоятельном выполне необходимо исходить из того, что *следы столкновения или наезд**

обнаруженном ТС могут быть умышленно смыты, замазанЫ

й

¹² Например, в результате наезда легкового автомобиля на пешехода, последний брошен через автомобиль без обычных для данной ситуации повреждений сто стекла и крыши. При внимательном осмотре подозреваемого ТС была ная деформация пластикового жалюзи заднего стекла.

1^Г

оляивом, маслом, грязью и т. и. Для этих целей водители обычно зукя куски поролона, тряпки, ветошь и другие волокнистые мате-^от^ которые затем выбрасывают на месте мойки, у гаражей, стоянок, во либо забывают в автомобиле¹³. Нити и частицы от них остаются на

В хн^остях ТС, а смытые кровь, мозговое вещество и грунт с места происшествия остаются на тряпках.

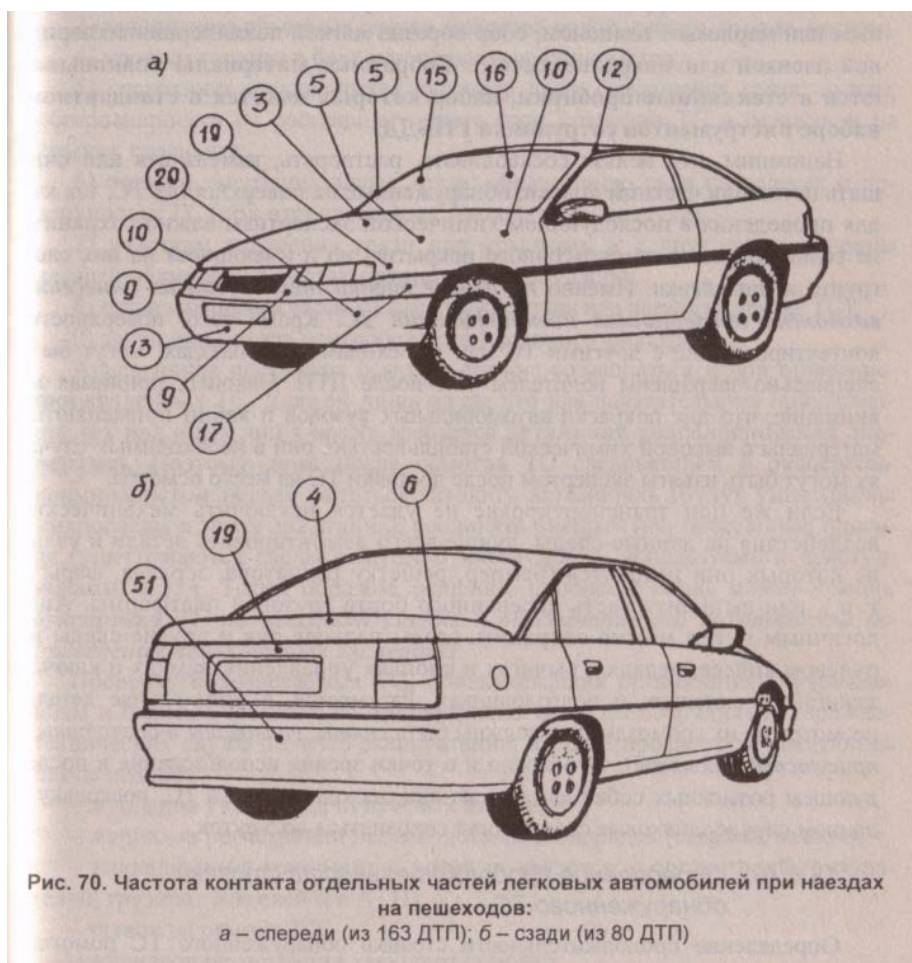


Рис. 70. Частота контакта отдельных частей легковых автомобилей при наездах на пешеходов:
а – спереди (из 163 ДТП); б – сзади (из 80 ДТП)

Рис. 70. Частота
контакта отдельных частей легковых автомобилей при наездах на пешеходов:

Но ГО

укладывают под передним сиденьем, в карманах чехлов сидений, ${}^3\text{Na}(\text{Me})_{\text{седу}}$

Напомним, что нельзя соскабливать, растворять, измельчать или очищать пятна или частицы краски, обнаруженные на поверхностях ТС, так как для проведения в последующем химической экспертизы важно сохранить не только образцы лакокрасочного покрытия, но и имеющиеся на них слои грунта и шпаклевки. Именно *на основе оценки технологии их нанесения возможна последующая идентификация ТС*. Кроме того, поверхности, контактировавшие с другими ТС или пешеходами гттри наездах, могут быть специально закрашены водителем уже после ДТП. Наконец, принимая во внимание, что для покраски автомобильных кузовов и кабин применяются материалы с высокой химической стабильностью, они в необходимых случаях могут быть изъяты экспертом после доставки ТС на место осмотра.

12.6.10. Определение продолжительности стоянки обнаруженного ТС

Определение продолжительности стоянки обнаруженного ТС помогает выдвинуть версии и установить, в связи с чем оно оказалось именно в данном месте, кто мог его видеть за прошедшее время, далеко ли могут уйти водитель или пассажиры ТС, кому оно могло принадлежать, а также проверить достоверность показаний заявителей, свидетелей и участников происшествия. О том,

розыск транспортных средств

363

что ТС могло находиться в движении, и, приблизительно, о времени его стоянки на месте обнаружения можно судить по следующим обстоятельствам:

- 1) температуре двигателя, охлаждающей жидкости, масла, шин и ступиц колес;
- 2) высыханию влаги, капель крови, загрязнений на шинах, днище и других деталях;
- 3) заполнению объемных следов дождевой водой, снегом, пылью, песком;
- 4) уровню топлива в баке или показанию спидометра;
- 5) состоянию отвалившихся кусочков льда, смерзшейся грязи, лужам, образовавшимся от растаявшего снега (при хранении ТС в гаражах и на крытых стоянках);
- 6) степени смерзания влаги, грязи; образованию льда на колесах и поверхностях ТС (при отрицательных температурах воздуха);
- 7) участкам отслоения грязи под крыльями и с внутренней стороны деталей облицовки в местах предполагаемых ударов;
- 8) остановившимся часам (после столкновения или наезда на другие ТС);
- 9) звучанию ротора центробежного масляного фильтра¹⁴.

Аналогичная процедура осмотра должна соблюдаться и при обнаружении краденных ТС. Укажем лишь на то, что для доказательства причастности тех или иных лиц к краже требуется детальная трасологическая экспертиза. Поэтому даже после осмотра ТС следователем и экспертом-криминалистом нельзя пытаться заводить автомобиль (будут уничтожены микроследы в замке зажигания), соединять «напрямую» обрезанные провода (уничтожаются следы режущего инструмента, используемого преступниками) и т. д. Таким образом, решению проблемы вновь может помочь *буксировка ТС на жесткой сцепке и обеспечение его сохранности до проведения необходимых экспертиз*.

Проверку подозреваемых ТС, принадлежащих организациям, учреждениям и фирмам, желательно сопровождать опросом сотрудников гаражно-технических служб и служб эксплуатации, а также просмотром следующей документации:

- журналов учета выдачи путевых листов;
- журналов регистрации производственных нарядов (заданий, заявок);
- накладных на груз (копии которых имеются у организаций-грузодателей, ^узуполучателей и в АТП);
- заявок на ремонт ТС;
- журналов регистрации текущего ремонта;

На некоторых типах двигателей **звук** ротора хорошо прослушивается в течение 4 мин после выключения зажигания.

- накладных на выданные запасные части;
- журналов регистрации предрейсового медицинского освидетельствования водителей.

При этом следует учитывать, что водители ТС, скрывшиеся с мест происшествия, могут специально переписать или уничтожить выданные им путевые документы, а также попросить сделать это диспетчеров, заведующих гаражами и других представителей администрации, ответственных за выдачу путевой документации. В дальнейшем полезно изучить режим работы подозреваемых, маршруты их движения, пункты погрузки-разгрузки, места **обеда**, вероятные пункты остановки и номенклатуру перевозимых ими грузов.

12.7. Роль ДПС в предупреждении преступных посягательств на транспортные средства

Анализ мировой и отечественной практики дает основания полагать, что наиболее действенными средствами предотвращения преступлений, связанных с последующим розыском ТС, являются:

- 1) *популяризация и осуществление мер, направленных на исключение свободного доступа к ТС, их регистрационным документам и бланкам, используемым для изготовления регистрационных документов;*
- 2) *превентивный контроль правомерности использования ТС;*
- 3) *результативный розыск угнавших и скрывшихся с мест ДТП транспортных средств.*

Меры профилактики не случайно занимают первое место в данном перечне, поскольку чрезвычайно трудно, а порой и невозможно решить указанную проблему лишь за счет усиления и совершенствования работы правоохранительных органов. Даже в странах с мощной и хорошо оснащенной полицией раскрываемость краж автомобилей обычно невысока. Поэтому органы **внутренних дел, и в частности подразделения ДПС должны принимать максимально возможное участие в популяризации способов охраны и защиты ТС, средств их идентификации (маркировки деталей, узлов, стекол и т. д.), а также непосредственно проводить широкую пропагандистскую и разъяснительную работу в форме лекций, бесед с владельцами ТС, разработку и публикацию для них соответствующих рекомендаций и памяток, направлять информации и предписания в заинтересованные ведомства и организации. При этом основное внимание должно уделяться реализации таких мер, как строительство охраняемых стоянок, капитальных гаражей, повсеместное массовое внедрение охранных и противоугонных систем и т. п., поскольку хранение ТС в крупных городах России представляет большую проблему. Например, в Москве лишь каждый 10 автомобиль индивидуального пользования имеет**

в достаточной мере прочный гараж. Автомобили заполнили улицы, дворы, проезды, мешая движению и проведению уборочных работ.

Разумеется, в идеале, подразделения ОВД не должны были бы заниматься разработкой и осуществлением столь трудоемких профилактических мероприятий, неизбежно связанных с большими материальными затратами и с отрывом сотрудников от выполнения их основной задачи – охраны правопорядка. Однако на современном этапе это признается целесообразным и в странах с развитой государственной системой обеспечения общественной безопасности, прав, свобод и имущественных интересов граждан. Так, в ФРГ за счет штатов управлений полиции ряда больших городов созданы постоянно действующие и хорошо оснащенные консультационные пункты, в которых юридические и физические лица могут получить любую информацию по вопросам защиты ТС и мест их хранения от преступных посягательств.

12.8. Способы защиты ТС от краж и несанкционированной эксплуатации

В зависимости от места остановки, стоянки и хранения ТС способы их защиты **можно** условно подразделить на три основные группы:

- 1) защита ТС на улицах и дорогах;
- 2) защита ТС в гаражах и на охраняемых территориях;
- 3) защита ТС в процессе их движения и **вынужденных остановок**.

12.8.1. Защита ТС на улицах и дорогах

1. В разделе 12.2.1 пособия отмечалось, что более четверти краж осуществляется путем доступа в ТС с незапертыми дверьми, простейшими замками дверей и зажигания, при наличии ключа в замке зажигания или примитивных противоугонных устройств в виде тумблера под панелью приборов и т. п. **Поэтому** при обнаружении подобных ТС их владельцам следует **напоминать** о таких, казалось бы, вполне очевидных вещах, как необходимость вынимать ключи из замка зажигания, запирать двери и максимально поднимать боковые стекла; рекомендовать им не оставлять в автомобилях водительские удостоверения, регистрационные документы, а также сумки, кинофотоаппаратуру и прочие вещи, способные спровоцировать кражу ТС.

2. Когда маршрут передвижения владельца или лица, использующего ТС, легко проследить путем внешнего наблюдения (например, при остановке у магазина или кинотеатра), можно **посоветовать** водителям парковать ТС на некотором удалении от торговых точек либо зрелищных объектов,

3. Для парковки ТС целесообразно **рекомендовать** хорошо освещенные ^{Ме}с-та и улицы, по которым осуществляется достаточно интенсивное пеше-

ходное движение. Вместе с тем следуёт иметь в виду сказанное нами в деле 12.2.1. Особенно опасны в этом отношении рынки и вокзалы, где отмечается повышенная активность преступных элементов.

4. В случае, если владельцы ТС вынуждены оставлять их на улице или во дворе на ночь, целесообразно посоветовать им делать это *на уклоне*, уперев передние или задние колеса в какое-либо препятствие. Это затруднит бесшумное откатывание ТС в место, безопасное для запуска двигателя.

5. При отсутствии на ТС охранной сигнализации или блокирующих устройств неплохой эффект дает их *имитация*: горящие плафоны и сигнальные лампочки на панели приборов, проводки на стеклах автомобиля, звуковые сигналы, срабатывающие при попытке запуска двигателя, постоянно работающий приемник, размещение на сидениях или в других местах салонов и кабин ТС каких-либо портативных приборов со светящимися индикаторами или издающих периодические звуковые и световые сигналы.

6. Отмечено, что автомобили и мотоциклы, имеющие *внешние признаки неисправности*, гораздо в меньшей степени интересуют любителей покататься. Поэтому при длительных стоянках ТС целесообразно рекомендовать имитацию неисправностей, например, путем снятия колеса и установки ступицы на колодку, выпуска воздуха из шины, подвязки к деталям подвески свободно свисающих старых рычагов и т. п.

7. Следует советовать владельцам ТС запоминать показания спидометра, положение рычагов управления и переключателей, точное место стоянки, придумать какой-либо способ определения неподвижности ТС за период своего отсутствия (например, слегка подвернуть особым образом чехол сидения, положить на любое из колес или в канавку протектора небольшой предмет и т. п.). Это позволит установить, не использовалось ли принадлежащее им ТС в период их отсутствия.

8. Одним из наиболее распространенных способов защиты ТС является снятие с него функционально важных деталей (бегунка или крышки прерывателя-распределителя, аккумуляторной батареи, рычага переключения передач, свечей зажигания, проводов высокого напряжения, предохранителей). Однако эту меру нельзя признать в достаточной степени действенной, поскольку даже похитители ТС из числа подростков имеют наборы таких деталей и портативные источники электропитания. Как показывает практика, определенный эффект дает лишь довольно трудоемкий *демонтаж крупных деталей важнейших систем* (рулевого колеса, бензонасоса, одного или нескольких колес).

9. Владельцам ТС следует разъяснять, что в любом случае действительная⁰ защиту ТС могут обеспечить лишь надежные охранные и противоугонные устройства, основные типы которых будут рассмотрены ниже.

розыск транспортных средств

367

12.8.2. *Охранные и противоугонные устройства* По конструктивным и функциональным особенностям охранные и противоугонные устройства ТС можно подразделить на 5 групп:

- 1) запирающие;
- 2) блокирующие;
- 3) сигнально-сторожевые;

- 4) оказывающие физическое и психофизиологическое воздействие;
- 5) идентифицирующие;
- 6) комплексные.

1. Запирающие устройства представляют собой всевозможные механические, магнитные и электромагнитные замки, исключающие вращение рулевого колеса, перемещение педалей и других органов управления, работу отдельных систем ТС и вращение колес. Ключи запирающих устройств также могут быть магнитными или электромагнитными. Неплохой эффект дают появившиеся недавно замки на рычагах коробки перемены передач (мультилоки), запирающие приспособления карданного вала заднеприводных автомобилей и блокираторы колес.

2. Отличительная особенность блокирующих устройств состоит в том, что они оказывают влияние на функционирование важнейших систем и узлов ТС. К ним можно отнести как простейшие (скрытые краны на топливopоводах, выключатели в системе электрооборудования), так и более сложные устройства (Мею, Септах и др.), имитирующие различного рода неисправности ТС (отключение стартера, системы зажигания двигателя и т. п.). Современные блокировочные устройства (иммобилайзеры) представляют серьезное препятствие и для воров-профессионалов.

3. Сигнально-сторожевые устройства, как правило, представляют собой электронные системы с автономной системой питания, которые подают световые, звуковые и радиосигналы при наличии внешнего воздействия на ТС. Датчики этих систем могут выполняться в виде концевых микропереключателей, тонких проводов, тензометрических наклеек, объемно-периметрических и иных устройств, располагаемых на дверях, окнах, капотах, багажниках ТС и в кузовах автомобилей. Последние модели сигнально-сторожевых систем (Ш§о Рго-8есипly, Моп§оозе, СЖогсЗ, Вlасlс Ви§, "фег) способны реагировать не только на механические воздействия, но и на перемещения каких-либо объектов в непосредственной близости от ТС, без реакции на случайную вибрацию. Функция «Память состояния», обеспечиваемая этими устройствами, не позволяет угонщикам беспрепятственно проникать в автомобиль даже если они сумеют обесточить такие системы. Радиопередающие устройства данных систем способны предупредить владельца, находящегося в квартире, на месте работы или в магазине попытках посторонних проникнуть в ТС.

4. К средствам, оказывающим **физическое и психофизиологическое**

воздействие, можно отнести различного рода светозвуковые пиропатроны, окрашивающие устройства, слезоточивые газы и т. п.

5. Наряду с обычными средствами идентификации ТС (индивидуальной маркировкой стекол, фар, агрегатов и отдельных деталей путем нанесения на них хорошо различимых либо скрытых меток и т. п.) все большее распространение получают **радиопередающие портативные системы**, кото-

рые не только обеспечивают опознание похищенного, но и предельно обдегчают его розыск.

Практически во всех странах с развитой автомобилизацией получают распространение спутниковые системы поиска ТС. Передатчик объемом не более пшеничного зерна скрыто укрепляется на любой поверхности автомобиля (например, в слое вибропоглощающей мастики кузова) и, в случае угона, подает установленные сигналы, которые принимаются одним из навигационных спутников. Уже сейчас в пределах Европейского континента и территории США с помощью аналогичных систем местонахождение ТС, оснащенного передатчиком, определяется с точностью до 5 м.

Для исключения каких-либо случайностей передатчики на автомобилях устанавливаются в местах, неизвестных даже законному владельцу. Он получает информацию лишь о расположении двух-трех кнопок сенсорных выключателей системы, выполненных заподлицо с любой плоской поверхностью салона или кабины и срабатывающих лишь при одновременном нажатии на них. Некоторые автомобилестроительные фирмы монтируют спутниковые системы обнаружения на все выпускаемые ими автомобили.

6. Несомненно, что в недалеком будущем массовое распространение получат **комплексные противоугонные системы** типа «Telseg», «Boisъ», способные не только фиксировать механические воздействия на ТС, автоматически выключать двигатель в случае несанкционированного его запуска и сообщить об этом владельцу, но и передавать идентификационную информацию и данные о месте нахождения ТС правоохранительным органам.

Рассмотрим работу подобных устройств на примере отечественной системы КОРЗ (далее по тексту раздела «комплекс»).

Закрывая автомобиль, владелец с помощью скрытого переключателя включает комплекс. При открытой двери приемник, находящийся у владельца, издает короткие звуковые сигналы. После закрывания дверей система ставится на режим охраны. В случае колебания автомобиля или удара^а по нему приемник выдает звуковой сигнал, который можно выключить кнопкой «сброс», убедившись в безопасности ТС. Радиус действия приемника сигналов — до 2 км.

Розыск транспортных средств

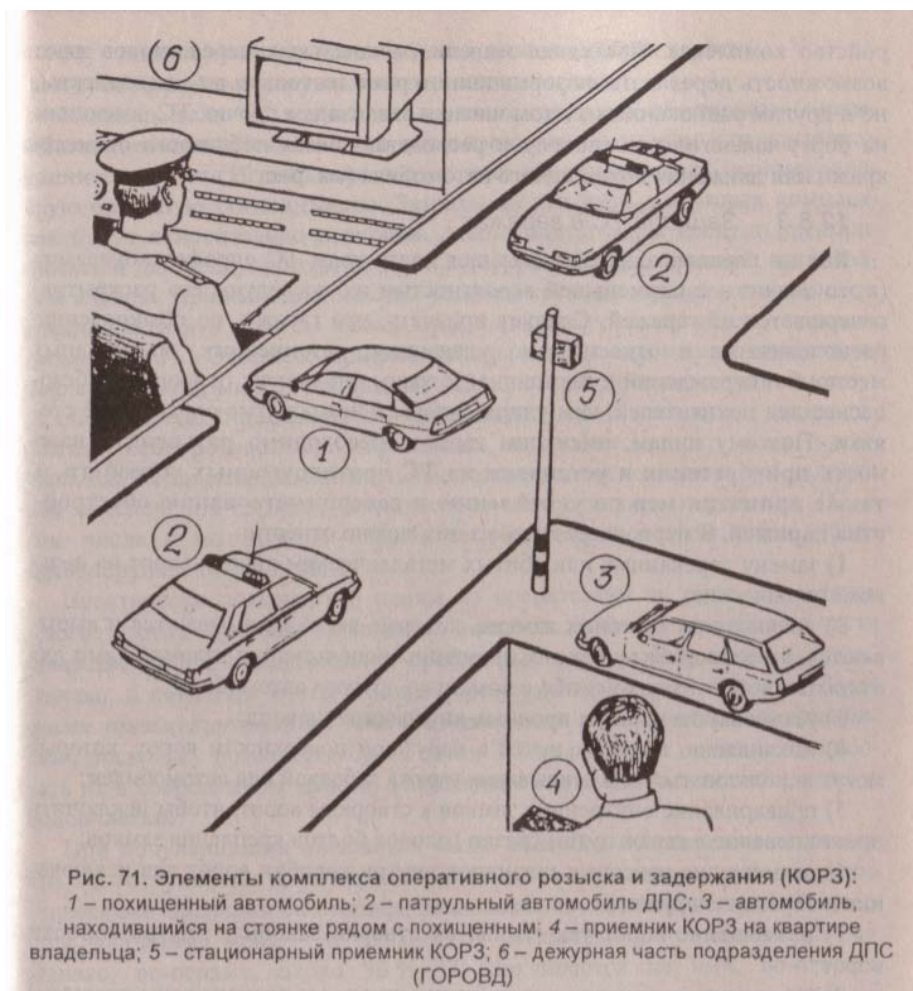


Рис. 71. Элементы комплекса оперативного розыска и задержания (КОРЗ):

1 – похищенный автомобиль; 2 – патрульный автомобиль ДПС; 3 – автомобиль, находившийся на стоянке рядом с похищенным; 4 – приемник КОРЗ на квартире

владельца; 5 – стационарный приемник КОРЗ; 6 – дежурная часть подразделения ДПС (ГОРОВД)

Если владелец по каким-либо причинам не реагирует на сигналы своего приемника, а злоумышленник проник в автомобиль и завел двигатель, в ближайшие органы внутренних дел, на посты ДПС и в патрульные автомобили передается информация о краже данного ТС. Установленные в них специальные приемники издают звуковой сигнал, а на панели их индикаторных блоков высвечиваются данные о марке, цвете, государственном номере ТС и другие сведения (например о его владельце, месте и способе стоянки автомобиля, номерах двигателя, кузова, технического паспорта), которые можно предварительно записать в оперативно запоминающее устройство

ройство комплекса. Последние модели 24-канальных передатчиков дают возможность передавать информацию о краже не только по милицеским, но и другим радиоканалам, в том числе и владельцам прочих ТС, имеющим на борту аналогичную систему и располагающимся поблизости от места кражи или движения похищенного автомобиля (см. рис. 71).

72.8.3, *Защита ТС в гаражах*

Как ни парадоксально, но большая часть краж ТС «профессионалами» (а это значит - с наименьшей вероятностью их последующего раскрытия) совершается из гаражей. Следует признать, что гаражи, по обыкновению расположенные в относительно удаленных, затемненных, малолюдных местах без ограждений и постоянной охраны, во многих отношениях безопаснее для похитителей, чем улицы, дворы или открытые охраняемые стоянки. Поэтому лицам, имеющим гаражи, необходимо **разъяснить важность приобретения и установки на ТС противоугонных устройств, а также принятия мер по укреплению и совершенствованию обустройства гаражей.** К первоочередным из них можно отнести:

- 1) замену деревянных или обитых металлическим листом ворот на цельнометаллические;
- 2) ликвидацию навесных замков, которые легко взламываются и вырываются, а необходимые для них проушины используются взломщиками для открытия ворот лебедкой либо с помощью другого автомобиля;
- 3) установку на воротах прочных внутренних щеколд;
- 4) ликвидацию мощных ручек с наружной поверхности ворот, которые могут использоваться для открывания гаража лебедкой или автомобилем;
- 5) приваривание внутренних замков к створкам ворот, чтобы исключить проникновение в гараж путем срезки головок болтов крепления замков;
- 6) размещение навесных шарниров внутри коробки ворот для исключения срезки снаружи;
- 7) размещение ворот так, чтобы их створки заходили внутрь коробки ворот;
- 8) укрепление шарниров ворот (если они все же расположены снаружи) путем приваривания к ним металлического прута, кусков арматуры или проката, чтобы затруднить возможное их перепиливание;
- 9) установку металлической защитной сетки в гараже с деревянным покрытием;
- 10) обшивку внутренней поверхности дверей гаража асбестом или плоскими листами шифера, что не позволит использовать газовую резку для проникновения в гараж;
- 11) установку защитной сетки на полу металлического гаража с целью исключения проникновения в него путем подкопа и подъема домкратами;

Розыск транспортных средств

371

- 12) установку панорамного глазка в одной из створок ворот;
- 13) обустройство наружного освещения у гаража.

Наконец, если ТС хранятся в крупных гаражных комплексах (гараж-кооперативах) необходимо рекомендовать их членам или администрации сооружать ограждения территории и устанавливать периметрическу*о охранную сигнализацию. Затраты на эти цели в крупных комплексах будут относительно невелики. Аналогичные меры следует предпри-нцмать и для предупреждения краж с территории предприятий, организаций и фирм. При выполнении этих условий *крупные гаражные комплексы превращаются в одно из самых эффективных средств обеспечения сохранности ТС*. Особенно привлекательны в этом отношении многоэтажные комплексы, многолетний опыт эксплуатации которых свидетельствует об их высокой надежности и рентабельности. В частности, члены гаражных кооперативов, организованных на их базе, вносят на их строительство и содержание минимальные взносы, в них создаются все условия для обеспечения охраны, технического обслуживания и ремонта ТС, в том числе и мотоциклов - наиболее обделенной в этом плане части транспортного парка страны.

Практически повсеместно одним из препятствий на пути сооружения многоэтажных гаражных комплексов являются активные возражения части общественности, обеспокоенной проблемами охраны окружающей среды. Однако, в конечном счете, именно ***гаражный комплекс обладает большими преимуществами в плане обеспечения экологической безопасности***, поскольку позволяет убрать сотни ТС из-под окон домов и изолировать их в современном здании, оснащенном системами вентиляции, газо- и водоочистки.

При популяризации описанных выше способов обеспечения сохранности ТС сотрудникам ДПС нередко приходится сталкиваться с их пессимистическими оценками со стороны владельцев автотранспорта. Разумеется, указанные меры не панацея от посягательств «профессионалов». Однако, во-первых, около 90 % ТС похищаются не ими, во-вторых, «профессионалы» весьма расчетливы и стремятся не рисковать, если совершение кражи связано с дополнительными затратами времени на проникновение в гаражи, открывание (отключение) замков, противоугонных Устройств и другими действиями, **существенно повышающими вероятность обнаружения посягательства на ТС**.

12.8.4. Защита ТС в процессе движения и кратковременных остановок

Вероятность нападения на водителей и пассажиров транспортных средств в России значительно выше, чем в других европейских странах.

Хищения, грабежи, разбои на автостоянках, у ресторанов, кинотеатров также у светофоров, в зонах производства дорожно-строительных работ и в других местах вынужденной остановки стали обыкновением. Банды грабителей на легковых автомобилях и мотоциклах, вооруженные холодным и огнестрельным оружием, а также располагающие средствами связи, способны принимать информацию по милицеским каналам, используют для нападения и разбоя преимущественно иногородний и транзитный транспорт. При этом

они нередко имеют предварительные данные о но-менклатуре, объемах, сроках доставки грузов отдельными автомобилями перегоне новых ТС или ТС, снятых с учета. Примечательно, что уровень латентности совершенных данными лицами преступлений очень высок. Лишь 4-5 % потерпевших обращаются в правоохранительные органы с *соответствующими* заявлениями, причем ситуация усугубляется случаями отказа в регистрации такого рода нападений¹⁵.

При организации дорожно-патрульной службы и постановке задач личному составу следует исходить из того, что в настоящее время пользователи ТС не имеют достаточно надежной защиты своей собственности, здоровья и жизни. Не случайно более 80 % из них не верят в способность милиции эффективно противостоять преступным посягательствам на автомобильных дорогах. Безусловно, тому есть объективные причины: *практически полное отсутствие сети дорожной связи (в том числе и между стационарными постами ДПС, расположенными на границах смежных административно-территориальных образований), недостаточная численность нарядов милиции и т. п.* Поэтому весьма актуальной становится пропаганда способов защиты ТС в пути. Следует рекомендовать водителям при движении в ночное время или по малонаселенной местности предпринимать следующие действия:

- 1) постоянно держать закрытыми защелки замков дверей;
- 2) стремиться останавливаться у светофоров во втором или третьем от тротуара или обочины ряду движения;
- 3) не останавливаться по просьбе или требованию неизвестных людей;
- 4) говорить с лицами, пытающимися что-либо спросить, желающим прикурить и т. п., только через слегка опущенное боковое стекло;
- 5) не останавливаться на ночлег в малоосвещенных и глухих местах;

¹⁵ Чаще всего нападению подвергаются лица, занимающиеся перевозками пассажиров⁸ частном порядке (до 30 % случаев), водители, осуществляющие междугородние перевозки (до 8 %), и лица, охраняющие автомобили. Как правило, эти преступления совершаются в темное время. В последнее время преступные группировки нередко совершают намеренные столкновения с заинтересованным их ТС, обвиняют его водителя в ДТП, вынуждают водителя написать доверенность на право управления автомобилем и забирают данное транспортное средство.

розыск транспортных средств

373

- 6) не останавливаться на придорожной автомобильной стоянке в одиночестве¹⁶.

Список таких рекомендаций можно продолжить, но очевидно, что способы защиты от нападений или захвата ТС основываются на формальной логике. К сожалению, ими часто пренебрегают, хотя действенность указанных мер, несмотря на их простоту, исключительно велика.

12.9. Способы превентивной маркировки ТС

Розыск ТС значительно облегчается, когда похищенный автомобиль «говорит» сам за себя посредством системы типа КОРЗ. Но, поскольку не все ТС имеют на борту подобное оборудование, для облегчения поиска в случае их кражи следует рекомендовать владельцам автомобилей и мото-циклов тщательно запоминать их характерные признаки (царапины, вмятины, трещины на стеклах и зеркалах, дефекты узлов и деталей, оригинальные конструктивные элементы и т. п.). При этом наивысшую ценность представляют приметы, скрытые от посторонних, так как похитители, как правило, заменяют государственный регистрационный знак ТС, номера агрегатов, таблички завода-изготовителя, перекрашивают кузов, устраняют его характерные внешние дефекты и атрибутику (наклейки, надписи, декоративные детали, противотуманные фары и т. п.).

На первый взгляд, это не проблема — каждому известен десяток-другой таких «мелочей». Однако в необходимых случаях их расположение, размеры, форма и вид материала, из которого они изготовлены, должны быть переданы пользователем ТС с такой точностью и полнотой, какие обеспечивают восприятие этой информации сотрудниками ДПС при передаче данных по радио, телефону или телетайпу. К сожалению, далеко не все потерпевшие могут дать приемлемое описание идентификационных признаков в силу малого срока эксплуатации принадлежащего им автомобиля, например, непосредственно после его покупки, при краткосрочном или периодическом использовании, а также после ремонта ТС на предприятиях автосервиса. В последние годы на качестве опознавательной информации о разыскиваемых ТС сказывается относительно высокий уровень ротации их владельцев. Учитывая вышеизложенное, в беседах с владельцами следует рекомендовать им проводить скрытую и открытую маркировку узлов, агрегатов, стекол, радиоаппаратуры и деталей ТС в порядке, который ^{МБГ} рассматривали в разделе 7.2 пособия.

Это опасно под утро, когда другие ТС покидают стоянку, а оставшиеся одно или несколько подвергаются нападению.

13. КОНТРОЛЬ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК КРУПНОГАБАРИТНЫХ, ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ И **ОПАСНЫХ** ГРУЗОВ

Рост грузоподъемности подвижного состава автомобильного транспорта, расширение производства в добывающей, строительной, химической и других отраслях промышленности, внедрение поточных технологий и другие факторы технико-экономического порядка влекут увеличение объема перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Прежде всего, это обусловлено тем, что изготовление сложных конструкций и других изделий в заводских условиях с последующим монтажом или использованием на месте непосредственного применения ускоряет время производства работ, позволяет добиться существенной экономии времени и средств. К тому же, зачастую

это является единственно возможным способом решения той или иной технической проблемы.

Заметно возрастает интенсивность перевозок опасных грузов. Их название говорит само за себя. Будучи помещенными в современные транспортные средства, при ДТП они превращаются во всепожароопасные снаряды. Происшествия, связанные с перевозками опасных грузов, - неизменные лидеры по тяжести последствий. Так в Испании от наезда на скалу взорвалась автоцистерна с 20 т сжиженного полипропилена. От взрыва и ожогов погибли более 200 и ранены около 500 человек, полностью уничтожены 80 автомобилей и множество строений. Подобные катастрофы, правда несколько меньшего масштаба, ежегодно происходят и в России. В общем объеме грузооборота автотранспорта опасные грузы составляют около 3-5 %. Хотя доля ДТП при таких перевозках относительно невелика, средний ущерб от них превышает аналогичный показатель для «обычных» происшествий в десятки раз. Оценка ДТП на региональном уровне в России также позволяет сделать вывод о том, что инциденты, возникающие при перевозке опасных грузов, как правило, сопровождаются особо тяжкими последствиями. Этому способствуют следующие эксплуатационные качества улично-дорожной сети, значительные

Контроль безопасности перевозок опасных грузов

375

распространенность отступлений от установленных правил перевозок, а также недостаточная квалификация должностных лиц автотранспортных предприятий и сотрудников ДПС, осуществляющих контроль транспортировки данной категории грузов.

13.1. Обеспечение безопасности перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов

13.1.1. Классификация грузов

Исходя из действующих нормативных актов [8], [9], [13.1], [13.2], [13.4] и физических параметров грузов, перевозимых автомобильным транспортом, данные грузы можно условно подразделить на следующие категории:

- 1) обычные;
- 2) негабаритные;
- 3) крупногабаритные;
- 4) тяжеловесные;
- 5) опасные (подробнее о понятии и классификации опасных грузов см.: раздел 13.2).

1. К обычным можно отнести те из них, масса которых и распределение нагрузки по осям ТС не превышают величин, установленных предприятиями-изготовителями автомобилей и автомобильных прицепов, предназначенных для эксплуатации на дорогах общего пользования, а габаритные размеры груза и ТС соответствуют ПДД (т. е. их ширина - не более 2,5 м, длина - не более 20 м (включая прицеп), высота - не более 4 м, выход за пределы габарита спереди и сзади ТС - не более 1 м).

При этом исходят из того, что груз будет размещаться и закрепляться так, чтобы он не подвергал опасности участников движения, не выпадал, не воло-

чился, не ограничивал водителю обзорности, не нарушал устойчивости ТС, не затруднял управление им, не закрывал внешние световые приборы, световозвращатели, номерные и опознавательные знаки, не препятствовал восприятию сигналов, подаваемых рукой, не создавал шума, а также не Яоднимал пыли и не загрязнял окружающую среду [8].

2. Грузы, которые выступают за габариты ТС, предназначенных для эксплуатации на дорогах общего пользования, спереди или сзади от 1 до ^М> а также имеющие габарит более 0,4 м от внешнего края переднего ^{Или} заднего габаритного огня, относятся к негабаритным. Их перевозка Допускается при условии обозначения специальными знаками «Крупно-габаритный груз», выполненными в виде щитков размером 0,4 * 0,4 м с

нанесенными по диагонали красными и белыми полосами шириной 50 мм, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости-оснащения световозвращающими приспособлениями или фонарями впереди белого, сзади красного, сбоку оранжевого цвета. Для обозначения гибких связующих звеньев при буксировке ТС с грузом используются щитки или флажки размером 0,2 * 0,2 м с окраской, аналогичной окраске специальных щитков.

Зеркала заднего вида, приспособления противоскольжения, надетые на колеса, шины вблизи их контакта с дорогой, крылья, брызговики колес и другие детали, выполненные из эластичных материалов, могут выступать за пределы габаритов, установленных ПДД, не более чем на 0,05м [13.2].

3. К крупногабаритным грузам относятся:

- а) одиночные ТС длиной более 12 м;
- б) автопоезда длиной более 20 м и автопоезда, имеющие в своем составе два и более прицепа (полуприцепа) независимо от их общей длины;
- в) двузвенные сочлененные автобусы и троллейбусы;
- г) ТС- с грузом и без груза шириной более 2,5 м (рефрижераторы и изотермические кузова более 2,6 м);
- д) грузы высотой более 4 м (с учетом высоты платформы ТС);
- е) грузы, выступающие за заднюю точку габарита ТС более 2 м. . Учитывая неразрывную кинематическую связь ТС и перевозимых на них грузов непосредственно в процессе дорожного движения, далее по тексту этого раздела мы будем использовать термин «грузы» применительно как к самим крупногабаритным и тяжеловесным грузам, так и к перевозящим их ТС, собственная масса и габариты которых существенно влияют на осевые нагрузки, высоту груза относительно поверхности дороги и на другие параметры.

4. К тяжеловесным относятся следующие грузы:

- а) полная масса которых превышает значения, указанные в таблице 25;
- б) осевая масса грузов превышает значения, указанные в таблицах 26 и 27;
- в) при движении по мостовым сооружениям полная масса груза превышает значения, приведенные в таблице 28 или соответствует указанным в таблице 29 [13.2].

Грузы, весовые параметры которых соответствуют таблице 29, принято относить ко второй **категории**, а все остальные, указанные в пп. 3 и 4 настоящего раздела, - к первой. Категория груза должна в обязательном порядке указываться в разрешении на перевозку.

Таблица 25 Весовые и конструкционные параметры ТС групп А и Б

Наименование ТС	Полная масса (т)				Расстояние между крайними осями ТС группы А не менее (м)
	Группа А ¹		Группа Б ²		
Одиночные Двухосные Трехосные Четырехосные и более	18 30	25	12 22	16,5	3,0 4,5 7,5
Седельные автопоезда Трехосные Четырехосные Пятиосные и более	28 38	36	18 28,5	23	8,0 П,2 12,2
Прицепные автопоезда Трехосные Четырехосные Пятиосные и более	28 38	36	18 28,5	24	10,0 И,2 12,2
Сочлененные Двухзвенные автобусы и троллейбусы	28				10,0

Осевая масса двухосных тележек ТС

Таблица 26

Расстояние между осями (м)	Осевая масса (т)	
	ТС группы А	ТС группы Б
До 1,0	6,0	4,5
Свыше 1,0 до 1,35	7,0 ³	5,0
Свыше 1,35 до 1,65	8,0 ⁴	5,5
— — 2,0 Свыше 1,65 до	9,0	5,7

Свыше 2,0	10,0	6,0

Таблица 25

Весовые и конструкционные параметры ТС групп А и Б

Наименование ТС	Полная масса (т)		Расстояние между крайними осями ТС группы А не менее (м)
	Группа А ¹	Группа Б ²	
Одиночные			
Двухосные	18	12	3,0
Трехосные	25	16,5	4,5
Четырехосные и более	30	22	7,5
Седельные автопоезда			
Трехосные	28	18	8,0
Четырехосные	36	23	11,2
Пятиосные и более	38	28,5	12,2
Прицепные автопоезда			
Трехосные	28	18	10,0
Четырехосные	36	24	11,2
Пятиосные и более	38	28,5	12,2
Сочлененные			
Двузвенные автобусы и троллейбусы	28	—	10,0

Таблица 26

Осевая масса двухосных тележек ТС

Расстояние между осями (м)	Осевая масса (т)	
	ТС группы А	ТС группы Б
До 1,0	6,0	4,5
Свыше 1,0 до 1,35	7,0 ³	5,0
Свыше 1,35 до 1,65	8,0 ⁴	5,5
Свыше 1,65 до 2,0	9,0	5,7
Свыше 2,0	10,0	6,0

В группу А входят ТС с осевыми массами наиболее нагруженной оси свыше 6 и до 10 т и "Р^еДназначенные для эксплуатации на дорогах, покрытия которых построены или усилены "ОД осевую массу 10т [13.2].
У"

^лГруппе Б относятся ТС с осевыми массами наиболее нагруженной оси до 6 т, предназна-^ленные для эксплуатации на всех дорогах.

⁴^лТС, спроектированных до 1995 г., допускаются осевые массы 8,0 и 5,5 т соответственно. Д^ля данной категории ТС осевая масса может достигать 9,0 т при условии, если нагрузка, Р^И:<одящаяся на смежную ось, не превышает 6 т.

безопасности перевозок опасных грузов

379

Расстояние между край- ними осями тележек (м)	Осевая масса (т)	
	ТС группы А	ТС груп- пы Б
До 2,0	5,5	4,0 ~""^
Свыше 2,0 до 2,6	6,5	4,5
Свыше 2,6 до 3,2	7,5	5,0
Свыше 3,2 до 5,0	8,0	5,5
Свыше 5,0	10,0	6,0

Таблица 28

Расстояние между осями (м)	Полная масса (т)
Более 7,5	30
Более 10,0	34
Более 11,2	36
Более 12,2	38

Таблица 27

Осевая масса трехосных тележек ТС

Расстояние между крайними осями тележек (м)	Осевая масса (т)	
	ТС группы А	ТС группы Б
До 2,0	5,5	4,0
Свыше 2,0 до 2,6	6,5	4,5
Свыше 2,6 до 3,2	7,5	5,0
Свыше 3,2 до 5,0	8,0	5,5
Свыше 5,0	10,0	6,0

Таблица 28

Расстояние между осями (м)	Полная масса (т)
Более 7,5	30
Более 10,0	34
Более 11,2	36
Более 12,2	38

Таблица 29

Проектная нормативная нагрузка на мостовое сооружение ⁵	Параметры ТС		
	Общая масса (т)	Нагрузка на ось (т)	База (м)
Н 8 и НГ 30	Более 30	Более 7,6*	Менее 4,0
Н 10 и НГ 60	Более 60	Более 9,5* Более 12,0*	Менее 5,0
АК 8, Н13, НГ 60	Более 60	Более 16,0	Менее 5,0
Н 18, НК 80	Более 80	Более 20,0	Менее 3,6
АК 11, Н 30, НК 80	Более 80	Более 20,0	Менее 3,6

* Для деревянных мостов.

Таблица 29

Проектная нормативная нагрузка на мостовое сооружение ⁵	Параметры ТС	
нагрузка на мостовое сооружение ⁵	Нагрузка на ось (т)	База (м)
Н 8 и НГ 30 Более	30 Более 7,6	Менее 4,0 — •
НЮиНГ60 Боле^	! 60 Более 9,5* 12,0*	Менее 5,0 — — — —

AK8, H13, HГ60 Болес	.60 лее 16,0	Бо-	Менее 5,0
H18, HK80 Болес	; 80 лее 20,0	Бо-	Менее 3,6 [^]
AK11, H30, HK80 Боле<	.80 лее 20,0	Бо-	Менее 3, [^] — — — — — "Δ

Для деревянных мостов.

⁵ Подробно о конструкции и нормативных нагрузках мостовых сооружений см.: *ман М. Е., Дедух И. Е.* Мосты и сооружения. М, 1981; СНиП 2.05.03.-84, С точки зрения организации транспортного процесса *особенности крупногабаритных и тяжеловесных грузов состоят в следующем* :

- 1) они перевозятся по специальным правилам [13.2];
- 2) водители ТС или сопровождающие грузы лица обязаны иметь при себе:
 - а) разрешение на перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза по дорогам общего пользования Российской Федерации (далее по тексту раздела «разрешение»);
 - б) пропуск, предоставляющий право на движение ТС (далее по тексту раздела «пропуск»).

Среди крупногабаритных грузов наиболее распространены перевозки изделий, имеющих сверхнормативную ширину и высоту. Длинномерные грузы встречаются значительно реже, что обусловлено, прежде всего, сложностью преодоления поворотов в населенных пунктах. Успешно развиваются перевозки тяжеловесных грузов. Росту объема перевозок способствует увеличение и совершенствование специализированного парка ТС большой грузоподъемности и крупнотоннажных прицепов к ним. Так, Челябинский машиностроительный завод выпускает прицепы и полуприцепы грузоподъемностью до 300 т. Например, 12-осный прицеп УМЗАП-8389 имеет 96 колес, что обеспечивает низкую осевую нагрузку. Однако, как мы уже отмечали, перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов ставят ряд проблем организационно-технического характера, поскольку при их осуществлении требуется предварительное решение вопросов не только *обеспечения безопасности движения*, но и *сохранности дорог и дорожных сооружений* (вплоть до предварительной реконструкции проезжей части, мостов, эстакад, подготовки объездов и т. д.). Это необходимо в связи с недостаточной шириной дорог, ограниченной высотой проездов, путепроводов, линий электропередач и связи, недостаточной прочностью дорожных покрытий и искусственных сооружений, малыми радиусами поворотов и т. д. В связи с этим должностным лицам ГИБДД нередко приходится требовать изменения

времени, маршрута перевозок, замены тяга-чей и автомобилей прикрытия, рекомендовать разборку или облегчение перевозимых конструкций. Указанные обстоятельства определяют необходимость разрешительной системы в данном виде перевозок.

73. 1.2, Порядок оформления разрешений на перевозки

Чтобы получить разрешение на перевозку крупногабаритного или Тяжеловесного груза, предприятия, фирмы и частные лица представляют Территориальные дорожные органы заявления, в которых указываются: наименование и адрес грузоперевозчика, маршрут перевозки, время и Значение ее осуществления, минимальный радиус поворота транспортного

средства с грузом, количество осей, колес и схема их взаиморасположения, распределение нагрузки по осям, общий фактический вес, габариты скорость движения и марка используемого транспортного средства. Существенное значение при этом имеют протяженность маршрута и категория используемых автомобильных дорог. Если перевозка осуществляется в пределах одного административного района или города либо по дорогам местного значения, то разрешение выдают соответствующие *управления автомобильных дорог, дорожные департаменты, комитеты дорожного хозяйства, областные дорожные фонды и другие территориальные дорожные органы*, на которые возлагается управление той или иной сетью дорог. Когда маршрут движения частично или полностью проходит по дорогам федерального значения, разрешения выдаются *региональными и федеральными дирекциями автомобильных дорог*. Например, если груз транспортируется из Орловской области в г. Москву, разрешение должно быть получено в Федеральной дирекции автомобильной дороги Москва-Харьков. Международные перевозки осуществляются по разрешениям *Федеральной автомобильно-дорожной службы России*.

В свою очередь, все указанные выше органы согласуют перевозки с организациями, имеющими на своем балансе мосты, путепроводы, подземные трубопроводы, воздушные линии электропередач, а также с другими заинтересованными учреждениями. Например, при перемещении такого рода груза через ЖДП перевозка согласуется с начальником соответствующей дистанции пути данной железной дороги, если хотя бы один из параметров груза соответствует следующим:

- а) ширина 5 м и более;
- б) высота 4,5 м и более;
- в) длина ТС с одним прицепом превышает 20 м;
- г) автопоезд имеет два и более прицепов;
- д) максимальная скорость ТС менее 8 км/ч;
- е) груз относится ко второй категории.

После получения разрешения в дорожных органах грузоперевозчик обязан согласовать перевозку с подразделением ГИБДД, на территории обслужива-

ния которого начинается маршрут движения. В ходе согласования начальник ГИБДД или подотдела (отделения) дорожной инспекции устанавливает максимальную скорость движения ТС, дополнительные меры безопасности перевозки с учетом погодных условий и может принять решение о необходимости сопровождения груза автомобилем прикрыти или патрульным автомобилем ДПС⁶. В течение 5 дней после согласова-

Контроль безопасности перевозок опасных грузов

381

⁶ Подробно о порядке сопровождения крупногабаритных, тяжеловесных и опасных гру^У³⁰ см.: раздел 14.4 пособия. М

ния условий перевозки грузоперевозчик получает пропуск, в котором отража^ются данные о ТС, время и маршрут перевозки, наименование грузоперевозчика, установленная скорость движения, вид сопровождения и связи, все изменения в организации движения на период перевозки, а также сведения об организации, выдавшей разрешение грузоперевозчику. Выдача пропуска регистрируется в специальном журнале, где отмечаются серия и номер пропуска, дата его выдачи и данные о лице, получившем его. Бланки разрешений и пропусков выполняются типографским способом с элементами защиты от ••подделки. В процессе перевозки пропуск размещается в правом нижнем углу ветрового стекла ТС.

Как правило, разрешение выдается на одну перевозку. Однако при систематических перевозках *однотипных грузов* *первой категории по установленному маршруту* срок действия разрешения может достигать *трех месяцев*. Международные и межрегиональные перевозки грузов второй категории осуществляются *только по одноразовым разрешениям*. При этом принимаются меры по приведению параметров груза в разряд, обеспечивающий безопасность перевозок с учетом характеристик дорожной сети.

13.1.3. Контроль осуществления перевозок

Контроль соблюдения установленных правил и условий перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов осуществляется органами утравления автомобильными дорогами, РТИ, а также личным составом ГИБДД. В частности, работники ДПС контролируют:

- 1) наличие у водителей и лиц, сопровождающих грузы, оформленных в установленном порядке разрешений, пропусков и лицензий;
- 2) выполнение правил перевозки грузов;
- 3) соответствие маршрутов и сроков перевозок;
- 4) оборудование прицепов и полуприцепов устройствами, обеспечивающими их автоматическую остановку при разрыве соединительных магистралей и исключающими «складывание» автопоезда в процессе торможения;
- 5) наличие и работоспособность стояночного тормоза, способного Удерживать ТС с перевозимым грузом на уклоне не менее 31 %;
- 6) наличие на ТС не менее двух противооткатных упоров.

В процессе контроля за дорожным движением наряды ДПС обязаны предотвращать и пресекать:

0 остановку ТС, перевозящих крупногабаритные и тяжеловесные грузы, ^{Не}
°обозначенных стоянок, расположенных за пределами дороги;
^ их движение по обочинам дорог, если это не предусмотрено разреше-

3) совершение обгонов транспортных средств, движущихся со скоростью 30 км/ч и более;

4) движение во время гололеда или при метеорологической менее 100 мм;

5) невыполнение дополнительных требований, указанных в разрезе и пропуске;
ени11

6) эксплуатацию ТС, перевозящих крупногабаритные грузы, без блескового маячка желтого или оранжевого цвета; Р°"

7) буксировку данными ТС других транспортных средств.

Как показывает практика, к наиболее распространенным нарушениям правил, совершаемым водителями ТС при перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов, относятся:

1) отсутствие знака ограничения скорости движения;

2) перевозка груза во время, не указанное в разрешении;

3) превышение установленной в разрешении ГИБДД максимальной скорости движения (до 60 км/ч по дорогам и 15 км/ч по мостовым сооружениям)*

4) отсутствие сигнальных щитков «Крупногабаритный груз» со световозвращающей поверхностью (см. рис. 72);

5) отсутствие разрешения на перевозку;

6) наличие в разрешении или пропуске исправлений и приписок;

7) отклонения от маршрута движения, указанного в пропуске;

8) несоответствие размеров и веса ТС параметрам, указанным в разрешении;

9) движение по обочинам;

10) отсутствие наружных зеркал заднего вида с левой и правой сторон кабины ТС;

11) использование прицепа, параметры которого не соответствуют указанным в разрешении и пропуске;

12) отсутствие опознавательных знаков автопоезда на автомобильно-тягаче и прицепных устройствах;

13) отсутствие или неисправность боковых указателей поворотов;

14) отсутствие опознавательного знака крупногабаритного транспортного средства; ^

15) движение ТС с грузами второй категории в темное время суток автомобиля сопровождения;

16) неисправность стояночного тормоза;

17) отсутствие либо значительное запыление светоотражающих способностей на задней части прицепов и полуприцепов, а также светоотражателей круглой формы спереди. СИРУ^

Следует отметить, что личный состав нарядов ДПС не всегда фиксирует нарушения установленных правил перевозки со стороны водителей

шль

тнх лиц, занятых организацией данного вида перевозок. С другой стороны, сотрудники ДПС нередко выдвигают к ним необоснованные претензии частности, требуют предъявления разрешения на перевозку длинномерных грузов, когда их длина не превышает нормативную. Укажем для сравнения, что длина автомобиля КАМАЗ-5320 с одним полуприцепом ГKB-8350 составляет лишь 16 м, длина автомобиля МАЗ-6422 с полуприцепом ДПКТ-А 409 (для перевозки легковых автомобилей) составляет всего 19,4 м.

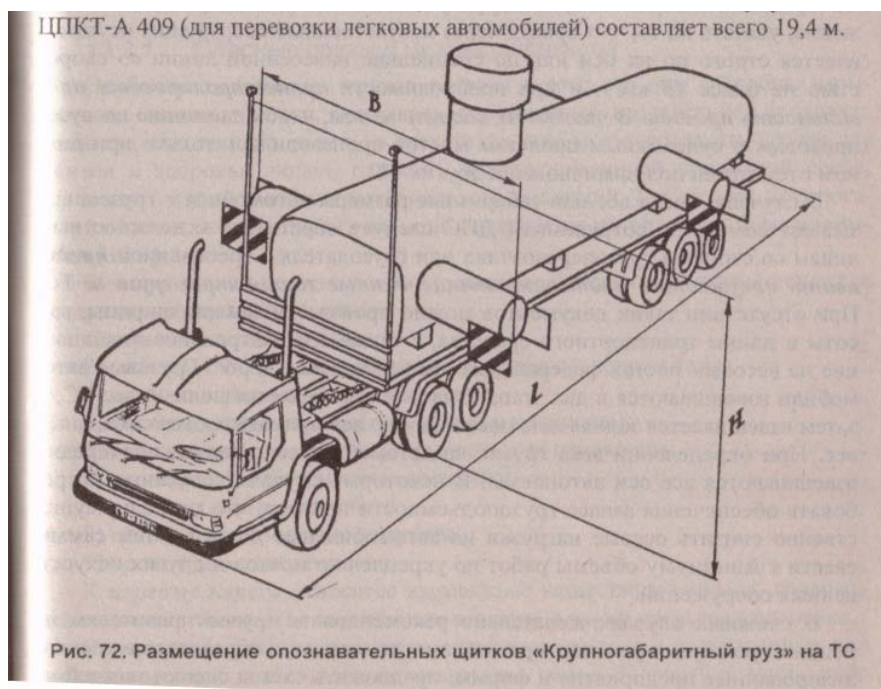


Рис. 72. Размещение опознавательных щитков «Крупногабаритный груз» на ТС

Зачастую инспектора ДПС оставляют без внимания устройства, предназначенные для крепления крупногабаритных и тяжеловесных грузов (коники, упоры), которые не всегда выполняются сдвигающимися, по этому предположению действующим стандартом, В результате даже при наличии на ТС эксплуатируются со сверхнормативными габаритами. Как правило, без соответствующего разрешения ГИБДД и обустройства внешней сигнализацией.

При движении крупногабаритного транспорта, особое внимание следует уделять на величину «выноса» прицепов относительно оси, поскольку при наличии значительного свеса длинномерных конструкций большой ширины возникает опасность встречных, попут-

ных и касательных столкновений. Отклонение прицепов не должно превышать 3 % от их габаритной ширины.

Сотрудники ДПС должны *напоминать* водителям и лицам дающим фузы, *важнейшие процедурные и технологические меры* ^{080*} по обеспечению безопасности перевозок. Например, установив ^{ования} ТС превышает нормативную нагрузку моста или иного дорожного ^{о Вео} жения, указать на то, что проезд через искусственные сооружения ^{о^"} вляется строго по их оси или по специально нанесенной линии со ^{т*} стью не более 15 км/ч, и при необходимости *проконтролировать вильность проезда*. В частности, следить за тем, чтобы движение по проходам и судоходным пролетам мостов производилось только при отсутствии под ними людей и других ТС.

В случаях, когда вес или габаритные размеры автомобиля с грузом вызывают сомнения, сотрудникам ДПС следует обратиться к должностным лицам со стороны грузоперевозчика или грузоотправителя с требованием *предъявить документы, подтверждающие данные параметры груза и ТС*. При отсутствии таких документов можно произвести замеры ширины, высоты и длины транспортного средства, а также его контрольное взвешивание на весовых постах федеральных автомобильных дорог. Грузовые автомобили взвешиваются в два этапа. Вначале определяется полный вес ТС, а затем взвешивается задняя ось, поскольку на нее приходится максимальный вес. При определении веса грузов на автомобиле с прицепом поочередно взвешиваются все оси автопоезда. В некоторых случаях допустимо потребовать обеспечения запаса грузоподъемности прицепа, что позволит ^{г^ще-} ственно снизить осевые нагрузки на автомобильные дороги и тем самым свести к минимуму объемы работ по укреплению мостов и других искусственных сооружений.

В сложных случаях желательно рекомендовать грузоотправителям ^{<*} решать проблемы транспортировки самостоятельно, а обратиться в специализированные предприятия и фирмы, предложить схемы сцепки тягачей крутых затяжных подъемах и спусках, запретить перевозки в случае ^{осл} нения дорожных условий либо в условиях недостаточной видимости, и в сумерках, ограничить скорость движения определенными ^{"ЛА} отмечая свои требования в графе «Особые отметки» бланка ^{^]} При этом важно своевременно *консультироваться* со специалистами в сферах автомобильного транспорта и автомобильных дорог, поскольку [^] ГИБДД возлагается ответственность конечной инстанции, разрешить перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

При выявлении нарушений правил перевозок сотрудники ДПС немедленно принимать меры по их пресечению (запрещать ^{пер} [^] чстранять водителя от управления ТС, запрещать эксплуатацию

резопасности перевозок опасных грузов

385

в соответствии с установленными техническими требованиями ^{8eД^{ен}} оставлять протокол и передавать его на рассмотрение начальнику ^{й^т - ^{п^м}} риального отдела (отделения) ГИБДД или командиру подразделения ^{ТерР} ДПС (подробнее см.: раздел 15).

3 2 Обеспечение безопасности перевозок опасных грузов

1321 Опасные грузы и их классификация

Особенность опасных грузов состоит в том, что они способны взрываться, самовозгораться, оказывать отравляющее воздействие, проявлять свойства как канцерогены и т. п., в результате чего могут создавать угрозу для жизни и здоровья людей, наносить вред окружающей природной среде, приводить к уничтожению материальных ценностей. Так же, как крупногабаритные и тяжеловесные грузы, они перевозятся по специальным правилам [ПЗ.3].

В зависимости от физико-химических характеристик опасные вещества подразделяются на 9 классов:

- 1) взрывчатые материалы;
- 2) сжатые, сжиженные и растворенные под давлением газы;
- 3) легковоспламеняющиеся жидкости;
- 4) легковоспламеняющиеся вещества и материалы;
- 5) окисляющиеся вещества и органические пероксиды;
- 6) ядовитые и инфекционные вещества;
- 7) радиоактивные материалы;
- 8) едкие и коррозионные вещества;
- 9) прочие опасные вещества,

К первому классу относятся взрывчатые вещества и изделия, содержащие одно или несколько взрывчатых веществ, а также средства взрывания.

Ко второму классу относятся сжиженные, сжатые и растворенные под давлением газы с абсолютным давлением паров 3 кг/см^2 и выше либо имеющие критическую температуру менее 50°C .

Третий класс составляют жидкости, растворы и суспензии, имеющие температуру вспышки не более 61°C в закрытом сосуде.

Четвертому классу относятся легковоспламеняющиеся или самовоспламеняющиеся твердые вещества. К этому классу относятся активно окисляющиеся вещества и органические

соединения, способные поддерживать горение, вызывающие самовоспламенение и взрыв.

Пятый класс составляют ядовитые и инфекционные вещества, способные вызывать смерть, отравление или заболевание при попадании внутрь

или при соприкосновении с кожей человека.

Седьмой класс - вещества с удельной радиоактивностью более 70 кК . К восьмому классу относятся вещества, которые могут вызывать серьезные повреждения живой ткани при утечке и просыпании,

кроме

безопасности перевозок опасных грузов

387

шении

[и грузов и транспортных средств, а также вызвать пожар в действии с органическими материалами или некоторыми химическими веществами. «Им. Девятый класс объединяет вещества с относительно низкой степенью при транспортировке, не отнесенные ни к одному из перечисленных классов, но требующие применения определенных правил перевозки и хранения. ^

Следует отметить, что наряду с общеизвестными химически активными ядерными, ядовитыми веществами и газами в категорию опасных грузов входят такие материалы, как промасленная ветошь, сжатый воздух, отходы обработки шерсти, свежие шкуры животных и ряд других.

Вещества, жидкости и газы с физико-химическими свойствами высокой степени опасности — взрывчатые, радиоактивные, самовозгорающиеся едкие, сильно ядовитые и т. п. — принято именовать **особо опасными**, а нефтепродукты, эфиры, пестициды, красители, смолы, хлопок и некоторые другие горючие материалы — **веществами с относительно низкой опасностью** (подробнее см.: приложение 7.2 к [13.3]).

В связи с перевозками опасных грузов автомобильным транспортом возникает необходимость защиты среды обитания людей, живущих вблизи автомобильных дорог, и, конечно же, водителей и пассажиров ТС от возможных взрывов, пожаров, отравлений, радиоактивного излучения и других вредных воздействий. Эта задача решается преимущественно путем:

- 1) применения особого порядка упаковки и размещения опасных грузов в транспортных средствах;
- 2) использования специализированных или специально оборудованных ТС,
- 3) обучения по специальным программам водителей ТС и лиц, сопровождающих опасные грузы;
- 4) оптимизации маршрутов и порядка перевозок;
- 5) применения **системы информации об опасности (СИО)**.

К основным элементам СИО относятся:

- 1) **информационные таблицы** — для обозначения транспортных средств;
- 2) **аварийные карточки** — для определения мероприятий по авариям или инцидентам и их последствий;
- 3) **информационные карточки** — для расшифровки кодов экстренных мер, указанных в информационных таблицах;
- 4) **специальные окраска и надписи** — для ТС, перевозящих грузы.

13.2.2. Порядок получения разрешения на перевозку опасных грузов для получения разрешения на перевозку особо опасных грузов предприятия, организации, учреждения и фирмы обязаны представить в лицензионно-разрешительные подразделения ОВД по месту приема груза следующие документы:

^

^ **Аварийную карточку системы информации об опасности**, в которые являются: техническое наименование, класс груза, код экстренных мер, принимаемых при ликвидации возможных аварий, и номер груза по ООН, физические и химические свойства груза, данные о его токсичности и взрывоопасности, опасности для жизни живых организмов, огне-

ительные средства, меры первой медицинской помощи, индивидуальные средства защиты и способы обезвреживания фуза.

2 Свидетельство о допуске ТС к перевозке опасного груза, выданное отделением (отделом) ГИБДД после технического осмотра транспортного средства.

3. Маршрут перевозки опасного груза, в котором так же, как и в аварийной карточке, указываются: техническое наименование, класс, код экстренных мер, вес опасного груза, допустимая скорость его перевозки и другие особые условия движения, наименование населенных пунктов, улиц, автомобильных дорог и места стоянок, пунктов погрузки и разгрузки на маршруте движения.

Маршрут перевозки разрабатывается предприятиями-грузоперевозчиками и *подлежит согласованию с соответствующими органами ШБДД* в следующих случаях:

- 1) перевозка осуществляется в сложных дорожных условиях (по горной местности, при наличии гололеда, снегопада, тумана и т. д.);
- 2) перевозятся особо опасные грузы;
- 3) перевозка выполняется колонной в составе более трех ТС.

Для согласования маршрута предприятия обязаны не менее чем за "суток до начала перевозки представить в соответствующее территориальное подразделение ГИБДД следующие документы:

- 1) маршрут перевозки опасного груза;
- 2) свидетельство о допуске ТС к перевозке опасного груза; ^{спец}инструкцию по перевозке опасного груза (только для ^{спец}опасных грузов).

Решение на транспортировку груза, выданное соответствующим реальным ОВД (только для особо опасных грузов)⁷.

м законодательством разрешение на перевозку ядерных материалов выдается органами Госатомнадзора России.

После согласования маршрута перевозки предприятия-грузоперевозчики обязаны выдать водителям ТС:

1. Путевой лист с указанием маршрута перевозки, фамилий лиц вождающих груз, номера опасного груза по списку ООН и надписи "Опасный груз", выполненной красным цветом в верхнем правом углу;
2. Товарно-транспортную накладную на перевозимый груз
3. Свидетельство о допуске водителя к перевозке опасного груза
4. Аварийную карточку системы информации об опасности
5. Лицензионную карточку на ТС с отметкой «Перевозка опасных грузов» [6.3].
6. Маршрут перевозки опасного груза с указанием адресов и телефонов должностных лиц АТП, грузоотправителя, грузополучателя, ответственных за перевозку, а также дежурных частей подразделений ДПС, обслуживающих маршрут перевозки.
7. Паспорт безопасности вещества.

Водители, временно занятые на перевозках опасных грузов и не имеющие соответствующего свидетельства о допуске к перевозкам опасных грузов, обязаны проходить *специальный инструктаж* и *медицинский контроль*, о чем производится запись в путевых документах. Следует отметить, что нередко эта процедура выполняется формально, несмотря на то, что для подобных перевозок требуются люди с хорошими психофизиологическими качествами, регулярно проходящие квалифицированный медицинский контроль, знающие способы и приемы защиты от вредного воздействия опасных веществ и технологию ликвидации возможных аварийных ситуаций, а также прошедшие соответствующую стажировку.

Перевозка взрывчатых веществ производится при обязательном сопровождении ТС *экспедитором* или иным должностным лицом, имеющим право на охрану и производство работ с указанными веществами.

Материалы, относящиеся к веществам с относительно низкой опасностью, могут перевозиться без применения элементов СИО.

Международные перевозки опасных грузов по территории России осуществляются в соответствии с нормами и правилами, установленными международными конвенциями и межправительственными соглашениями.

13.2.3. Требования к техническому состоянию и ТС, перевозящих опасные грузы

Безопасность перевозок опасных грузов в значительной степени ^
• делается подготовкой ТС, к техническому состоянию которых пр ^.
• являются повышенные требования. Поэтому любая организация или У ^ ^
ление, осуществляющие перевозки, наряду с такими документ ^
разрешение органа внутренних дел на хранение и перевозку
маршрут перевозки, технические условия безопасности и другими ентами,
должны представлять в ГИБДД свидетельство о допуске также само ТС, ко-
торое предварительно оснащается специальным оборудованием и СИО. В частно-
сти, проблесковыми маячками желтого и синего цветов, информацион-
ными таблицами (см. рис. 73-
мЛИ "Р" -

" которые устанавливаются на передние бампера, задние стенки кузов-
и автоцистерн так, чтобы они не перекрывали государственные регистра-
В онные знаки и не выступали за габариты ТС. Размеры и цветовая гамма
блии определяются Правилами перевозки опасных грузов автомобильным
нспортом [3.3]. На малотоннажных грузовых автомобилях могут уста-
навливаться информационные таблицы меньших размеров (350 x 150 мм).

Номер вещества ^А по перечню ООН экстренных
Знак ч ^ / ^Р опасности

1 5K

1 382

690

300



Рис. 73. Информационная таблица

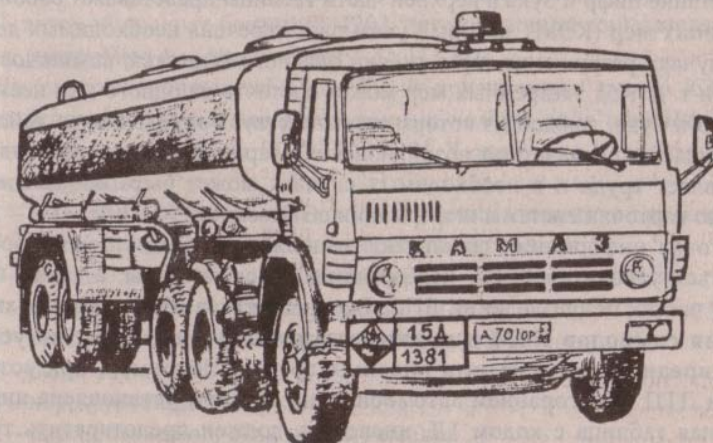


Рис. 73а. Размещение информационной таблички на грузовом автомобиле

Рис. 73. Информационная таблица
 а- Размещение информационной таблички
 на грузовом автомобиле



Рис. 74. Размещение информационной таблички на легковом автомобиле

Рис. 74. Размещение информационной таблички на легковом автомобиле

В левой стороне информационной таблицы указывается *знак опасности*, соответствующий ГОСТ 19433-88, цвет и надписи на котором характеризуют опасный груз, номер его класса и подкласса. Данный знак указывает на вид опасности посредством использования пяти основных символов: «взрыв», «пламя», «токсичность», «коррозия», «радиоактивность».

Сочетание цифр и букв в верхней части таблицы представляет собой код экстренных мер (КЭМ), который указывает перечень необходимых действий в случаях разрушения тары, утечки опасного вещества, возникновения пожара и т. д. Код экстренных мер может состоять из одного или нескольких цифр и букв, каждой из которых соответствует определенное действие по ликвидации последствий возникновения аварии. Расшифровка кода не представляет труда и в необходимых случаях может быть произведена помощью карточки системы информации об опасности (см. рис. 75).

Карточка информации об опасности должна в обязательном порядке находиться у водителей ТС, перевозящих опасные грузы, а также в должностных частях подразделений ДПС. Все инспектора ДПС обязаны знать значения символов КЭМ и принимать необходимые меры по устранению вредного воздействия опасных грузов. Например, при возникновении ДТП с возгоранием автомобиля, на котором установлена и

тор должен предотвратить у
в1/Λ

мационная таблица с кодом 1Д, инспектор ~™~,, ~Г-Λ, оССД ние пожара водой и проинформировать участников происшествия -^ц заинтересованных в ликвидации его последствий лиц о необход

использования сухих огнетушащих веществ, дыхательных аппаратов и защитных перчаток.

Символ

Значение символа

Воду не применять. Применять сухие огнетушащие средства

Применять водяные струи

Применять распыленную воду •

Применять пену или составы на основе хладонов

Предотвратить попадание веществ в сточные воды и водоемы

Необходимы дыхательный аппарат и защитные перчатки

Необходимы дыхательный аппарат и защитные перчатки только при пожаре

Необходим полный защитный комплект одежды и дыхательный аппарат

Необходима эвакуация людей

Символ	Значение символа
1	Воду не применять. Применять сухие огнетушащие средства
2	Применять водяные струи
3	Применять распыленную воду
4	Применять пену или составы на основе хладонов
5	Предотвратить попадание веществ в сточные воды и водоемы
Д	Необходимы дыхательный аппарат и защитные перчатки
П	Необходимы дыхательный аппарат и защитные перчатки только при пожаре
К	Необходим полный защитный комплект одежды и дыхательный аппарат
Э	Необходима эвакуация людей

Рис. 75. Карточка информации об опасности

Рис. 75. Карточка информации об опасности

Цифра в нижней части информационной таблицы указывает порядковый номер опасного вещества, присвоенный Комитетом экспертов ООН по перевозке опасных грузов. Например, дизельному топливу присвоен номер 1202, автомобильному бензину- 1203, детонирующим взрывателям- 0106 ит. д. (подробнее см.: приложение 7.3 к [13.3]).

На информационных таблицах ТС из других стран вместо КЭМ чаще всего используются *идентификационные номера вида опасности*, соответствующие соглашению ДОПОГ [11.13]. Указанные в них цифры обозначают следующее:

Г Т

* - выделение газа в результате давления или химической реакции;
жидкость воспламеняется или саморазогревается;
твердое вещество воспламеняется или саморазогревается; 5 ~ создается окисляющий эффект; - токсичность или опасность инфекции;
радиоактивность; 9 ~ коррозионная активность;
опасность самопроизвольной реакции. То эт в илентификационном номере
эти символы повторяются дважды,
03
начает усиление соответствующего вида опасности, а в случаях,

если достаточно одной цифры, после нее ставится ноль. Буква «Х» данным номером означает, что для ликвидации пожара на данном Тг
14

зя применять воду.

'аэдел

безопасности перевозок опасных грузов

• -

393

Наименования и номера некоторых опасных грузов, допущенных к перевозкам автомобильным транспортом

№ п/п	Наименование опасного груза	№ веще- ства по перечню ООН
1	Аммиак безводный сжиженный и растворы аммиака в воде концентрации более 50 %	-^ 1005
2	Аммиак водный	2672
3	Аммиачно-нитратные удобрения типа «А»	2069
4	Баллоны газовые малые	2037
5	Бензин автомобильный	1203
6	Взрыватели безопасные	0105
7	Волокна, ткани, пропитанные маслом	1372
8	Газ углекислый	1013
9	Капсюли-воспламенители	0044
10	Капсюли - детонаторы для взрывных работ	0029
11	Керосин	1223
12	Топливо дизельное	1202

Таблица 30

**Наименования и номера некоторых опасных грузов,
допущенных к перевозкам автомобильным транспортом**

№ п/п	Наименование опасного груза	№ вещества по перечню ООН
1	Аммиак безводный сжиженный и растворы аммиака в воде концентрации более 50 %	1005
2	Аммиак водный	2672
3	Аммиачно-нитратные удобрения типа «А»	2069
4	Баллоны газовые малые	2037
5	Бензин автомобильный	1203
6	Взрыватели безопасные	0105
7	Волокна, ткани, пропитанные маслом	1372
8	Газ углекислый	1013
9	Капсюли-воспламенители	0044
10	Капсюли – детонаторы для взрывных работ	0029
11	Керосин	1223
12	Топливо дизельное	1202

Автомобили, используемые для перевозки взрывчатых веществ и лий, легко-воспламеняющихся жидкостей и газов, должны иметь выпускную трубу, выведенную *впереди радиатора* на правую сторону с наклоном выпускного отверстия вниз. Когда конструктивные особенности не позволяют произвести такое переоборудование, допустимо выводить трубу *правую сторону вне зоны кузова, цистерны и мест размещения юопя проводов*. Труба глушителя автомобилей для перевозки легковоспламеняющихся жидкостей и газов оборудуется *съёмным искрогасителем* ^ ? разовых перевозках грузов 1-5 классов на автомобилях общего назнач допустимо ограничиваться установкой на выходное отверстие выпу трубы съёмного искрогасителя.

^ ныш бак ТС должен быть удален от аккумуляторной батареи, т нее непроницаемой перегородкой, а также удален от двигателя, отдел ских проводов и выпускной трубы. Кроме того, он защищается электр *цеским и щитками* со стороны днища и боков, которые не долж-^{^eПГ} ятствовать свободному выливанию топлива на землю в случае его ^{^1} ПР из топ-дивного бака, Емкость топливного бака должна обеспечивать з^сходзТС не менее 500км.

В автомобилях, занятых перевозками грузов 1-5 классов, электрические обя-зательном порядке должны быть защищены плавкими предохра-

116П«* "

телями промышленного изготовления или автоматическими выключате-я и иметь легкодоступные выключатели, расположенные как в кабине, и *вне кабины водителя*. Все электрические лампы, находящиеся внут-кузовов таких автомобилей, должны иметь цоколи без резьбы и закры-

ваться прочными **сетками** или **решетками**. Наливные ТС, предназначенные для перевозки легковоспламеняющихся жидкостей или газов, оборудуются **устройствами для отвода статического электричества** (металлической цепью и штырем), конструкция которых должна соответствовать условиям безопасной перевозки,

Кузова типа «Фургон» должны быть закрытыми, прочными и не иметь щелей. Они оборудуются соответствующей системой вентиляции в зависимости от свойств перевозимого опасного груза и дверями, закрывающимися на замок. Если для покрытия фургона используется ткань, она должна быть трудновоспламеняющейся, непромокаемой, перекрывать борта кузова не менее чем на 200 мм и прикрепляться к кузову металлическими рейками или цепями с запорными приспособлениями.

Автомобильные цистерны, используемые для перевозки опасных грузов, должны иметь сзади защитный бампер, предохраняющий от ударов попутно следующими ТС. При этом расстояние между задней стенкой цистерны или ее запирающей арматурой и бампером должно быть не менее мм. Если цистерны применяются для перевозки сжатых, сжиженных и Р творенных под давлением газов, то на их корпусах наносятся клейма или писи, указывающие наименование завода-изготовителя, номер цистер- Дав^{оД} $\wedge^6$ изготовления» общий вес, емкость, величину рабочего и пробного д^{ений} и клеймо ОТК завода-изготовителя.

в^{ии} Т^{Мо} $\wedge$ или^и применяемые для перевозки нефтепродуктов, в соответст-° Деисд^и $\wedge$ Р50913-96 должны комплектоваться специальной защитной и ад^с $\wedge^я$ водите-
ля, четырьмя знаками аварийной остановки на стойках

Тра^{НТОМ} $\wedge$ нейт^Рализации разлитых ГСМ.

Т^ьМи и °Р^{ТНЬ1е} средства, используемые для перевозки баллонов со сжа-
женными газами, должны иметь в кузовах деревянные поддоны

с гнездами, величина которых соответствует диаметру баллонов р баллоны перевозятся в горизонтальном положении, то на кажды" одевается резиновое или веревочное кольцо, диаметр которого в должен быть не менее 25 мм.

Все автомобили, занятые перевозкой опасных грузов, комплек наборами ин-
струментов для срочного мелкого ремонта, порошн^и $\wedge$ или углекислотными
огнетушителями, противооткатными упо^и $\wedge$ " средствами нейтрализации
перевозимого груза, двумя фонарями а^и $\wedge$ номного питания оранжевого
цвета, защитной одеждой и уснгрой °~ вами для водителя и сопровождаю-
щих лиц, а также двумя дорожнь знаками «Въезд запрещен». Кузова транс-
портных средств, автоцистеп

прицепы и полуприцепы, постоянно занятые на перевозках опасных
грузов,

должны окрашиваться в установленные для этих грузов опознавательны цве-
та и иметь соответствующие надписи (см. табл. 30).

Таблица 30а

Окраска кузовов транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов

№п/п	*% Наименование опасного груза	Цвет кузова (цистерны)	Надпись на кузове
1	Метанол	Оранжевый с черной полосой	Метанол-яд!
2	Аммиак	Любого цвета	Аммиачная вода _____
3	Вещества, выделяющие ' при взаимодействии с водой легко-воспламеняющиеся газы	Синий	Огнеопасно
4	Самовозгорающиеся вещества	Краснобелый	Огнеопасно^^
5	Легковоспламеняющиеся вещества	Оранжевый	Огнеопасно
6	Вещества, поддерживающие горение	Желтый	Огнеопасно Едкое вещество^
7	Едкие вещества	Желтый с черной полосой на обечайке	Едкое вещество

Таблица 30а

**Окраска кузовов транспортных средств, предназначенных
для перевозки опасных грузов**

№ п/п	Наименование опасного груза	Цвет кузова (цистерны)	Надпись на кузове
1	Метанол	Оранжевый с черной полосой	Метанол – яд!
2	Аммиак	Любого цвета	Аммиачная вода
3	Вещества, выделяющие при взаимодействии с водой легко-воспламеняющиеся газы	Синий	Огнеопасно
4	Самовозгорающиеся вещества	Красно-белый	Огнеопасно
5	Легковоспламеняющиеся вещества	Оранжевый	Огнеопасно
6	Вещества, поддерживающие горение	Желтый	Огнеопасно Едкое вещество
7	Едкие вещества	Желтый с черной полосой на обечайке	Едкое вещество

**Знаки опасности
(ГОСТ 19433-88)**

Класс и подкласс	Надпись, характеризующая опасность груза и номер класса	Символ опасности	Цвет поля
1	2	3	4
Класс 1 Подклассы: 1.1; 1.2; 1.3	Взрывается; 1	Взрывается бомба	Оранжевый
Подкласс 1.4	Взрывается; 1	Цифры 1.4. черного цвета	Оранжевый
Подкласс 1.5	Взрывается; 1	Цифры 1.5. черного цвета	Оранжевый
Класс 2 Подкласс 2.1	Невоспламеняющийся газ; 2	Баллон с газом	Зеленый
Подкласс 2.2	Ядовитый газ; 2	Череп и кости	Белый
Подкласс 2.3	Легковоспламеняющийся газ; 2	Пламя	Красный
Подкласс 2.4	Легковоспламеняющийся газ; 2	Пламя	Красный
	Ядовитый газ; 2	Череп и кости	Белый
Класс 3	Легковоспламеняющаяся жидкость; 3	Пламя	Красный
Класс 4 Подкласс 4.1	Воспламеняется; 4	Пламя	Красные и белые чередующиеся полосы
Подкласс 4.2	Самовозгорается; 4	Пламя	Верхняя половина белая, нижняя – красная
Подкласс 4.3	Загорается от воды; 4	Пламя	Синий
Класс 5 Подкласс 5.1	Окислитель; 5	Пламя на круге	Желтый

Подкласс 5.2	Органическая перекись; 5	Пламя на круге	Желтый
Класс 6 Подкласс 6.1	Яд; 6	Череп и кости	Белый
Подкласс 6.1	Вредно; 6	Перечеркнутый пшеничный колос	Белый
Подкласс 6.2	Инфекционное вещество; 6	Три черных серповидных знака, наложенных на круг	Белый
Класс 7 Категория упаковки I	Радиоактивно... Содержимое... Активность...	Трилистник с одной красной полосой в нижнем треугольнике	Белый
Категория упаковки II	Радиоактивно... Содержимое... Активность... Транспортный индекс...	Трилистник с двумя красными полосами в нижнем треугольнике	Верхняя половина желтая, нижняя – белая
Категория упаковки III	Радиоактивно... Содержимое... Активность... Транспортный индекс...	Трилистник с тремя красными полосами в нижнем треугольнике	Верхняя половина желтая, нижняя – белая
Класс 8	Едкое / коррозионное; 8	Кислота, вытекающая из двух пробирок и разъедающая руку и металл	Верхняя половина белая, нижняя – черная
Класс 9	Прочие опасные вещества, которые во время перевозки представляют опасность, не предусмотренную в других классах; 9	Символ не наносится	Чередующиеся равноотстоящие черные и белые полосы

Таблица 30в

Окраска и надписи на баллонах со сжатым и сжиженным газом, наносимые на упаковку опасного груза

Назначение баллонов	Цвет окраски баллона	Текст надписи на баллоне	Цвет надписи на баллоне	Цвет полосы на баллоне
1	2	3	4	5
Азот	Черный	Азот	Желтый	Коричневый
Аммиак	Желтый	Аммиак	Черный	—
Аргон очищенный	Черный	Аргон	Синий	Белый
Аргон сырой	Верхняя половина желтая, нижняя — черная	Сырой аргон	Черный	Белый
Ацетилен	Белый	Ацетилен	Красный	—
Водород	Темно-зеленый	Водород	Красный	—
Сероводород	Белый	Сероводород	Красный	Красный
Воздух	Черный	Сжатый газ	Белый	—
Сернистый ангидрид	Черный	Сернистый ангидрид	Белый	Желтый
Гелий	Коричневый	Гелий	Белый	—
Углекислота	Черный	Углекислота	Желтый	—
Кислород	Голубой	Кислород	Черный	—
Хлор	Защитный	—	—	Зеленый
Фосген	Защитный	—	—	Красный
Все остальные негорючие газы	Черный	Наименование газа	Желтый	—
Все остальные горючие газы	Красный	Наименование газа	Белый	—

9.4 Требования, предъявляемые к таре и упаковке опасных грузов

Опасные грузы допускаются к перевозке только в соответствующей упаковке, предусмотренной ГОСТ 26319-84. Масса брутто каждого емкостности первичной упаковки не должны превышать предельной

// емкости, установленных в нормативной документации на опас-**

е грузы.

2 Материал, из которого изготовлены тара и прокладочные материалы, должен быть с учетом специфических свойств перевозимого груза и должен быть инертным либо иметь инертное покрытие по отношению к этому

3 Пластмассовая тара должна быть непроницаемой для содержимого, не

поддаваться размягчению и не становиться хрупкой *под воздействием температур или старения.*

4. Гофрированные и другие картонные ящики должны быть достаточно прочными и водостойчивыми (сохранять при намокании механическую прочность). Перевозка опасных фузов в картонных ящиках, *бывших, в употреблении, запрещается.*

5. *Стеклянные бутылки* (сосуды) должны иметь плотную закупорку и помещаться в прочные ящики, барабаны, обрешетки или быть упакованы в корзины с заполнением промежутков инертными прокладочными и поглощающими материалами. Горлышки бутылей не должны выступать за кромку обрешетки или корзины.

6. *Металлическая тара*, требующая герметичного закрытия, должна запайваться или оборудоваться заворачивающимися пробками с прокладками и стопорами, иметь надписи, указывающие величины пробного давления и даты проведения последнего испытания (опробования).

7. *Баллоны* для транспортировки жидкостей и газов с большим давлением паров должны отвечать требованиям Правил устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением. ' ^

ы для перевозки жидкостей должны заполняться не полностью, $\rho_{\text{ж}} \rho_{\text{г}}$ ие сосудов перевозимыми жидкостями должно составлять 90 % от $\rho_{\text{ж}}$ их емкости (для водного аммиака и сжиженных углеводородных $\rho_{\text{ж}}$ - 85%)

9т

$\rho_{\text{ж}}$ а) с опасным грузом должна быть *Надежно закреплена «еавтомо* в 1п с опасным грузом должна быть *Надежно закреплена «еавтомобиль.* быть $\rho_{\text{ж}}$ мо тары, предусмотренной настоящими Правилами, может $\rho_{\text{ж}}$ льзована дополнительная наружная тара, при условии, что она

не противоречит требованиям, предъявляемым к таре. В $\rho_{\text{ж}}$ ае на ней проставляются предписанные предупредительные на $\rho_{\text{ж}}$ манипуляционные знаки по ГОСТ 14192-77 «Маркировка гт/т $\rho_{\text{ж}}$ табл. 30г). $\rho_{\text{ж}}$ (<*

11. Допускается совместная упаковка нескольких опасных или их совместная упаковка с другими грузами, относящимися $\rho_{\text{ж}}$ личным классам, содержащими различные опасные вещества В * случае внутренняя тара должна быть тщательно и эффективно $\rho_{\text{ж}}$ отделена одна от другой в *сборной таре*, так как в случае ава или разрушения внутренней тары могут произойти такие опасные $\rho_{\text{ж}}$ ции, как выделение опасного тепла, горение, образование смесей ствительных к трению или ударам, выделение воспламеняющихся и ядовитых газов. При использовании хрупкой тары следует принимать меры по применению достаточного количества соответствующего поо кладочного материала, размещению сосудов во второй прочной таре подразделению *сборной тары* на несколько секций (см. приложение 12 к пособию).

12. Смеси веществ, прпадающих под действие Правил перевозки опас-ных грузов, с другими веществами следует *рассматривать как вещества, на ко-торые распространяются требования этих Правил.*

13. В соответствии с ГОСТ 19433-88 и ДОПОГ [13.11] на каждом грузо-вом месте (упаковке) с опасными грузами должна быть нанесена изгото-витель-телем груза ясная маркировка, включающая *знаки опасности и манипуля-ционные знаки* (см. табл. 306 и табл. 30г).

14. Знаки опасности наносятся:

1) на упаковках, имеющих форму параллелепипеда (в том числе на кон-тейнеры и пакеты), на боковой, торцевой и верхней поверхностях;

2) на бочках - на одном из днищ и на обечайке с двух противоположных сто-рон;

3) на мешках - в верхней части у шва с двух сторон;

4) на кипах и тюках - на торцевой и боковой поверхностях.

На других видах тары знаки опасности наносятся в наиболее удобных види-мых местах.

15. Если груз обладает более чем одним видом опасности, то *наупий ^ ку на-носятся все знаки опасности*, указывающие виды этих опасно Номер класса указывается на знаке основного вида опасност табл. 306).

Знаки опасности (ГОСТ 19433-88)

Таблица 306

Класс и подкласс

Надпись, характеризую-
щая опасность груза и
номер класса

Класс 1

Подклассы: 1.1; 1.2; 1-3

Символ опасности

Цвет поля

Взрывается; 1

Взрывается бомба

Оранжевый

Подкласс 1.4

Подкласс 1.5

Взрывается; 1

Взрывается; 1

Цифры ' 1.4. черного цвета

Класс 2 Подкласс 2.1

Подкласс 2.2

Невоспламеняющийся газ;2

Ядовитый газ; 2

Цифры 1.5. черного цвета

Оранжевый

Баллон с газом

Подкласс 2.3

Подкласс 2.4
 Легковоспламеняющийся газ; 2
 Легковоспламеняющийся газ; 2
 Череп и кости
 Оранжевый
 Зеленый
 Пламя
 Белый
 Красный
 Пламя
 Красный
 Ядовитый газ; 2
 Легковоспламеняющаяся жидкость; 3
 Черепт и кости Пламя
 Белый Красный
 Класс 4
 Подкласс4.1
 Воспламеняется; 4
 Красные и белые
 чередующиеся
 полосы
 Д*класс4.2 Самовозгорается; 4
 Верхняя половина белая, нижняя -красная
 от воды; 4 Окислитель; 5
 Пламя
 Пламя на круге
 Синий Желтый

Под- класс5.2	Органическая пере- кись; 5	Пламя на круге	Желтый "~~"^^
Класс 6	Яд;6	Череп и кости	Белый ~~~~~"~_
Подкласс 6. 1			
Под- классб.1	Вредно; 6	Перечерк- ну-	_____ — — — — — — ^ . Бе- лый ^^

		тый пшенич- ный колос	
Подкласс 6.2 V	Инфекционное веще- ство; 6	Три черных серповид- ных знака, нало- женных на круг	Белый ~ ~ " ~ ^
Класс?	Радиоактивно. . Со-	Трилист- ник с	_____ • _____ __ Белый
Категория упаковки I	держимое... Актив- ность...	одной красной полосой в ниж- нем тре- уголь- нике	
Категория упаковки II	Радиоактивно. . Со- держимое. . Актив- нос^ь... Транс- портный индекс...	Трилист- ник с двумя красны- ми поло- сами в нижнем тре-	Верхняя половина желтая, нижняя - белая

		угольнике	
Категория	Радиоактивно...	Трилист-	Верхняя
упаковки	Со-	ник с	половина
III	держимое..	три	желтая,
	Актив-	красны-	нижняя -
	ность. . .	ми поло-	белая
	Транспортный	сами в	
	индекс...	нижнем	
		тре-	
		угольнике	¹ ••' _
Класс	Едкое / корро-	Кислота,	Верхняя
	зионное;	выте-	половом
	8	кающая ю	белая,
		двух	нижняя-
		пробирок	черная
		и	
		разье-	
		дающая	
		руку и ме-	_____
		талл	— -Г-
Класс	Прочие опас-	Символ не	Чередую-
9	ные веще-ства,	на-носится	щиеся рав-
	которые во		ноотстоя [^]
	время		
	перевозки		черные и
	представля-		«**
	ют опасность,		полосы
	не пре-		
	дусмотренную		
	в дру-		

	гих классах; 9		— — --^

Таблица 30в

Окраска и надписи на баллонах со сжатым и сжиженным газом, наносимые на упаковку опасного груза

Назначение баллонов	Цвет окраски баллона	Текст надписи на баллоне	Цвет надписи на баллоне	Цвет полосы на баллоне
1	2	3	4	5
Азот	Черный	Азот	Желтый	Коричневый
Аммиак	Желтый	Аммиак	Черный	-
Аргон очищенный	Черный	Аргон	Синий	Белый
Аргон сырой	Верхняя полоса вина желтая, нижняя черная	Сырой аргон	Черный	Белый
Ацетилен	Белый	Ацетилен	Красный	-
Водород	Темно-зеленый	Водород	Красный	-
Сероводород	Белый	Сероводород	Красный	Красный
Воздух	Черный	Сжатый газ	Белый	—

Серни- стый ан- гидрид	Черный	Серни- стый ан- гидрид	Белый	Желтый
Гелий	Коричне- вый	Гелий	Белый	
Углекис- лота	Черный	Углекис- лота	Желтый	
Кисло- род	Голубой	Кислород	Черный	Зеленый
Хлор	Защитный	Наиме- нова-	Желтый	Красный
Фосген	Защитный			
ВОР	Черный			
Осталь- ные газы		ние газа		
Все ЧБ/р	Красный	Наиме- нова-	Белый	
Легкие газы		ние газа		

13.2.5. Особенности технического обеспечения перевозок отдельных классов опасных грузов

Взрывчатые вещества (ВВ)

1. Перевозка осуществляется в соответствии с требованиями Правил [13.3] и Специальными требованиями по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов класса I автомобильным транспортом [13.19].
2. ВВ, затаренные в бочки, должны перевозиться *в лежащем положении бочек* с ориентацией их вдоль продольной оси ТС.
3. Перевозка осуществляется *при обязательном сопровождении ТС* ответственным лицом (экспедитором), выделяемым грузоотправителем - грузополучателем, имеющим право на охрану или производство работ с указанными ВВ.
4. Лицо, ответственное за перевозку (сопровождающий экспедитор), должно находиться *в кабине автомобиля*, перевозящего взрывчатые вещества, а при движении колонной - в первом автомобиле.

5. При перевозке **аммиачно-свлитренных ВВ** (тротила и его сплавов с другими нитросоединениями, за исключением взрывчатых веществ, содержащих жидкие нитроэфиры, гексоген) в централизованных контейнерах должны соблюдаться требования ГОСТ 19747-74 «Транспортирование взрывчатых материалов в контейнерах. Общие требования».

6. Запрещается перевозка ВВ на автоприцепах, автобусах общего назначения и автомобилях с пассажирами.

7. Перевозка ВВ, содержащих **жидкие нитроэфиры**, при температуре окружающей среды ниже температуры их замерзания при продолжительности перевозки более 1 часа должна производиться на ТС, имеющих утепленные кузова.

8. При перевозке **ящиков с порохом или снарядами** они должны размещаться на расстоянии 0,5 м друг от друга и прочно закрепляться.

9. Запрещается проезд ТС с ВВ на расстоянии ближе 300 м от очагов пожаров и ближе 80 м от «факелов» нефтегазовых промыслов.

10. Перевозка ТС с ВВ на паромов через водные преграды должна осуществляться при отсутствии на пароме других транспортных средств и людей.

Газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением (ГС)

1. Перевозка производится согласно требованиям Правил [13.3], «Правил устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением», утвержденных Госгортехнадзором СССР 27.11.87, «Временных правил перевозки сжиженного природного газа автомобильным транспортом», «Правил безопасности в газовом хозяйстве», утвержденных Госгортехнадзором СССР 26.06.79, а также «Технических условий на газ горючий природный сжиженный. Топливо для двигателей внутреннего сгорания» (ТУ-51-03-03.85).

2. Перевозка баллонов допускается при полной исправности баллонов и их арматуры, заглушек, а также при наличии на баллонах:

а) четких **надписей определенной окраски** (см. табл. 30в);

б) предохранительного колпачка;

в) **знаков опасности** (см. табл. 30б);

3. Наполнение баллонов производится до установленной нормы, о чем делается пометка в товарно-транспортной накладной «Баллоны наполнены не выше установленной нормы», а также делается запись **«Баллоны проверены на герметичность, утечек газа нет».**

4. На бортовых автомобилях баллоны перевозятся:

а) в горизонтальном положении на специальных деревянных подкладках с вырезанными гнездами по размеру диаметров баллонов, вентилями внутри кузова;

б) в вертикальном положении - с установленными на баллонах кольцами, изготовленными из резины или веревки диаметром не менее 25 мм для предохранения от ударов.

При этом предельная загрузка автомобилей устанавливается в зависимости от категории дорог.

5. При перевозке баллонов с газом в летнее время они должны **укрываться брезентом** в целях защиты от нагрева солнечными лучами, кроме того, на бортовые автомобили должны быть установлены два углекислотных или порошковых огнетушителя, в переднем углу левого борта - красный флажок.

6. Автомобили-цистерны, применяемые для перевозки ГС, должны иметь следующие **клейма и надписи**:

- а) наименование завода-изготовителя;
- б) номер цистерны;
- в) год изготовления и дата освидетельствования;
- г) общий вес в тоннах;
- д) емкость (куб. м);
- е) величина рабочего и пробного давления в кг/см²;
- ж) клеймо отдела технического контроля завода-изготовителя;
- з) регистрационный номер,

7. На автомобилях-цистернах должно быть установлено следующее оборудование:

- а) вентиль для заполнения и выпуска (слива) перевозимых газов;
- б) вентиль для отбора паров перевозимых газов;
- в) вентиль для выравнивания давления и выпуска (сброса) паров на верхней части цистерны;
- г) два предохранительных клапана;
- д) манометр;
- е) устройства контроля уровня жидкости;
- ж) устройства, автоматически защищающие автоцистерну от аварийных расходов газа по сливноналивным коммуникациям.

8. При проведении газосброса (в случае необходимости) следует руководствоваться следующими требованиями:

- а) в районе газосброса посторонним лицам запрещается находиться на расстоянии ближе 50 м;
- б) газосброс токсичных веществ разрешается в специально отведенных для этой цели местах и с соблюдением мер личной безопасности;
- в) во время газосброса двигатель ТС должен быть выключен, ТС и коммуникации газосброса надежно заземлены;
- г) давление сброса не должно превышать более чем на 10% рабочее давление цистерны;
- д) давление в цистерне должно понижаться со скоростью не более чем на 0,4 кг/кв. см в минуту;
- е) сброс газа должен производиться по ветру в сторону от ТС, населенных пунктов и строений.

Легковоспламеняющиеся жидкости (ЛЖ)

1. Легковоспламеняющимися жидкостями считаются жидкости, давление паров которых при температуре +50° С **составляет не более 300 кПа (3 бара)**, а температура вспышки — не более 100° С.

2. ЛЖ из числа **перекисляющихся** (эфиры и некоторые гетероциклические кислородные вещества) допускаются к перевозке в том случае, если содержание перекиси в них не превышает 0,3 %.

3. Аптекарские, москательные, парфюмерные товары и другие смеси, содержащие горючие вещества, относятся к опасным грузам в случае, если температура вспышки этих смесей **ниже 100° С**.

Легковоспламеняющиеся вещества

1. Вещества, выделяющие при соприкосновении с водой легковоспламеняющиеся газы, должны перевозиться в герметичной таре на ТС **с закрытым кузовом**. В товарно-транспортной накладной на перевозку легковоспламеняющегося вещества обязательно делается пометка «Загорается от воды».

2. Легковоспламеняющиеся вещества в зависимости от вида упаковки

а) **натрий металлический и другие щелочные металлы** - в герметично закупоренные железные банки, заполненные маловязким минеральным маслом или керосином, весом до 10 кг и в железные бочки весом до 100 кг;

б) **белый и желтый фосфор** перевозится в воде в металлических запаиваемых банках, которые упаковываются в деревянные ящики;

в) **красный фосфор** упаковывается герметически в металлические банки типа 1 или 3 ГОСТ 5044-79 «Бараны стальные тонкостенные для химических продуктов. Технические условия». Вес банок не более 16 кг. Герметичность банок достигается применением прокладочных материалов. Снаружи банки покрывают антикоррозионным покрытием и упаковываются в деревянные ящики или фанерные барабаны. Общий вес одного грузового места допускается не более 95 кг;

г) **кинолента, рентгеновская пленка** и другие аналогичные грузы перевозятся в металлических коробках, уложенных в металлические ящики, общий вес упаковки до 50 кг;

д) **карбид кальция** и другие аналогичные грузы упаковываются в железные барабаны. Вес упаковки должен быть не более 100 кг;

е) **аммониевый нитрат, нитриновая кислота, мочевиноазотнокислая, тринитробензол, тринитробензойная кислота** или **тринитротолуол**, влажные с содержанием воды не менее 10 % или пикромат циркония, влажный с содержанием не менее 20 % воды, перевозятся в стеклянной таре. Вес груза в одной упаковке должен быть не более 1 кг. Для перевозки стеклянные емкости упаковываются в деревянные ящики.

3. **Сера и нафталин** в расплавленном состоянии могут перевозиться в автомобилях-цистернах. Они должны изготавливаться из листовой стали толщиной **не менее 6 мм** или алюминиевых сплавов, обладающих такой же механической прочностью, и иметь:

а) термоизоляцию для поддержания температуры внутри цистерны **у стенок не менее 70° С**;

б) клапан, открывающийся внутрь или наружу под давлением **от 0,2 до 0,3 кг/кв. см**. Клапаны на цистерне, используемые для перевозки расплавленной

серы или нафталина, могут не быть, если цистерна рассчитана на рабочее давление в 2 кг/кв. см.

Окисляющие вещества и органические перекиси

1. Окисляющие вещества и органические перекиси могут перевозиться в стандартной заводской упаковке.
2. При погрузке-разгрузке и перевозке окисляющих веществ и органических перекисей во избежание самовозгорания, пожара или взрыва необходимо *тбегать* их засорения или *смешивания* с древесными опилками, соломой, углем, торфом, мучной пылью и другими органическими веществами.
3. Автомобили - фургоны с изотермическим кузовом, используемые для перевозок органических перекисей, должны отвечать следующим требованиям:
 - а) обеспечивать установленный температурный режим *независимо от температуры окружающей среды*;
 - б) предохранять кабину водителя *от проникновения в нее паров перевозимых перекисей*;
 - в) обеспечивать контроль за температурным состоянием перевозимых грузов *из кабины водителя*;
 - г) иметь соответствующую вентиляцию, *не вызывающую нарушение заданного температурного режима*;
 - д) применяемые охлаждающие вещества должны быть *невоспламеняемыми*.
4. При перевозках легко разлагающихся перекисей на короткие расстояния разрешается применение специальных предохранительных упаковок с холодильными реагентами, обеспечивающими поддержание необходимого температурного режима в течение всего времени, затрачиваемого на перевозку и выполнение погрузочно-разгрузочных операций.
5. Перед загрузкой окисляющих веществ и органических перекисей кузова ТС должны быть тщательно *очищены от пыли и остатков ранее перевозимых в них грузов*.

Ядовитые и инфекционные вещества

1. Ядовитые вещества допускаются к перевозке на автомобилях в заводской упаковке.
2. Перевозка особо опасных ядовитых и инфекционных веществ производится с вооруженной охраной. *Наличие невооруженной охраны допускается только при внутригородских перевозках*.
3. Перевозка синильной кислоты в летнее время (апрель- октябрь) производится с соблюдением мер защиты грузовых мест от воздействия солнечных лучей. При покрытии грузовых мест брезентом он должен рас: полагаться на высоте не менее чем 20 см над перевозимым грузом.
4. Перевозка инфекционных веществ, перечисленных, производится с соблюдением следующих требований:

а) наличие вентиляции закрытых кузовов;

б) предварительная обработка кузова ТС дезинфицирующими растворами и дезодорантами, уничтожающими неприятные запахи.

Перевозка инфекционных веществ в открытых кузовах допускает *только в зимнее время*.

Радиоактивные вещества

1. Перевозка радиоактивных веществ осуществляется в соответствии требованиями Правил [13.3], а также специальных правил ОПБЗ-8 (ОПБЗ-94) и ПБТРВ-73 (ПБТРВ-94), а в случае международных перевозок - Правил МАГАТЭ.

2. Номенклатура радиоактивных веществ устанавливается Правилами безопасности при транспортировании радиоактивных веществ (ПБТРВ-7 (ПБТРВ-94).

В соответствии с действующим законодательством *разрешение на перевозку ядерных материалов и радиоактивных веществ выдается** только органами Госатомнадзора России.

Едкие и коррозионные вещества

1. При перевозках *свинцового шлама, содержащего серную кислоту* кузов ТС изнутри должен покрываться слоем картона, пропитанного парафином или дегтем, а при перевозке указанного груза под брезентом не допускается его непосредственное соприкосновение с грузом.

2. ТС, предназначенные для перевозки едких и коррозионных веществ, должны быть очищены от горючих остатков (солома, сено, бумага и т. п.).

3. При производстве работ с кислотами для защиты людей применяются следующие средства:

а) противокислотный фартук;

б) сукожный костюм;

в) резиновые перчатки;

г) очки или маска.

Работать с кислотами в одежде из хлопчатобумажной ткани без ее кислотостойкой пропитки *запрещается*. При производстве работ со щелочами используются те же защитные средства, что и при работе с кислотами.

Вещества с относительно низкой опасностью при транспортировании

К веществам с относительно низкой опасностью при транспортировании относятся:

а) *горючие вещества и материалы* (эфир, нефтепродукты, сера коллоидная, динитроортокрезолат аммония, жмых, рыбная мука, смолы, стружка древесная, хлопок);

б) вещества, становящиеся *едкими и коррозионными при определенных условиях* (окислители, известь негашеная, сульфиды натрия и калия, соли аммония);

в) слабодовитые вещества (пестициды, изоцианиты, красители, масла технические, соединения меди, карбоната аммония, семена и плоды ядовитые, анодная масса);

г) аэрозоли.

Вещества, перечисленные в данном пункте, перевозятся в соответствии с общими требованиями Правил [13.3] **без применения системы информации об опасности.**

Таблица 31

Манипуляционные знаки (поГОСТ 14192-77)

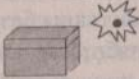
Изображение знака

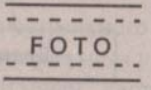
Значение знака

Пояснения

1	Хрупкое, осторожно	
ж	Крюками непосред- ственно не брать	
, .	Верх не кан-	
товать		
^ — Ъ		

**Манипуляционные знаки
(по ГОСТ 14192-77)**

№ п/п	Изображение знака	Значение знака	Пояснения
1		Хрупкое, осторожно	Тара с бьющимися, хрупкими, ломкими, прецизионными и другими реагирующими на сотрясение грузами.
2		Крюками непосредственно не брать	При погрузочно-разгрузочных работах недопустимо употребление крюков (груз находится в мягкой таре, в кипах и т. д.).
3		Верх не кантовать	Грузовое место при любых манипуляциях с ним должно находиться в указанном положении.
4		Беречь от нагрева	
5		Место строповки	Груз строповать только в указанных местах.
6		Беречь от влаги	Груз должен быть предохранен от сырости.

7		Центр тяжести	Знак наносят на крупногабаритную тару, когда центр тяжести груза находится вне геометрического центра.
8		Герметичная упаковка	Запрещается открывать и повреждать тару во время транспортировки и хранения груза. Наносится, когда груз особенно чувствителен к воздействию окружающей среды.
9		Беречь от излучения	Любой из видов излучения может влиять на свойства груза или изменить их (например, при перевозке непроявленной фотопленки).
10		Штабелировать запрещается	При транспортировании и хранении не допускается класть другие грузы.
11		Открывать здесь	Груз открывают только в указанном месте.

Тара с бьющимися, хрупкими, ломкими, прецизионными и другими реагирующими на сотрясение грузами.

При погрузочно-разгрузочных работах недопустимо употребление крюков (груз находится в мягкой таре, в кипах и т. д.).

Грузовое место при любых манипуляциях с ним должно находиться в указанном положении.

Беречь от нагрева

Место строповки

Беречь от влаги

Груз строповать только в указанных местах.

Груз должен быть предохранен от сырости.

7	Л_	Центр тяжести	Знак наносят на крупногабаритную тару, когда центр тяжести груза находится вне геометрического центра.
	Ф		

8	(§)	Герметичная упа-ковка	Запрещается открывать и повреждать тару во время транспортировки и хранения груза. Наносится, когда груз особенно чувствителен к воздействию окружающей среды.
9		Беречь от излучения	Любой из видов излучения может влиять на свойства груза или изменить их (например, при перевозке непроявленной фотопленки).
	РОТО		
10	ж	Штабелировать запрещается	При транспортировании и хранении не допускается класть другие грузы.
11	д	Открывать здесь	Груз открывают только в указанном месте.

13.2.6. Особенности перевозки оружия

1. Граждане РФ, имеющие при себе или перевозящие оружие, должны предъявлять **лицензию на приобретение конкретного вида оружия**, полученную в ОВД по месту жительства. Данный документ одновременно является **разрешением** на хранение и ношение оружия. Срок действия Лицензии (5 лет) может быть продлен, но *не более чем на пять единиц оружия одного владельца*.

2. Спортивное и охотничье огнестрельное оружие имеют право приобретать граждане РФ, имеющие *охотничьи билеты* или *членские охотничьи б*

3. Охотничье клинковое оружие продается только гражданам РФ, ^и *имеющим разрешение на хранение и ношение охотничьего огнестрельного °Ружия*. Оно регистрируется торговым предприятием при продаже в до-^кУменте, удостоверяющем право на охоту. Это касается газовых пистолетов ^и Револьверов, огнестрельного бесствольного оружия отечественного про-^зводства, сигнального и-холодного клинкового оружия, в том числе *пред-*

назначенного для ношения с национальными костюмами народов РФ или казачьей формой.

Метательное Газовое

Пневматическое Сигнальное

Спортивное

Охотничье

Для работников государственных органов и других юридических лиц

МВД, МО, ФСБ,

ФСО, СВР, ГТК,

ФАПСИ, ФСНП

ит. п.

Л



Рис. 75а. Виды и назначение оружия

Рис. 75а. Виды и назначение оружия

1. Огнестрельное оружие предназначено для механического поражения цели на расстоянии снарядом, получающим направленное движение за счет энергии порохового или иного заряда,
2. Холодное оружие предназначено для поражения цели при помощи мускульной силы человека при непосредственном контакте с объектом поражения.
3. Метательное оружие для поражения цели на расстоянии снарядом, получающим направленное движение при помощи мускульной силы человека или механического устройства.
4. Боеприпасы — предметы вооружения и метаемое снаряжение, предназначенные для поражения цели и содержащие разрывной, метательный, пиротехнический или вышибной заряды либо их сочетание [13.18].
4. Транспортировка оружия владельцами допускается только при наличии разрешения на его хранение и ношение. При этом оно должно быть зачехлено

в разряженном состоянии, за исключением случаев, когда перб* возка производится в пределах города или района.

Партия оружия (пять и более единиц) и боеприпасов (четыре и более единиц) при перевозке автомобильным транспортом должны сопровоЖ* даться вооруженной охраной численностью не менее 2 человек.

5. При проверке ТС, перевозящих оружие, необходимо учитывать, что запрещается оборот (транспортировка):

1) огнестрельного длинноствольного оружия с емкостью магазина (барабана) более 10 патронов, имеющего длину ствола или длину ствола со ствольной коробкой менее 500 мм и общую длину оружия менее 800 мм, а также имеющего конструкцию, которая позволяет сделать его длину менее 800 мм и при этом не теряется возможность производства выстрела; •

2) огнестрельного оружия, которое имеет форму, имитирующую другие предметы; *""

3) огнестрельного гладкоствольного оружия, изготовленного под патроны к огнестрельному оружию с нарезным стволом;

4) кистеней, кастетов, сурикенов, бумерангов и других, специально приспособленных для использования в качестве оружия, предметов ударно-дробящего и метательного действия, за исключением спортивных снарядов;

5) патронов с пулями бронебойного, зажигательного, разрывного или трассирующего действия, а также патронов с дробовыми снарядами для газовых пистолетов и револьверов;

6) оружия или иных средств и предметов, поражающее действие которых основано на использовании радиоактивного излучения и биологических факторов;

7) газового оружия, снаряженного нервно-паралитическими, отравляющими, а также другими веществами, не разрешенными к применению Минздравом РФ; газового оружия, способного причинить средней тяжести вред здоровью человека, находящегося на расстоянии более одного метра;

8) огнестрельного бесствольного оружия самообороны, электрошоковых устройств и искровых разрядников, имеющих выходные параметры, превышающие величины, установленные Государственными стандартами и соответствующими нормами Минздрава РФ, а также указанных видов оружия, произведенного за пределами РФ;

9) холодного клинкового оружия и ножей, клинки и лезвия которых либо автоматически извлекаются из рукоятки при нажатии на кнопку шш Рычаг и фиксируются ими, либо извлекаются из рукоятки за счет силы тяжести-Ст и или ускоренного движения и автоматически фиксируются, при длине Кл инка и лезвия более 90 мм;

Ю) спортивного огнестрельного оружия с нарезным стволом либо спортивного пневматического оружия с дульной энергией более 7,5 Дж Калибром более 4,5 мм, а также спортивного холодного клинкового и метательного оружия, за исключением луков и арбалетов, используе-

мых для проведения научно-исследовательских и профилактических работ, связанных с иммобилизацией и инъектированием объектов животного мира;

11) гражданского и служебного оружия с приспособлениями для бесшумной стрельбы и с прицелами ночного видения, за исключением прицелов для охоты, порядок использования которых определяется Правительством РФ.

6. Оружие **подлежит изъятию**, если:

- 1) нет разрешения на его ношение и хранение;
- 2) нарушены правила его перевозки и хранения;
- 3) выявлено самодельное или переделанное владельцем оружие и патроны к нему с изменением баллистических и других технических характеристик [13.18].

Сотрудникам ДПС следует принимать во внимание, что механические распылители, аэрозольные и другие устройства, снаряженные слезоточивыми или раздражающими веществами, электрошоковые устройства и искровые разрядники отечественного производства, пневматическое оружие с дульной энергией не более 7,5 Дж калибра до 4,5 мм включительно, сш>нальные пистолеты и револьверы калибра не более 6 мм и патроны к ним **регистрации не подлежат**. Граждане РФ могут пользоваться ими **без получения лицензии**.

13.2.7. Контроль перевозок опасных грузов

Наряды ДПС обязаны внимательно следить за тем, чтобы водители ТС, перевозящих опасные грузы, следовали строго по утвержденным для них маршрутам, соблюдали установленную скорость движения, производили заправку ТС только с передвижных АЗС или путем переноски топлива от АЗС в канистрах и останавливались только в местах, указанных в путевых документах. При возникновении тумана, дождя, снегопада, пыльных бурь и других неблагоприятных условий, ограничивающих видимость до 300 м, инспектора могут приостановить или запретить данные перевозки. В период грозы транспортные средства с опасными грузами должны отводиться на расстояние не менее 200 м от жилых строений или леса и не менее 50 м от других ТС. При этом персонал, обслуживающий перевозки (кроме охраны), удаляется на расстояние не менее 200 м.

В процессе контроля за дорожным движением особое внимание следует⁶¹ обращать:

- 1) на соответствие оборудования автомобилей правилам и техническим¹ условиям перевозки конкретных опасных грузов; "^\
- 2) соблюдение установленного маршрута движения;
- 3) наличие документов, разрешающих перевозку опасных грузов⁸;
- 4) соответствие перевозимых грузов их установленным минимально безопасным объемам;

5) состояние тары для перевозки опасного груза (качество ее очистки, наличие в товарно-транспортной накладной отметки «Тара очищена и безопасна». В противном случае она должна перевозиться как опасный груз);

6) соблюдение дистанции между автомобилями при транспортировке опасного груза в колонне (^^горизонтальных участках дорог- не менее 50 м, в горной местности - не менее 300 м);

7) наличие автомобиля сопровождения с включенным ближним светом фар и проблесковыми маяками при перевозке опасных грузов в колонне, численностью 5 и более автомобилей;

8) наличие в колонне численностью в 5 и более автомобилей, резервного ТС, приспособленного для транспортировки особо опасных грузов;

9) соблюдение правил пожарной безопасности и обустройства места работы водителями передвижных АЗС [13.7];

10) выполнение правил остановки и стоянки, указанных в условиях безопасности перевозки данного вида груза;

11) включение на автомобилях ближнего света фар.

Наряды ДПС обязаны следить, чтобы маршруты перевозки не проходили вблизи зон отдыха, архитектурных и природных заповедников, зрелищных, культурно-просветительных и лечебных учреждений, крупных предприятий, учреждений и т. п., а также не допускать остановки данной категории ТС в населенных пунктах. В отличие от инцидентов, возникающих при перевозках крупногабаритных и тяжеловесных грузов, *остановка ТС, перевозящих опасные грузы, всегда представляет большую опасность*. За нарушения правил перевозки опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов водители, а также должностные лица, на которых возложена организация и обеспечение данных перевозок, могут подвергаться штрафу в размерах соответственно от 1 до 3 и от 10 до 20 МРОТ (ст. 126 КоАП).

В практике отмечались случаи, когда ТС оборудовались информационными табличками с данными о грузах для того, чтобы уменьшить вероятность их остановки сотрудниками ДПС. В Оренбургской области был угнан автомобиль КАМАЗ-5320, на котором предварительно установил регистрационные знаки воинского образца и таблички «Радиоактивность», что позволило ему **открыто** эксплуатировать ТС более 2 лет, **пока он** не совершил ДТП.

Когда остановка таких ТС носит вынужденный характер (ДТП, техническая неисправность и др.), сотрудники ДПС должны выяснить и доложить дежурному следующие данные:

а) место и причины остановки;

б) наименование и свойства груза;

в) код экстренных мер;

г) размеры и координаты очага поражения.

Затем на место происшествия вызываются скорая медицинская помощь, аварийно-спасательные службы и подразделения гражданской обороны, ближайшие наряды ДПС или патрульно-постовой службы.

Кроме обычного набора неотложных действий, выполняемых на местах ДТП, сотрудники ДПС обязаны:

- а) проверить правильность обозначения водителем места происшествия дорожными знаками;
 - б) доложить о сложившейся обстановке дежурному (прежде всего, предстоит поставить данные о виде опасного вещества и коде экстренных мер);
 - в) организовать эвакуацию ТС в безопасную зону;
 - г) в необходимых случаях направить движение в объезд места вынужденной остановки автомобиля с опасным грузом;
 - д) оказать возможную помощь в устранении причин вынужденной остановки водителю и сопровождающим груз лицам;
 - е) принять меры по ограничению очага поражения;
 - ж) доложить дежурному о возможности дальнейшего движения транспорта с опасным грузом и транспорта, задержанного в связи с возникшим дорожным инцидентом;
- з) предупредить прибывающих на место происшествия работников скорой помощи, спасательных служб, заинтересованных организаций и граждан о виде опасности, способах ее устранения и защиты от поражающего воздействия.

Для обозначения зоны происшествия или вынужденной остановки применяются дорожные знаки «Въезд запрещен», выставляемые на расстоянии 100 м спереди и сзади ТС, перевозящего опасные грузы. В случае, когда водитель и сопровождающие груз лица получили ранения в результате ДТП и не могут дать информацию о виде груза, а информационные таблички и документы повреждены или уничтожены, наименование и опасность перевозимых веществ можно определить по ярлыкам, прикрепляемым к наружной таре опасных грузов. На ярлыки в обязательном порядке наносятся знаки опасности, аналогичные тем, которые размещаются на информационных таблицах, а также надписи, характеризующие опасность. В случаях, когда указанные ярлыки и информационные таблицы сгорают при возникновении пожара, автомобиль можно идентифицировать по сохранившимся выштамповкам символов государственного регистрационного знака. После этого необходимо срочно связаться с его владельцами или пользователями и установить необходимые данные об объеме и степени опасности перевозимого груза.

После ликвидации последствий подобных ДТП дальнейшая перегрузка или перевозка опасных грузов может согласовываться с территориальными органами ГИБДД по телефону или посредством других видов связи.

Отдельные виды перевозок опасных грузов осуществляются по специальным правилам. Это касается международных перевозок по территории РФ, которые производятся по нормам, установленным международными конвенциями и межправительственными соглашениями, перевозок отдельных видов

грузов автотранспортом, принадлежащим вооруженным силам, органам государственной безопасности и МВД, а также перевозок грузов внутри предприятий, организаций и учреждений, на которых ос
14.0БЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОГО И БЕСПРЕПЯТСТВЕННОГО ПРОЕЗДА ТРАНСПОРТНЫХ КОЛОНН И АВТОМОБИЛЕЙ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

В соответствии с действующим законодательством [2], [7], [14.1], распоряжениями Президента и Правительства РФ [14.2], [14.5] и нормативными актами МВД РФ [13], [14], [14.6], [14.7], [14.8] на специализированные и обычные подразделения ДПС возлагается задача **сопровождения автомобильных колонн и отдельных ТС**. Данный способ обеспечения безопасного и беспрепятственного проезда автотранспортных средств состоит в *освобождении полос движения на автомобильных дорогах от других транспортных средств посредством использования патрульных автомобилей ДПС с включенными специальными звуковыми и световыми сигналами*. Сопровождению могут подлежать:

- а) транспортные колонны;
- б) ТС, перевозящие крупногабаритные, тяжеловесные, опасные и ценные грузы;
- в) участники спортивных, массовых и общественно-политических мероприятий;
- г) автомобили специального назначения;
- д) другие ТС, определенные соответствующими решениями руководителей управлений (отделов) ГИБДД МВД (УВД).

Сопровождение производится как по договорам с предприятиями, учреждениями, организациями, фирмами и физическими лицами на основе утвержденного Перечня расходов, подлежащих возмещению органам внутренних дел [14.7], так и бесплатно (автомобили специального назначения; ТС, перевозящие детей, и др., порядок сопровождения которых установлен решениями Правительства РФ и соответствующих органов местного самоуправления).

Договоры о сопровождении за плату заключаются на основе действующего гражданского законодательства представителями территориальных отделов (управлений) ГИБДД МВД (УВД). Рассмотрение заявки и принятие решений на сопровождение ТС, в которых следуют делегации, официальные должностные лица, принимаемые на уровне федеральных органов государственной власти и общероссийских общественных объединений на территории нескольких субъектов РФ, осуществляет ГУГИБДЦ МВД России. В общую сумму расходов, подлежащую возмещению подразделениям ДГТС, проводившим данные операции, включаются основные и дополнительные виды денежного содержания личного состава, занятого в сопровождении, расходы на его страхование, путевое довольствие, командировочные, административные и другие накладные расходы (подробнее см.: [14.7]).

14.1. Общий порядок сопровождения

Сопровождение осуществляется на основании заявок, подаваемых в территориальные органы ГИБДД. Перед их реализацией представители заказчика, ГИБДД, а при необходимости дорожно-эксплуатационных, коммунальных и других заинтересованных организаций устанавливают время, оптимальный маршрут и условия предстоящих перевозок. Для уточнения принимаемого по данному поводу решения может проводиться **предварительное обследование выбранного маршрута** с целью выявления и устранения возможных помех движению и недостатков в обустройстве дорог и средств регулирования движения.

В сложных случаях (большом количестве ТС в колонне, наличии длиннономерных грузов при недостаточной ширине улиц, малой скорости движения сопровождаемого транспорта и т. п.) **принимаются меры по введению ручного регулирования, организации объездов, ограничению или прекращению движения на отдельных участках дорог силами пешех и мобильных нарядов ДПС**, включая личный состав ОВД соседних регионов, с которыми оговаривается порядок взаимодействия.

Для непосредственного ведения сопровождения подразделениями ДПС выделяются патрульные автомобили, окрашенные в соответствии с утвержденной цветографической схемой [7.1] и оснащенные проблесковыми маяками синего цвета с величиной отсвечивания не менее 25 кд.с. по оптической оси, а также мощной СГУ с уровнем звукового давления не менее 110 дБа на расстоянии 2 м по оси, перпендикулярной плоскости выходного отверстия громкоговорителей. Сигнальные маяки должны устанавливаться только на крыше автомобилей или над ними при помощи креплений, обеспечивающих их надежную фиксацию при интенсивном ускорении, маневрировании и торможении. Чтобы исключить ослепление сопровождаемых ТС, маяки оснащаются щитками, обеспечивающими распределение светового луча в секторе 180° по ходу движения патрульного автомобиля.

Количество автомобилей, привлекаемых к сопровождению, зависит от численности и типа сопровождаемых ТС, вида перевозимого груза и конкретных условий перевозок (протяженности маршрута, состояния автомобильных дорог и т. д.).

В состав экипажей автомобилей сопровождения включаются не менее двух опытных сотрудников ДПС, прошедших стажировку по выполнению данных операций и хорошо изучивших предстоящий маршрут движения. Как показывает практика, данные экипажи желательно формировать из лиц, имеющих водительское удостоверение категорий «В», «С», «Е» и стаж управления патрульным автотранспортом ДПС не менее трех лет. При этом они должны принимать регулярное участие в тренировочных проездах с имитацией сопровождения соответствующих видов ТС, поскольку **неумение экипажей правильно оценить технические возможности сопровождаемых**

ТС и выбраный безопасный режим движения являются основными причинами ДТП, возникающих в ходе сопровождения.

Учитывая сложность и высокую потенциальную опасность сопровождения автомобильных колонн в условиях современного дорожного движения, экипажам патрульных автомобилей ДПС полезно предварительно проезжать предстоящие маршруты, следуя за одиночным междугородним авто-бусом, грузовым автомобилем с полной нагрузкой, самоходной машиной, небольшой группой тренирующихся велосипедистов и другими ТС, сходными по типу с теми, которые предстоит сопровождать. По договоренности с водителем избранного ТС или группой спортсменов по возможности точно повторяются их маневры, перепады скорости на отдельных участках, радиусы прохождения поворотов, торможение и ускорение, а также фиксируются время проезда затяжных подъемов и другие параметры движения.

14.2. Подготовка сопровождения транспортных колонн

Согласно п. 1.2 ПДД организованной транспортной колонной *есть группа из трех и более ТС, следующие непосредственно друг за другом по одной и той же полосе движения с постоянно включенными фарами в сопровождении головного ТС с работающим проблесковым маячком синего цвета или маячками синего и красного цветов* (далее по тексту раз* дела «колонна»). Колонны могут сопровождаться одним или двумя патрульными автомобилями ДПС, один из которых следует впереди колонны, второй замыкает ее. Однако в любом случае, **когда численность ТС превышает 11 единиц, автомобилей сопровождения должно быть не двух [14.6].**

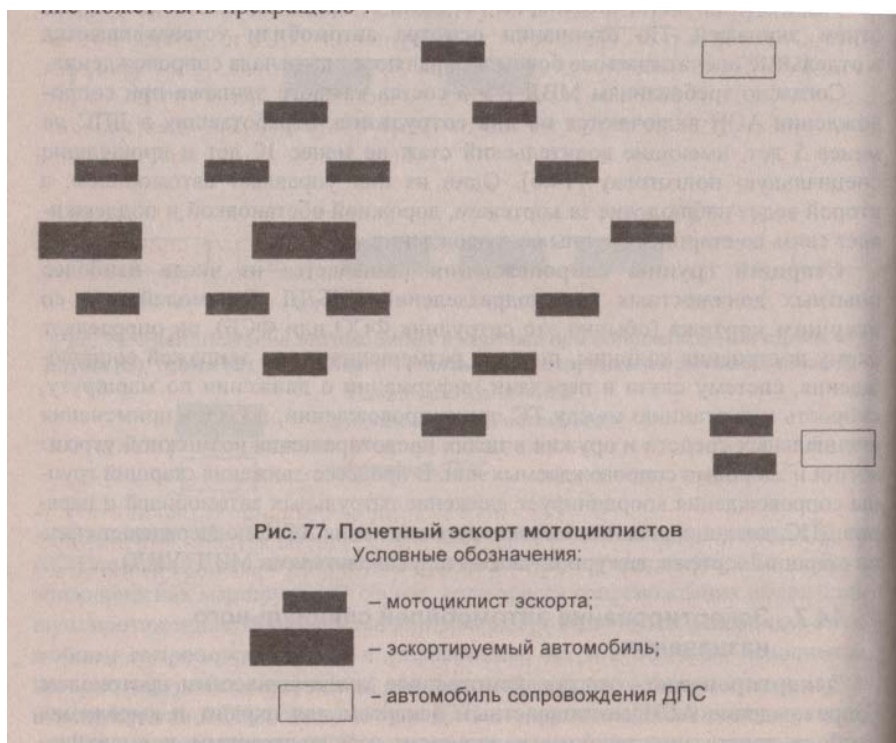
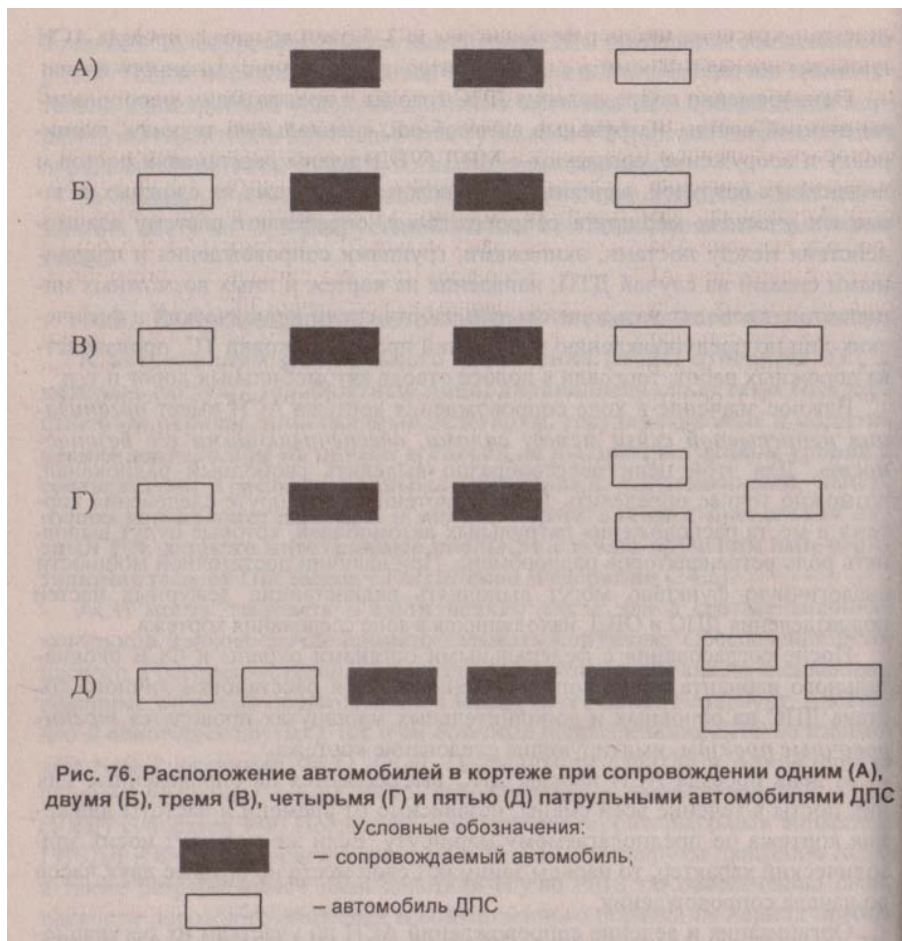
Перед началом сопровождения старший ведущего экипажа ДПС производит проверку соответствия состава колонны поступившему плану-заданию, а также осуществляет следующие действия:

- 1) проверяет у водителей ТС, входящих в колонну, водительские удостоверения, путевые и регистрационные документы;
- 2) контролирует работоспособность тормозных систем, рулевого управления, фар, световой сигнализации, механизмов открывания дверей и средств пожаротушения, медицинской аптечки и соответствующих опознавательных знаков («Перевозка детей», «Ограничение скорости» и др.);
- 3) осматривает салоны автобусов и кузова грузовых автомобилей на предмет правильности размещения пассажиров и перевозимых грузов.

Затем старший экипажа проводит инструктаж водителей ТС и сопровождающих лиц, в ходе которого уточняются:

- 1) маршрут движения колонны;
- 2) условные сигналы на случай непредвиденной остановки, отставания какого-либо ТС или разрыва колонны¹;
- 3) порядок действий и размещение ТС в пунктах остановок, заправки ГСМ, питания и отдыха;
- 4) места и последовательность посадки и высадки пассажиров;
- 5) скорость движения, дистанция между ТС на отдельных участках пути.

14.3. Тактика сопровождения колонны



14.3.1. Выбор параметров движения

Скорость движения колонны при сопровождении *определяется интенсивностью и плотностью транспортного потока на маршруте, типом и состоянием дорожного покрытия, количеством и характером имеющихся на дороге поворотов, подъемов, спусков, населенных пунктов, состоянием погоды, условиями видимости и динамическими характеристиками наименее тихоходного ТС, входящего в состав колонны*. ПДД и ведомственные нормативные акты в отдельных случаях устанавливают конкретные ограничения скорости. Например, при перевозках людей на грузовых автомобилях и при численности колонны от 10 до 20 ТС скорость движения не должна превышать 50 км/ч.

На дорогах с мокрым покрытием, а также в условиях недостаточной видимости скорость целесообразно снижать не менее чем на 10 % от установленной. При наличии скользкости проезжей части данное снижение может быть еще более существенным с одновременным увеличением дистанции между ТС в пределах, которые мы указывали, рассматривая относительно безопасные параметры движения в разделе 4.8 пособия. В местах повышенной опасности, где высока вероятность применения экстренного торможения (зоны пешеходных переходов, остановок общественного

транспорта, нерегулируемых перекрестков, выездов на автомагистрали и т. п.), следует дополнительно увеличивать дистанцию на 5-10 м. На маршрутах с пылящими дорожными покрытиями она *может быть увеличена в несколько раз* (обычно на длину пылевого шлейфа, снижающего видимость для ТС, следующих позади).

Перед выходом колонны на маршрут водитель головного ТС предупреждается о том, что вначале скорость его движения *не должна превышать 30—40 км/ч*, поскольку в противном случае неизбежно образование больших разрывов в колонне, которые заполняются посторонним транспортом. Аналогично он должен поступать после выезда на вершину затяжных подъемов, прохождения серпантинных и в других ситуациях подобного рода.

При сопровождении колонны междугородних автобусов необходимо учитывать, что они обладают хорошими динамическими качествами и на 1-й и 2-й передачах способны развивать высокое ускорение, а также проходить подъемы почти как легковые автомобили. Однако на 3-й, 4-й и 5-й передачах их относительная динамика снижается примерно на 30, 50 и 70 % соответственно. Следовательно, экипаж сопровождения может вести колонну без существенной вариации скорости *только по автомагистралям и до~ рогам 1-2 категорий суклонами не более 6 %*. В других случаях требуется постоянный контроль взаиморасположения ТС в колонне.

Сопровождая зредне- и многотоннажные грузовые автомобили, принимают во внимание степень их загруженности, высоту центра тяжести и длину груза. Если при движении в порожнем состоянии они способны к достаточно

быстрому разгону и преодолению подъемов на дорогах 1-3 категорий без понижающих передач, то с полной нагрузкой они резко теряют динамичность. Например, загруженный автомобиль КАМАЗ-5320 преодолевает протяженные подъемы величиной свыше 6 % со скоростью не более 50 км/ч, подъемы в 10 %- не более 30 км/ч. На подъемах до 5 % скорость грузовых автомобилей начинает снижаться на расстоянии 600-800 м от их начала, на подъемах более 5 % она резко падает уже после 250-400 м. Наиболее ярко это проявляется у автопоездов с тягачами средней мощности, скорость которых может снижаться до 20 км/ч. На уклонах, напротив, они обычно резко разгоняются, достигая максимума скорости в конце спуска (если позволяют дорожные условия). У легковых же автомобилей саморазгон на спусках менее интенсивен.

При увеличении скорости автопоездов обычно увеличивается амплитуда колебаний их прицепов. При следовании в колонне опасность этого явления для встречного транспорта существенно возрастает. Учитывая это обстоятельство, экипаж автомобиля сопровождения должен следовать по избранной полосе движения уступом влево на расстоянии до 1,5 м от ее центра. •••

14.3.2, Действия экипажа автомобиля сопровождения Выезжая на маршрут, экипажи автомобилей сопровождения (далее «экипажи») включают **синие проблесковые маяки** и, при необходимости, **специальные звуковые сигналы**. В процессе сопровождения они должны соблюдать ПДД и пользоваться предоставленным им приоритетом только тогда, когда у них есть **полная уверенность в том, что другие участники дорожного движения уступают дорогу им и сопровождаемым ТС**. Однако в любых ситуациях они должны выполнять сигналы регулировщика.

Постоянного внимания экипажей требует как встречный, так и попутный транспорт, особенно имеющий повышенные габаритные размеры. Необходимо принимать меры к тому, чтобы колонна не расходилась с ним в местах сужения проезжей части, вплоть до полной ее остановки для пропуска данного транспорта. Выполняя связанные с этим торможения и переключения на другие полосы движения, экипажи **обязаны учитывать различия в динамике и технической характеристике сопровождаемых ТС**. Например, следуя по маршруту, проходящему по дорогам, не имеющим полос торможения и ускорения, узким улицам и в других стесненных условиях, следует вести колонну так, чтобы длинномерные ТС (автопоезда, автобусы большой вместимости и т. д.) могли при повороте направо *занять крайнее левое положение*, а при повороте налево — *крайнее правое с частичным выездом на пояс встречного движения*. Дело в том, что радиус поворота у грузовиков средней грузоподъемности и автобусов средней вместимости примерно в 1,6 раза превышает аналогичный параметр патрульных легковых автомобилей, большинство которых относится к малому и среднему классу. Можно сказать, что минимальный радиус поворота двухосного ТС примерно на 30 % больше его длины, а трехосного - на 50 %. Таким образом, для поворота автобуса большой вместимости требуется площадка, ширина которой примерно в два раза превышает его габаритную длину.

Важное значение для успеха операции сопровождения имеет способность экипажа правильно использовать специальные звуковые сигналы и громкоговорящую установку. Нельзя злоупотреблять призывами к водителям: занять крайнюю правую полосу движения, не обгонять колонну (при наличии свободных полос), остановиться и т. д., если в этом нет особой необходимости. Стремление водителей двигаться как можно правее может привести к полному или частичному выезду на неукрепленную или покрытую мелкофракционными материалами обочину и к *мгновенному образованию плотного пылевого облака, резко ухудшающего видимость*. ^ Другой стороны, при подъездах к сложным перекресткам, в плотных транспортных потоках и заторах частые обращения к участникам дорожно-го Движения с требованием пропустить колонну помогут им правильно

сориентироваться и *исключить расщепление колонны или вклинивание в нее посторонних ТС*.

Наконец, старший экипажа или группы сопровождения должен *поддерживать постоянную связь* с дежурными подразделения ДПС и ближайших ОВД или непосредственно с пешими и подвижными нарядами ДПС, работающими на маршруте следования колонны, используя кодированные команды.

14.4. Сопровождение крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов

После оценки условий движения ТС, перевозящих крупногабаритные и тяжеловесные грузы, может возникнуть потребность в обеспечении их безопасности методом сопровождения. Необходимость и вид сопровождения определяется ГИБДД при согласовании разрешения на перевозку грузов. В определенных случаях эта задача может быть выполнена автомобилями прикрытия, *выделяемыми организацией-грузоперевозчиком или грузополучателем*. Такой способ сопровождения применяется при транспортировке грузов, ширина которых не превышает 3,5 м, длина - 24 м, а также в других случаях, когда движение через какие-либо искусственные сооружения *разрешено в одиночном порядке* или указаны другие условия, требующие оперативного изменения существующей организации дорожно-го движения. В процессе сопровождения они располагаются *впереди сопровождаемого ТС с включенным ближним светом фар и желтым проблесковым маяком, двигаясь на расстоянии 10-20 м впереди уступом влево по отношению к сопровождаемому ТС* так, чтобы его левая сторона была левее крайней точки габарита перевозимого груза.

В условиях повышенной скользкости дорожного покрытия автомобили прикрытия и тягачи должны загружаться необходимым количеством инертных материалов для подсыпки крутых подъемов и спусков. Они могут снабжаться дополнительными сигнальными устройствами, телескопическими вышками, другим оборудованием и приспособлениями, необходимыми для подъема проводов линий электропередач, связи и подвесных дорожных зна-

ков. " Когда масса и габаритные размеры грузов существенно ухудшают безопасность движения, к их сопровождению на договорной основе привлекаются патрульные автомобили ДПС. В частности, эта мера обязательна в

следующих случаях:

- 1) ширина ТС и груза составляет *более 4 м*;
- 2) длина автопоезда *превышает 30 м*;
- 3) ТС при движении вынуждено хотя бы частично *занимать полосу встречного движения*;
- 4) в процессе перевозки предполагается *оперативное изменение* организации движения *в целях обеспечения его безопасности*;
- 5) груз относится ко *второй категории*.

При этом требуется соблюдение дополнительных гарантий безопасности. В частности, необходимо следить за тем, чтобы на дорогах, имеющих одну или две полосы движения в данном направлении, водители других ТС, следующих в попутном, встречном и пересекающем направлениях, останавливались на обочине, у тротуара или на краю проезжей части. В свою очередь, экипаж сопровождения должен устранять скопления транспорта за сопровождаемым ТС путем его *периодической остановки за пределами проезжей части*, где следует внимательно следить за положением грузов с высоким расположением центра тяжести, так как обочины имеют поперечный уклон или могут оказаться неукрепленными, что приводит к просадке колес тяжелых ТС.

Сопровождая длинномерные грузы, для перевозки которых используются полуприцепы с управляемыми колесами (типа УИЗАП-5530 и др.), требуется учитывать их кинематические особенности. Благодаря установке специального привода при повороте *они отклоняются от траектории движения тягача в направлении от центра поворота, а при выходе из поворота — в противоположную сторону*.

Подвижные и пешие наряды ДПС, дислоцированные в зоне прохождения маршрута сопровождения, могут привлекаться для *поэтапного перекрытия* перекрестков, поворотов малого радиуса, сужений проезжей части и других сложных участков улиц и дорог, обеспечивая:

- 1) регулярный пропуск скапливающегося транспорта;
- 2) освобождение перекрестков от посторонних ТС при выполнении поворота тягача с длинномерным грузом;
- 3) безопасность перецепки тягачей при движении на подъемах, спусках и перед участками повышенной скользкости проезжей части.

В особых случаях для сопровождения крупногабаритных, тяжеловесных и ценных грузов возможно привлечение значительных сил ДПС. Например, в процессе транспортировки шестиметровой линзы для Бюроканской обсерватории на расстоянии всего лишь в 12 км было задействовано 30 патрульных автомобилей и несколько десятков сотрудников ДПС. Такой вариант сопровождения предопределялся высокими техническими трудностями перевозки изделия, обладавшего большим весом и огромной стоимостью.

Перевозка особо опасных грузов осуществляется с автомобилем сопровождения, оборудованным проблесковым маяком оранжевого цвета. "необходимых случаях для сопровождения привлекаются патрульные ^{ав}томобили ДПС. Например, при перевозке данной категории веществ

колонной ТС сопровождение автомобилями ДПС признается обязательным [13,3]. Вид и порядок выполнения этой операции определяются применительно к конкретным условиям движения колонны. При прохождении маршрута по территории двух или более субъектов РФ порядок сопровождения определяется органом ГИБДД, согласовавшим маршрут.

За оказанные помимо сопровождения услуги подразделения ДПС могут взимать плату по тарифам, установленным местными органами самоуправления.

14.5. Сопровождение автомобилей специального назначения К автомобилям специального назначения (АСН) относятся ТС, в которых следуют должностные лица, являющиеся объектами государственной охраны, иностранные делегации, государственные и политические деятели при их приеме в России на высшем и высоком уровне в соответствии с международными договорами, соглашениями, действующим законодательством и иными нормативами и правовыми актами РФ, а также иностранные послы по случаю вручения ими верительных грамот Президенту Российской Федерации [14.5].

АСН могут следовать в единственном числе или в составе колонны, которую в данном случае принято называть **кортежем**. Обеспечение безопасного и беспрепятственного проезда АСН возлагается как на специализированные строевые подразделения ГИБДД:(в гг. Санкт-Петербург, Краснодар и некоторых других), так и на обычные подразделения ДПС во взаимодействии с органами ФСО, ФСБ, Пограничной службы и Министерства обороны на основе заявок ФСО, направляемых в соответствующие МВД (УВД) субъектов РФ. Последние, при участии территориальных аппаратов ГИБДД и ФСБ, выбирают основные и запасные маршруты движения АСН, а также разрабатывают план действий служб ОВД по обеспечению безопасности дорожного движения и общественного порядка на период пребывания лиц, подлежащих государственной охране.

Маршруты сопровождения АСН подлежат обязательному **комиссионному обследованию** на предмет создания условий для проезда кортежа. В состав комиссии, кроме представителей указанных выше органов, как правило, включаются руководители специализированных подразделений ГИБДД или подразделений ДПС (личный состав которых привлекается для осуществления сопровождения), а также госавтоинспекторы дорожного надзора, ответственные работники дорожно-эксплуатационных, коммунальных служб и СМЭП. Оценив состояние дорожного покрытия, условия видимости, наличие неорганизованных съездов с проезжей части и обнаружив какие-либо недостатки в обустройстве маршрута, комиссия разработает

ет план по их устранению и не менее чем за 3-5 дней до начала проезда АСН проводит повторный осмотр с целью контроля выполнения указанного плана. Одновременно подразделения ДПС готовят к предстоящим мероприятиям личный состав, патрульные автомобили, специальную технику, экипировку и вооружение, согласуют с МВД (УВД) планы расстановки постов и подвижных патрулей, варианты сопровождения кортежа на сложных и за-пасных участках маршрута сопровождения, определяют систему взаимодействия между постами, экипажами, группами сопровождения и приданными силами на случай ДТП, нападения на кортеж и иных возможных инцидентов, проводят разъяснительную работу среди юридических и физических лиц по предупреждению нарушений правил парковки ТС, производства дорожных работ, торговли в полосе отвода автомобильных дорог и т. п.

Важное значение в ходе сопровождения кортежа АСН имеет *организация непрерывной связи между силами, обеспечивающими его безопасность*. Для этой цели целесообразно выделить свободный радиоканал, возможно точнее определить зоны радиотени на маршруте следования кортежа и места расположения патрульных автомобилей, которые будут выполнять роль ретрансляторов радиообмена. При наличии достаточной мощности аналогичную функцию могут выполнять радиостанции дежурных частей подразделения ДПС и ОВД, находящихся в зоне следования кортежа.

После согласования с федеральными органами охраны и ФСБ окончательного варианта плана сопровождения АСН и расстановки личного состава ДПС на основных и дополнительных маршрутах проводятся *тренировочные проезды*, имитирующие следование кортежа.

В день проезда АСН наряды ДПС выставляются на определенные для них посты в течение всей смены, независимо от времени и частоты движения кортежа по предполагаемому маршруту. Если же маршрут носит эпизодический характер, то наряды занимают свои места не позднее двух часов до начала сопровождения.

Организация и ведение сопровождений АСН по участкам их регулярного передвижения осуществляется в соответствии с Положением о специальных трассах постоянного следования автомобилей специального назначения [14.8]. Решение об отнесении данных участков к **специальным** трассам принимается Правительством России.

14.6. Требования к автомобилям сопровождения и их экипажам

В зависимости от состава кортежа и условий движения сопровождение Н может осуществляться 1-4 патрульными автомобилями ДПС, которые ^{мо}гут выстраиваться в следующем порядке (см. рис. 76).

Варианты «А» и «Б», как правило, применяются при сопровождении АСН на маршрутах их постоянного следования, варианты «В», «Г» и «Д» на эпизодических маршрутах. В случае, если трасса сопровождения имеет большую

протяженность, то в состав кортежа могут включаться резервные автомобили сопровождения как в специальном, так и в обычном исполнении, которые могут использоваться для доставки сопровождаемых лиц в случае неисправности АСН, возникновения ДТП и в других подобных ситуациях. Для сопровождения АСН выделяются автомобили с высокими динамическими качествами (способные разогнаться до 100 км/ч не менее чем за 12-15 с на дистанции до 250-300 м), оборудованные сигнальными маяками синего и красного цветов, имеющие специальную окраску или соответствующие опознавательные знаки (см. раздел 7.4 пособия). При следовании по вариантам «В», «Г» и «Д» первый патрульный автомобиль, который принято называть сигнальным, может оборудоваться шляками с круговым светораспределением (без защитных щитков), а все остальные автомобили - маяками ограниченного светораспределения (180° в вертикальной плоскости). Автомобиль, замыкающий колонну, может иметь щитки в передней (по ходу движения) части проблесковых маяков. В зависимости от скорости и условий движения АСН могут использоваться два сигнальных автомобиля, один из которых следует впереди колонны на расстоянии 300-600 м.

Накануне сопровождения все задействованные в нем автомобили, включая резервные, проходят необходимое техническое обслуживание, запрашиваются ГСМ и осматриваются помощником командира подразделения ДПС по технической части, инженером по связи и специальной технике с участием экипажей. По окончании осмотра автомобили устанавливаются в отдельные опечатываемые боксы и охраняются до начала сопровождения.

Согласно требованиям МВД РФ в состав каждого экипажа при сопровождении АСН включаются по два сотрудника, отработавших в ДПС не менее 5 лет, имеющие водительский стаж не менее 10 лет и прошедшие специальную подготовку [14.6]. Один из них управляет автомобилем, а второй ведет наблюдение за кортежем, дорожной обстановкой и поддерживает связь со старшим группы сопровождения.

Старший группы сопровождения назначается из числа наиболее опытных должностных лиц подразделений ГИБДД. Взаимодействуя со старшим кортежа (обычно это сотрудник ФСО или ФСБ), он определяет схему построения колонны, порядок размещения в нем экипажей сопровождения, систему связи и передачи информации о движении по маршруту, скорость и дистанцию между ТС при сопровождении, порядок применения специальных средств и оружия в целях предотвращения возможной угрозы жизни и здоровью сопровождаемых лиц. В процессе движения старший группы сопровождения координирует движение патрульных автомобилей и нарядов ДПС, дислоцированных на маршруте движения АСН, поддерживает связь со старшим кортежа, дежурной частью и руководителями МВД (УВД).

14.7. Эскортирование автомобилей специального назначения

Эскортирование - это предусмотренное дипломатическим протоколом сопровождение АСН мотоциклетным эскортом для охраны и выражения особого почта иностранным делегациям, государственным и политиче-^{С1}ским

деятелям при их приеме в Российской Федерации на высшем и высоко-Ком уровне (см. рис. 77). *Эскортирование АСН осуществляется специа-*

лизированными подразделениями ДПС (за исключением г. Москвы, где эту задачу выполняет Федеральная служба охраны). Количество патрульных мотоциклов и схема построения эскорта устанавливаются на основании дипломатического протокола руководителями управлений (отделов) ГИБДД МВД (УВД) по согласованию с ФСО,

В составе эскорта назначается старший, который подчиняется старшему кортежа и согласовывает с ним порядок движения. Скорость движения эскорта определяется руководителями управлений (отделов) ГИБДД МВД (УВД) с учетом состояния дорожного покрытия, особенностей маршрута движения, климатического сезона, освещенности и других факторов. При неблагоприятных погодных и дорожных условиях, а также при необходимости движения со скоростью, превышающей установленную, и в других непредвиденных случаях по распоряжению старшего кортежа эскортирование может быть прекращено².

Рис. 77. Почетный эскорт мотоциклистов

Условные обозначения:

- мотоциклист эскорта;
- эскортируемый автомобиль;
- автомобиль сопровождения ДПС

² Подробнее о порядке эскортирования автомобилей специального назначения см. [14.8], [14.4].

15. ПРОИЗВОДСТВО ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Эффективность правоприменительной деятельности подразделений ДГТС в значительной мере определяется **соответствием законодательству реальных процедур привлечения граждан и должностных лиц к административной ответственности за нарушения ПДД и других нормативных актов, действующих в сфере БДД**. Как показывает практика, степень указанного соответствия пока недостаточна, несмотря на то, что сотрудники ДПС ежегодно выявляют **более 45 млн. различных правонарушений**, что составляет более 70 % общего объема административной практики всех служб ОВД вместе взятых.

Поскольку административно-юрисдикционная деятельность занимает ведущее место в объеме трудозатрат ДПС, каждый ее сотрудник обязан в совершенстве владеть основами административного права. В частности, хорошо знать порядок административного производства по данной категории дел, который имеет ряд существенных особенностей, определенных спецификой сферы, связанной с эксплуатацией источников повышенной опасности.

15.1. Органы, рассматривающие дела об административных правонарушениях

Привлечение граждан и должностных лиц к административной ответственности за правонарушения в сфере БДД осуществляется в порядке, предусмотренном общими нормами административного права, и предполагает выполнение следующих действий:

- 1) выявление обстоятельств совершения нарушения;
- 2) оформление по данному нарушению соответствующих материалов;
- 3) применение к нарушителю предусмотренных мер воздействия;
- 4) рассмотрение жалоб или протестов по делу об административном нарушении;
- 5) обеспечение исполнения постановлений о наложении административных взысканий;

б) выявление причин и условий, способствующих совершению нарушений. Данный процесс принято называть **производством по делам об административных правонарушениях** (далее по тексту раздела «производство»), а его отдельные элементы – **стадиями производства**. В основу производства положены те же принципы, по которым рассматривается любое административное дело, – достижение истины, ведение процесса на соответствующем национальном языке, самостоятельность принятия решения, ответственность должностных лиц за надлежащее ведение процесса и др. «Никто не может быть подвергнут мере воздействия в связи с административным правонарушением иначе, как на основании и в порядке, установленных законодательством» (см. ст. 8 КоАП)

Ведение производства по делам данной категории входит в компетенцию должностных лиц **ГИБДД, судов, участковых инспекторов милиции, комиссий по делам несовершеннолетних при местных органах самоуправления**. Кроме того, материалы о нарушении ПДД могут быть переданы **на рассмотрение трудовых коллективов и общественных организаций**. Полномочия указанных органов и должностных лиц различаются в зависимости от вида, характера, общественной опасности правонарушений и служебного положения сотрудников, рассматривающих их. Например, инспектора ДПС имеют право налагать на нарушителей ПДД взыскания в виде предупреждения или штрафа до трех минимальных размеров оплаты труда. Штраф до 20 минимальных размеров оплаты труда и лишение права управления ТС уполномочены командиры подразделений ДПС и начальники территориальных органов ГИБДД. Дела о нарушениях, совершаемых должностными лицами, ответственными за соблюдение правил содержания дорог, железнодорожных переездов, дорожных сооружений, своевременное запрещение или ограничение движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности

движения, могут рассматриваться государственными инспекторами дорожного надзора подразделений ДПС или дорожной инспекции ГИБДД. Дела о превышении норматива предельно допустимого уровня шума, производимого автотранспортными средствами, по фактам выпуска на линию или в эксплуатацию ТС, у которых содержание окиси углерода или уровень дымности в отработавших газах превышает установленные нормы, направляются подразделениями ГИБДД в органы здравоохранения и рассматриваются на основании ст. 80, 81 и 216 КоАП.

Комиссии по делам несовершеннолетних при органах местного самоуправления рассматривают дела о нарушениях ПДД, допущенных лицами в ., возрасте до 18 лет. Они могут обязать правонарушителей принести публичное извинение, объявить им предупреждение, выговор, строгий выговор, обязать их возместить причиненный ущерб, передать под надзор родителей,

общественного органа, а в случаях, когда несовершеннолетние имеют самостоятельный заработок, предлагают им уплатить штраф. С учетом обстоятельств дела комиссии имеют право наложить административное взыскание на родителей несовершеннолетнего или лиц, их заменяющих.

Нарушения ПДД, совершенные военнослужащими, рассматриваются командованием соответствующих воинских частей на основе действующих дисциплинарных уставов [15.8], поскольку к ним не могут применяться административные взыскания в виде штрафа, лишения права управления ТС, исправительных работ и административный арест [3].

15.2. Сроки и места рассмотрения дел

Важнейшее средство обеспечения оперативности производства - законодательное закрепление сроков совершения процессуальных действий. В частности, в КоАП определены сроки:

- 1) привлечения правонарушителей к ответственности;
- 2) обращения постановления по делу об административном правонарушении к исполнению;
- 3) исполнения постановления;
- 4) погашения наложенного взыскания.

Административное взыскание налагается в срок до **двух месяцев со дня совершения или обнаружения правонарушения**. Например, если сотруднику ДПС не удалось задержать водителя, который проехал перекресток на запрещающий сигнал светофора, он составляет рапорт, в котором фиксирует действия правонарушителя, принимает меры по его розыску и может наложить на него соответствующее взыскание на следующий день, через неделю, месяц и т. д., вплоть до истечения двухмесячного срока.

В случае отказа в возбуждении уголовного дела или прекращения уголовного дела по факту ДТП, но при наличии в действиях нарушителя признаков нарушений ПДД или иных нормативов, действующих в сфере БДД, взыскание налагается **не позднее месяца со дня принятия решения об этом**. Однако установленные законодательством сроки привлечения к административной ответственности не должны приниматься во внимание, если

материал по факту правонарушения уже *поступил в орган или к должностному лицу, уполномоченному его рассматривать*. В данном случае решение выносится не позднее 15 дней с момента регистрации поступления материала (см. ст. 257 КоАП).

Постановление по делу должно быть обращено к исполнению не позже трех месяцев со дня его вынесения, а срок погашения взыскания, равный одному году, отсчитывается со дня фактического исполнения взыскания. При этом в случае, если принимается решение о лишении во-

в состоянии опьянения, действует умышленно. В форме неосторожности вина проявляется тогда, когда нарушитель рассчитывает не допустить правонарушения или по собственной небрежности не предвидит возможности его возникновения. Например, выезжает на перекресток при желтом сигнале светофора, управляет автомобилем, забыв пристегнуть ремни безопасности, игнорирует дорожные знаки и т. д.

4. Поскольку действующее законодательство не допускает привлечения к административной ответственности лиц, *не достигших 16-летнего возраста, иностранных граждан, пользующихся привилегиями и иммунитетами, предусмотренными для дипломатического корпуса [3], судей [15.6], работников прокуратуры, имеющих классные чины* (если на это нет согласия вышестоящего по отношению к ним прокурора) [15.7], перед разбирательством дела **устанавливаются возраст и правовой статус правонарушителя, а также отсутствие условий крайней необходимости и необходимой обороны в момент совершения им противоправных действий.** Например, водитель автомобиля, вывозящий людей из горящего леса, не наказывается за превышение установленной скорости движения.

В соответствии с принятыми положениями административного права не подлежат ответственности лица, которые во время противоправного действия или бездействия находились в состоянии невменяемости, т. е. не могли отдавать отчет в своих действиях вследствие хронической душевной болезни, временного расстройства душевной деятельности, слабоумия или иного болезненного состояния. Однако *последнее допущение- болезненное состояние- не применимо по отношению к водителям, так как п. 2.7 ПДД запрещает управлять транспортными средствами в болезненном состоянии*. В противном случае их действия образуют состав правонарушения, предусмотренный ст. 115 КоАП.

5. Рассмотрение дела должно сопровождаться оценкой обстоятельств, **смягчающих и отягчающих ответственность за совершение правонарушения** (см. ст. 34-35 КоАП). Законодатель четко ограничивает только круг *отягчающих обстоятельств*. Что же касается смягчающих, то к ним могут быть дополнительно отнесены: *возраст, состояние здоровья, инвалидность, наличие на иждивении нетрудоспособных членов семьи, участие в войнах* и другие обстоятельства, не указанные в законодательстве, но поло-

жи-тельно характеризующие личность. Разумеется, что смягчающие и отягчающие вину обстоятельства признаются таковыми только тогда, **когда они № являются квалифицирующими признаками состава правонарушения** (например, управление транспортным средством в состоянии опьянения).

Учитывая данные о личности нарушителя, его материальное положение, характер совершенного им проступка, обстоятельства, смягчающие и отягчающие ответственность, избираются такие меры взыскания, которые оценивались бы самим нарушителем и его окружающими как понятные, справедливые и разумные. Нельзя забывать и о том, что ст. 22 КоАП позволяет **освободить правонарушителя от ответственности или ограничиться устным замечанием, если совершенное им нарушение будет признано малозначительным.** Такая альтернатива обеспечивает высокую степень индивидуализации мер административного воздействия.

Лицам, привлекаемым к административной ответственности, предоставляются широкие возможности **по защите своих прав.** В частности, они могут знакомиться с материалами дела, давать по нему дополнительные объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства, использовать юридическую помощь адвоката, выступать на родном языке, пользоваться услугами переводчика, а также обжаловать постановление по делу. Причем указанными правами они обладают на любой стадии производства. Например, им можно обратиться к адвокату или специалисту сразу после составления протокола¹. Вместе с тем, как следует из ст. 247 и 250 КоАП, **адвокат становится участником административного процесса лишь на стадии рассмотрения дела.**

Действующее законодательство [2], [3] и нормативные акты МВД РФ [15.1], [15.2] предусматривают участие **экспертов и специалистов** при рассмотрении дел об административных правонарушениях. Применительно к делам, связанным с посягательством на безопасность дорожного движения, необходимость в этом возникает довольно часто, особенно если правонарушения повлекли причинение материального ущерба или телесных повреждений людям, а также в случаях выявления технической неисправности ТС. Эксперты назначаются должностными лицами, в производстве которых находятся дела. Для подготовки специального заключения экспертам предоставляется право:

- 1) знакомиться с материалами, относящимися к предмету экспертизы;
- 2) заявлять ходатайства о представлении дополнительных материалов;
- 3) задавать вопросы, относящиеся к делу, с разрешения должностного лица, рассматривающего материалы правонарушения.

В качестве эксперта может пртлекаться любое лицо, обладающее специальными знаниями и не подлежащее отводу. Это сотрудники ЭКО ОВД, лабораторий судебных экспертиз, научно-исследовательских и учебных заведений, инженерно-технический персонал АТП, других предпри-

ятий, учреждений и организаций. При наличии соответствующей подготовки свои заключения по делам могут давать работники автотехнической и дорожной инспекций ГИБДД.

15.4. Оформление материалов по фактам правонарушений в порядке обычного и упрощенного производства

В зависимости от характера допущенного правонарушения производство по административному делу может быть **обычным и упрощенным**² Обычное производство сопровождается составлением протокола и вынесением письменного постановления. При упрощенном производстве решение о наложении взыскания исполняется непосредственно на месте задержания нарушителя без составления протокола и вынесения постановления. По фактам нарушений в сфере БДД сотрудники ДПС должны составлять протоколы и постановления, форма[^] которых утверждена специальной Инструкцией [15.1]. Указанные документы выполняются типографским способом, имеют серию, порядковый номер и относятся к *бланкам строгой отчетности*.

Сотрудники других служб милиции могут пользоваться бланками протоколов другой формы, *включая произвольные*, однако в любом случае они должны отражать:

- 1) дату и место составления протокола;
- 2) фамилию, имя, отчество и должность составителя;
- 3) место, время и 'существо правонарушения;
- 4) адреса свидетелей;
- 5) данные о личности нарушителя (фамилию, имя, отчество, год и место рождения, адрес места жительства, место работы, должность);
- 6) данные о ТС нарушителя (для водителей);
- 7) объяснение нарушителя.

Протокол, а также постановление по делу о нарушении составляются в присутствии лица, привлекаемого к административной ответственности. При этом ему и потерпевшему (если таковой имеется) вручаются копии протокола. Если у нарушителя нет документов или отсутствуют свидетели, которые могли бы удостоверить его личность, то перед составлением протокола данные о нем устанавливаются посредством обращения в адресное бюро или запрашиваются по месту работы и жительства. В необходимых случаях для этих целей нарушитель подвергается **административному задержанию**.

Особое внимание при составлении протокола следует уделять обстоятельствам, свидетельствующим о нарушении правил. Подробное описание необходимо для того, чтобы *любое лицо, не присутствовавшее при совершении правонарушения, но рассматривающее данное дело, могло „получить ясное представление о характере проступка*. Для этого в описательной части протокола нельзя допускать общих формулировок, например вместо «двигался со скоростью 90 км/ч по ул. Мира у АО "Промприбор"» в зоне действия дорожного знака 3.24 "Ограничение максимальной скорости до 50 км/ч"» писать «превысил скорость»; вместо «следуя по ул. Весенняя от стадиона "Луч" в направлении ул. Лазарева, совершил поворот на ул. Герцена без предварительной остановки перед дорожным знаком 2.5 "Движение

без остановки запрещено"» писать «нарушил правила проезда перекрестка» и т. п.³

В протоколе фиксируются данные о **свидетелях**, в качестве которых могут привлекаться **любые лица, обладающие информацией об обстоятельствах правонарушения, в том числе и работники ОВД**. Свидетели обязаны явиться по вызову должностных лиц ГИБДД или других органов, в производстве которых находится дело. Вызов свидетеля целесообразен в следующих случаях:

- 1) в приобщенных к материалам дела письменных объяснениях усматриваются противоречия по существенным обстоятельствам правонарушения;
- 2) о вызове свидетелей ходатайствует лицо, привлекаемое к административной ответственности, потерпевший либо его законные представители, адвокат или прокурор;
- 3) в материалах дела нет письменных показаний свидетелей, а лицо, привлекаемое к административной ответственности, отрицает совершение им административного правонарушения.

Однако нарушения ПДД далеко не всегда совершаются в присутствии свидетелей. Нередки ситуации, когда факт нарушения может подтвердить лишь сотрудник ДПС, который выявляет, пресекает нарушение и ведет по нему административное производство. В ряде случаев свидетели отказываются давать показания и подписывать протокол, так как это может вызвать некоторые издержки с их стороны, например, явку в подразделение ДПС ЭДя дачи показаний. В связи с этим законодатель установил, что протокол подписывается лицом, его составившим, и лицом, совершившим правона

рушение. В случае, когда имеются свидетели и потерпевшие, протокол *может быть подписан и ими*.

Приведенные выше положения действующего законодательства ни в коем случае нельзя расценивать как необязательность использования показаний свидетелей и потерпевших при рассмотрении дел об административных правонарушениях. Они имеют важное доказательное значение. Поэтому свидетелям всегда предлагается подписать протокол и, в необходимых случаях, дать письменное объяснение. Если же они отказываются сделать это, то составитель протокола должен разъяснить им их конституционные обязанности. При этом желательно подчеркнуть, что представленная свидетелями информация обеспечивает объективное рассмотрение дела. Разумеется, отношения лица, которому известны обстоятельства, подпежающие установлению, с нарушителем или потерпевшим (родственные, дружеские, неприязненные, служебные и т. п.) должны непременно учитываться, **одна-ко сами по себе они не могут служить основанием для отказа от его услуг в качестве свидетеля**.

Свидетель вызывается на рассмотрение дела повесткой, в которой указывается, куда и к кому он должен явиться, а также день и час явки. Повестка вручается данному лицу под расписку, а в случае его отсутствия совместно проживающим с ним взрослым членам его семьи, представителям администрации по месту работы, ЖЭУ по месту жительства либо администрации местного органа самоуправления. Необходимо иметь в виду, что при рассмотрении дел об административных правонарушениях свидетель не несет ответственности за отказ или уклонение от дачи показаний либо за дачу заведомо ложных показаний. **В случаях, когда свидетели и потерпевшие категорически отказываются подписать протокол, данные о них (фамилия, имя, отчество и подробный адрес места жительства) обязательно отражаются в протоколе.**

Правонарушителю предоставляется право приложить к протоколу отдельное объяснение, замечания по содержанию протокола или изложить письменно мотивы отказа от его подписания. Вместе с тем лицу, привлекаемому к ответственности, разъясняется, что *подписание протокола не означает согласия с его содержанием, а только свидетельствует об ознакомлении с ним.*

Перед вынесением постановления по делу проводится проверка на предмет наличия у водителя ранее совершенных нарушений. Затем в постановлении отражаются пункты ПДД, требования которых были нарушены, указывается нормативный акт, устанавливающий ответственность за данное административное нарушение, а также наименование подразделения ГИБДД, должность и фамилия лица, принявшего решение по делу, $D^{ата}$ внесения постановления. Точное указание этих сведений, помимо формальных требований, связано с обеспечением **гарантии права гражданина, привлеченного к ответственности, обжаловать постановление.**

Копия постановления вручается правонарушителю и в графе «Дата исполнения (возврата водительского удостоверения)» его временного разрешения на право управления ТС, указывается день, месяц и год исполнения постановления о наложении административного взыскания и возврата водительского удостоверения.

Если же привлекаемый к административной ответственности не является по вызову в установленный срок, решение может быть принято в его отсутствие. При этом постановление по делу в течение трех дней направляется в адрес нарушителя **заказной корреспонденцией.** По делам лиц, признанных в ходе разбирательства невиновными, также выносится постановление, в котором указываются основания для принятия такого решения.

Когда у участников дорожного движения обнаруживаются признаки опьянения, такие как запах алкоголя изо рта, нарушение речи, изменение окраски кожных покровов, неустойчивость позы и походки, дрожание пальцев рук, потеря ориентировки во времени и пространстве, а также когда об употреблении ими спиртных напитков или наркотических веществ становится известно из заявлений граждан либо личных наблюдений сотрудников ДПС, к протоколу прилагается акт медицинского освидетельствования, протокол

применения индикаторных трубок «Контроль трезвости» либо акт медицинского вытрезвителя (подробнее см.: раздел 5.4).

Если водители, имеющие признаки опьянения, отказываются покинуть ТС, несмотря на неоднократные требования об этом, сотрудникам ДПС целесообразно пригласить двух граждан, объяснить им существо сложившейся ситуации и в их присутствии повторить нарушителю свои требования. ***При очередном отказе водителя выпти из ТС он удаляется отту-да в принудительном порядке, а его действия при этом описываются в протоколе.***

Материалы о нарушении ПДД иностранными гражданами, пользующимися иммунитетом и привилегиями, предусмотренными для дипломатического корпуса, ***в пятидневный срок*** направляются в отделы (управления) ГИБДД МВД (УВД) для последующей передачи в Департамент государственного протокола Министерства иностранных дел Российской Федерации. Дела о правонарушениях, совершенных иностранными гражданами, временно пребывающими на территории России и не обладающими указанным ^внше статусом, рассматриваются соответствующими должностными лицами ^{Мн} ГИБДД ***в срок до трех суток с момента оформления протокола.*** Если при этом водители-иностранцы лишаются права управления транс-

портными средствами, административные материалы по совершенным правонарушениям вместе с водительскими удостоверениями остаются на хранении в подразделениях ГИБДД по месту наложения взыскания.

15.5. Оформление материалов по фактам причинения материального ущерба и телесных повреждений

Если нарушение ПДД сопровождается причинением материального ущерба, к протоколу об административном правонарушении в обязательном порядке прилагаются: схема происшествия с подробными сведениями о водителях и ТС, объяснения участников и свидетелей инцидента, водительские удостоверения виновных. Кроме того, лицам, транспортные средства которых получили повреждения, выдаются справки установленной формы.

При наличии телесных повреждений у участников происшествия дополнительно составляются:

- а) протокол осмотра места ДТП;
- б) протоколы осмотра и технического состояния транспорта;
- в) схема происшествия на бланке с миллиметровой размерной сеткой;
- г) справка по ДТП.

Когда в совершении нарушений виновны несколько лиц, протокол составляется на каждое из них. Например, если материальный ущерб причинен в результате обоюдного нарушения правил водителями двух иногородних автомобилей, то материалы по данному факту могут быть составлены в двух экземплярах как в случае рассмотрения дел на месте совершения нарушения, так и в случае награвления их в органы ГИБДД по месту регистрации транспортных средств.

Административный порядок оформления происшествий, сопровождавшихся легкими телесными повреждениями людей, допустим только тогда, когда сотрудники ДПС имеют реальную возможность с помощью судебно-медицинских экспертов установить степень тяжести этих повреждений непосредственно на месте совершения правонарушения. При этом соответствующие данным правонарушениям ч. 2 ст. 118, ч. 4 ст. 119 и ч. 5 ст. 122 КоАП охватывают только случаи, связанные с причинением кратковременного расстройства здоровья (временная утрата трудоспособности на срок не более 21 дня) и незначительной стойкой утратой трудоспособности [10.20]. Когда же решение данного вопроса затруднено либо имеется информация о причастности к происшествию каких-либо лиц, местонахождение которых не установлено, данное ДТП оформляется в соответствии с требованиями УПК с вызовом следственно-оперативной группы.

В протоколе об административном нарушении не только указывается сущ^{ест-}_{во} допущенного виновным правонарушения, но и приводится краткое описание механизма происшествия. Например; «Синельников В. Г., управляя автомобилем и следуя в г. Орле по ул. 50 лет Октября от моста через реку Ока в сторону АО «Промприбор», выехал на перекресток улиц 60 лет Октября и Октябрьская при запрещающем сигнале светофора и совершил столкновение с автомобилем Магс!а 626, регистрационный номер А 878 ВК, двигавшимся по ул. Октябрьской в направлении от ул. Приборо-строительной в сторону сквера им. Гуртьева. Состояние погоды — ясно, состояние дорожного покрытия - гололед».

Когда водитель ТС скрывается с места ДТП, вместо протокола составляется подробный рапорт с изложением действий по выявлению правонарушителя, особенностей его поведения и других обстоятельств, установленных в ходе осмотра места происшествия и производства психических мероприятий.

15.6. Наложение административных взысканий

В разделе 2.3.5 пособия мы отмечали, что после выяснения обстоятельств совершения административного проступка и оформления соответствующих материалов сотрудники ДПС и другие должностные лица ГИБДД, уполномоченные рассматривать дела о нарушениях ПДД, могут принять решение о наложении на правонарушителя взыскания в виде предупреждения, штрафа, лишения прав на управление ТС (см. приложение 10 к пособию).

1. Предупреждение является мерой воспитательного воздействия и предостережения о недопустимости совершения правонарушения. Оно предусматривается чч. 2 и 3 ст. 114, чч. 1 и 8 ст. 115 и ст. 122 КоАП и может налагаться без составления протокола путем выдачи официального письменного предупреждения. Бланк предупреждения состоит из двух частей: собственно предупреждения и корешка, который остается у работника ДГТС и впоследствии передается инспектору по административной практике. Если участник движения оспаривает налагаемое на него административное взыскание, а также в случаях, когда применение предупреждения в порядке упрощенного производства не предусмотрено, по факту нарушения составляется прото-

кол и выносится постановление о наложении взыскания в виде предупреждения.

2. Штраф может налагаться в порядке как обычного, так и упрощен^{но}го производства. Так, если участник дорожного движения допускает ^нарушение, предусмотренное ст. 114 (чч. 2 и 3), ст. 115 (чч. 1, 2, 3 и 8), ^{ст}- 122 (чч. 1 и 2) КоАП, то он подвергается штрафу на месте совершения

проступка. При этом ему выдается квитанция об уплате штрафа. За нарушение, предусмотренное другими статьями, штраф налагается *только в порядке обычного производства*. При этом составляется протокол, у водителя изымается водительское удостоверение и выписывается постановление о наложении штрафа, которое вручается правонарушителю. В соответствии со ст. 235 КоАП лица, которым вручены постановления о наложении штрафа, обязаны в течение 15 дней представить квитанцию об его уплате. Квитанция приобщается к протоколу и хранится в подразделении ГИБДД. По просьбе правонарушителя она может быть возвращена ему после производства соответствующей отметки в протоколе.

При отсутствии соответствующих финансовых учреждений по месту нахождения или жительства оштрафованного плательщик высылает причитающиеся с него суммы на установленный расчетный счет *почтовым переводом*. На оборотной стороне перевода указывается, за что вносятся деньги, по постановлению какого органа наложен штраф, а также дата вынесения постановления о наложении штрафа. Квитанция об уплате штрафа или почтовая квитанция предоставляются нарушителем органу или должностному лицу, наложившему штраф. В свою очередь банковские учреждения могут сообщать в подразделения ГИБДД о получении указанных сумм.

Штраф, не уплаченный в установленный срок, *взыскивается в принудительном порядке* из заработка, пенсии или стипендии нарушителя. Для этого постановление о наложении штрафа направляется по месту его работы, а в случае, если он не работает, постановление исполняется через суд путем *обращения взыскания на имущество* нарушителя либо на его долю в общей собственности. Постановление о наложении штрафа *может направляться по месту работы, учебы или по месту получения пенсии* нарушителем для удержания штрафа. Так, если сумма штрафа превышает 20 % заработка, пенсии или стипендий нарушителя, штраф взыскивается по частям до его полной уплаты.

Административный штраф относится к взысканиям только пятой очереди (ст. 418-423 ГПК). Согласно ст. 383 ГПК у нарушителя в любом случае должно быть сохранено 50 % заработка. Исполнительные действия по обращению взыскания на имущество нарушителя регламентированы ст. 369, 370-378 ГПК и ФЗ «Об исполнительном производстве» [15.22]. Принудительное исполнение постановления о наложении штрафа возлагается на службу судебных приставов Минюста РФ [15.21], которые должны совершать испол-

нительные действия в течение 2 месяцев со дня поступления к ним протокола и постановления. Они могут отложить и приостановить исполнительные действия в случаях, когда лица, подвергнутые *

фу, призываются на военную службу, убывают в длительные командировки ит.п. [15.22].

При исполнении постановления возможны ситуации, когда у лица, привлеченного к ответственности, отсутствует имущество или доходы, на которые может быть обращено взыскание, или когда правонарушитель не проживает либо не работает по адресу, указанному в протоколе. В таких случаях постановление о наложении штрафа возвращается судебными приставами в подразделения ГИБДД, рассматривавшие дело об административном правонарушении. Срок давности для обращения постановления к исполнению начинается течь заново, а постановление о наложении штрафа может обращаться к исполнению неоднократно (см. ст. 365 ГПК).

Постановление о наложении штрафа должно быть обращено к исполнению не позднее трех месяцев со дня принятия решения о применении такой меры воздействия (см. раздел 15.2 пособия). Что касается срока исполнения постановления, то законодатель не дал на этот вопрос четкого определения. На практике нередко этот срок отождествляется с трехмесячным сроком обращения постановления к исполнению, что принципиально неверно. Своевременно обращенное к исполнению *постановление сохраняет свою силу вплоть до его фактической реализации за исключением решения о лишении права управления транспортными средствами.*

3. Оформление материалов по делам об административных нарушениях, за совершение которых предусмотрено лишение права управления ТС, ведется в порядке обычного производства с изъятием водительского удостоверения. Если составитель протокола не уполномочен наложить на нарушителя данное взыскание, то протокол и прилагаемые к нему материалы по факту нарушения передаются соответствующему должностному лицу. Например, старший инспектор ДПС, задержавший водителя, управляющего автомобилем в состоянии опьянения, передает составленный им материал на рассмотрение командиру подразделения ДПС или начальнику ГИБДД по месту регистрации ТС.

Как правило, сотрудники ДПС располагают сведениями о времени и месте рассмотрения дел о нарушениях ПДД. Поэтому они должны *заранее предупредить об этом нарушителей и производить соответствующую запись в протоколе*, а если по каким-либо причинам нарушитель не был предварительно оповещен, то *направлять ему извещение с уведомлением о вручении.*

Максимальные и минимальные сроки лишения права за совершение Указанных нарушений определяются соответствующими статьями КоАП, а конкретные устанавливаются должностными лицами ГИБДД и судьями в зависимости от вида и тяжести правонарушения. Изъятые удостоверения

хранятся в подразделении ГИБДД по месту рассмотрения дел, но в случаях если срок лишения превышает 1 год, они направляются вместе с копиями постановлений для хранения в соответствующие РЭП.

На практике нередки случаи, когда водители, оштрафованные или лишенные права управления ТС, уклоняются от сдачи водительских удостоверений, ссылаясь на то, что они их утеряли либо не имели вообще. Для предупреждения подобных действий сотрудникам ДПС необходимо, используя АИПС, сделать соответствующие запросы с целью проверки выдачи им удостоверений, наличия ранее совершенных ими противоправных действий, а также совместно с участковыми инспекторами милиции проводить обходы жилого сектора и использовать при контроле за дорожным движением списки лиц, лишенных права управления ТС. Данные меры административного воздействия могут применяться не только к водителям, непосредственно управлявшим транспортом в состоянии опьянения, но и к тем лицам, которые намеренно передали им управление ТС. Повторное управление транспортом в нетрезвом состоянии влечет существенное ужесточение административных санкций. Например, если 21 января 1998 г. водитель был подвергнут штрафу за вождение автомобиля в состоянии опьянения и 20 января 1999 г. вновь совершил подобное правонарушение, то он может быть лишен права управления ТС на срок до трех лет (см. ч. 2 ст. 117 КоАП).

Пересылка водительских удостоверений с административными материалами между МВД (УВД) должна производиться только органами Государственной фельдъегерской службы как служебная переписка с грифом «Для служебного пользования», а между ГОРОВД- заказной корреспонденцией.

15.7. Передача материалов об административных правонарушениях на рассмотрение общественности

Должностные лица ГИБДД, включая сотрудников ДПС, могут направлять дела об административных правонарушениях, рассмотрение которых входит в их компетенцию, в общественные организации по месту работы, учебы или жительства виновных, «если с учетом характера совершенного правонарушения и личности правонарушителя к нему целесообразно применить меру общественного воздействия» (см. ст. 21 КоАП). Материальным основанием для этого может быть, например, положительная характеристика виновного, полученная как в письменной, так и устной форме в процессе контакта с представителем того коллектива, членом которого состоит нарушитель. Однако при наличии сведений о том, что в данном коллективе сложилось не-

критическое отношение к ям, от подобной меры следует отказаться как не обеспечивающей должного предупредительного и воспитательного воздействия.

Требование законодателя учитывать характер правонарушения и личность виновного еще не означает, что при решении вопроса о целесообразности освобождения от административной ответственности можно не принимать во внимание иные обстоятельства или условия, способные повлиять на эффективность применения мер общественного воздействия к конкретному право-

нарушителю. Обстоятельства, служащие материальным основанием освобождения от административной ответственности, *устанавливаются непосредственно в процессе предварительного рассмотрения дела*. Разумеется, объем сведений по таким делам можно ограничить некоторыми пределами. Реальные потребности профилактики правонарушений вовсе не связаны с изучением личности правонарушителя во всей полноте и многообразии. В целях рассмотрения дела этот круг можно ограничить теми сведениями, которые необходимы и достаточны для административной юрисдикции. Эти индивидуальные особенности отражены в отягчающих и смягчающих обстоятельствах, предусмотренных действующим законодательством. Весомыми факторами, например, являются отношение человека к труду, установка на будущее, психофизиологические особенности.

Очевидно, что в силу относительно невысокой общественной опасности отдельных административных правонарушений и их высокой распространенности детальный сбор информации по каждому из них не всегда оправдан. Вместе с тем на рассмотрение общественности целесообразно направлять только те материалы, по которым были выполнены все предусмотренные процессуальные действия, установлены все значимые для объективного решения дел обстоятельства, а виновность нарушителей не вызывает сомнения. Только так можно обеспечить понимание существа проступков и их объективное рассмотрение в коллективах и общественных организациях.

Нередко применение данной меры связывают лишь с малозначительными правонарушениями, хотя законодательство позволяет использовать ее по любым административным проступкам, если, с учетом личности виновного, это будет целесообразно. Важно, чтобы документы по факту правонарушения передавались в коллективы в полном объеме, *за исключением водительского удостоверения, которое предварительно должно быть возвращено правонарушителю*. В свою очередь, инспектора административной практики подразделений ДПС обязаны следить за тем, чтобы направленные материалы были своевременно рассмотрены и вместе с письменным решением коллектива возвращены в 10-дневный срок.

Общественные организации не вправе решать дела о правонарушениях уже рассмотренных государственными органами. Одновременное применение к нарушителям за один и тот же проступок административных взысканий и мер общественного воздействия должно исключаться. В то же время общественные организации могут, действуя на основе своих уставов, рассматривать персональные дела своих членов и применять к ним дисциплинарные меры независимо от того, привлекались они к административной ответственности или нет.

15.8. Освобождение от административной ответственности

Лицо, совершившее административное правонарушение, может быть **полностью освобождено от ответственности**. Законодатель предоставил возможность органу (должностному лицу), рассматривающему дело, применить в отношении нарушителя *устное замечание*, которое, как известно, не является ни административным взысканием, ни мерой общественного воздействия. Оно не влечет для правонарушителя никаких юридических последствий, однако его реализация допустима только тогда, когда проступок был малозначительным и виновный осознал противоправность своего поведения⁴. Следует отметить, что данное законодательное положение действует напрямую и для его применения не требуется специального упоминания о такой возможности в постановлении по делу. Причем речь идет не об освобождении от ответственности за все малозначительные проступки, а лишь *о праве принять такое решение на основе анализа всех обстоятельств и последствий, а также личности правонарушителей*. Для этого необходимо обеспечить присутствие лиц, привлекаемых к ответственности, при рассмотрении дела.

Рассмотрим пример. Экипаж патрульного автомобиля ДПС задержал водителя Саенко, который управлял автомобилем ИЖ-2126 в состоянии опьянения. При просмотре материалов, составленных по данному факту, командир роты ДПС установил, что Саенко находился за рулем автомобиля в момент, когда на нем отсутствовала коробка передач и карданный вал, а передвижение ТС осуществлялось с помощью двух знакомых Саенко, которые толкали автомобиль сзади. Поскольку, эти действия происходили на малопроезжей окраинной улице города, не имеющей существенных продольных уклонов, и осуществлялись на расстояние не более 60 м (в соседний гараж), командир роты ДПС принял решение ограничиться в отношении Саенко устным замечанием.

15.9. Рассмотрение жалоб и протестов

Конституция РФ и действующее законодательство предоставляют право каждому гражданину вносить в государственные органы предложения об улучшении их деятельности и обжаловать принимаемые ими решения, что является **важным средством охраны прав личности, укрепления связи органов управления с населением и представляет собой важнейший источник информации для решения вопросов организации и осуществления государственной службы**.

Анализ жалоб, поступающих в последние годы на должностных лиц подразделений ДПС, показывает, что чаще всего они связаны со следующими действиями:

- 1) неправильная квалификация административных правонарушений;
- 2) необоснованное применение мер пресечения;
- 3) нарушение общепринятых норм вежливости в обращении с гражданами и неумение найти с ними взаимопонимание;
- 4) слабая аргументация обвинений в нарушении норм; действующих в сфере БДД;

5) невыполнение обязательных процедур при оформлении административных правонарушений;

6) злоупотребление служебным положением.

Поступление жалоб в установленный законодательством срок (10 дней с момента принятия решения должностным лицом) является основанием для приостановления исполнения постановления по делу⁵. Если лицо, привлекаемое к административной ответственности по каким-либо уважительным причинам, пропустит срок подачи жалобы, то он **может быть восстановлен на основании соответствующего заявления**.

Жалоба на постановление о наложении взыскания в виде предупреждения, зафиксированного на месте нарушения без составления протокола, подается вышестоящему по отношению к наложившему взыскание должностному лицу, а о наложении штрафа или лишении права управления ТС - вышестоящему должностному лицу или в народный суд. Например, жалоба на постановление, вынесенное инспектором или старшим инспектором ДПС, может быть подана командиру взвода ДПС; на постановление, вынесенное командиром взвода, - командиру роты (батальона) ДГТС (если взвод входит в его состав).

В течение 3 суток жалоба вместе с материалами дела направляется должностному лицу, уполномоченному ее рассматривать. Водителям, которым предварительно вручались временные разрешения на право управления транспортом, срок действия данных документов продляется до рассмотрения жалобы. Если же жалоба подана в подразделение, к ведению которого рассмотрение поставленных в ней вопросов не относится, то не позднее чем через 5 дней она направляется в соответствующий орган *с обязательным извещением об этом заявителя*. При несогласии с результатами рассмотрения жалобы указанными должностными лицами она может быть подана в суд, *решение которого также может быть обжаловано в судебной инстанции, уполномоченной на исправление судебной ошибки* в соответствии с решением Конституционного Суда РФ от 28 мая 1999 г. Это значит, что положение ч. 2 ст. 266 КоАП в настоящее время *не применяется*. Когда гражданин не удовлетворен результатами рассмотрения жалобы и обращается в то же самое подразделение ДПС повторно, то исполнение постановления не приостанавливается⁶ хотя в ряде случаев это не исключает дополнительной проверки жалобы.

Постановление по делу об административном правонарушении и решение по жалобе могут быть *опротестованы прокурором*. При этом исполнение постановления приостанавливается и дело рассматривается соответствующими должностными лицами ГИБДД не позднее 10-дневного срока с момента получения протеста. О результатах его рассмотрения сообщается прокурору. Отметим, что, в отличие от обжалования, принесение протеста по делу об административном правонарушении не ограничивается ни сроком,

ни видом субъекта ответственности. Важно то, что обращение постановления к исполнению возможно лишь в случае официально оформленного отказа в удовлетворении протеста. Срок разрешения всех жалоб, заявлений и писем исчисляется *со дня их поступления в подразделение по день направления заявителям сообщений о результатах их разрешения.*

Руководители подразделений ДПС и другие сотрудники, которым поручено рассмотрение жалоб, должны осуществлять систематический прием граждан в удобное для большинства из них время, внимательно изучать существо их претензий, при необходимости требовать от подчиненных представления нужных документов, сведений и доказательств, проводить проверки изложенных в жалобах обстоятельств, принимать меры для объективного разрешения поставленных вопросов и устранения причин и условий, порождающих жалобы. Проверка законности и обоснованности вынесенного постановления должна осуществляться не только в той части, в которой оно обжалуется, *но и в целом по его содержанию*^a. Нередко в жалобах помимо предмета обжалования указывается на

нарушения законности, не связанные с квалификацией неправильных действий и наложением административных взысканий. В ходе проверки жалобы выясняется;

- 1) не выходили ли действия сотрудников ДПС за рамки предоставленных им полномочий;
- 2) в каком порядке действовали сотрудники;
- 3) при каких обстоятельствах применялись меры административного воздействия, которые вызвали негативную оценку со стороны граждан;
- 4) соблюдались ли процессуальные нормы при составлении административных материалов.

Рассмотрев жалобу, должностное лицо или суд могут принять одно из следующих решений:

- 1) оставить постановление без изменения, а жалобу или протест без удовлетворения;
- 2) отменить постановление и направить дело на новое рассмотрение, если будет выявлено, что его обстоятельства установлены не полностью, а также если постановление было вынесено лицом, которое не уполномочено решать данное дело, и т. п.;
- 3) отменить постановление, если не будет усмотрено состава административного проступка;
- 4) изменить меру взыскания в пределах, предусмотренных законодательством, с тем, однако, чтобы взыскание не было усилено;
- 5) направить дело на рассмотрение компетентного должностного лица, если будет установлено, что постановление по делу вынесено лицом, не правомочным решать данное дело.

По результатам рассмотрения жалобы составляется мотивированное решение, в котором дается анализ собранных материалов и указываются меры по восстановлению нарушенных прав граждан. В случае отмены постановления как необоснованного к виновному должностному лицу применяются меры

дисциплинарного воздействия, сведения о которых приобщаются к материалам проверки. Уплаченные в качестве штрафа деньги возвращаются лицам, подавшим жалобу, через банковские учреждения и территориальные финансовые отделы местных органов самоуправления.

Руководители подразделений ДПС должны систематически анализировать все письменные и устные обращения граждан и обобщать содержащиеся в них критические замечания и предложения в Целях своевременного выявления причин, порождающих нарушения прав и охраняемых законом интересов граждан, изучения общественного мнения и совершенствования работы подчиненного им личного состава. Граждане могут направлять свои жалобы и предложения Почтой, телеграфом, другими видами связи и вручать лично. Прием гражд-

дан в подразделениях ДПС должен осуществляться как в рабочие дни, так и в один из выходных дней в удобное для большинства из них время, о чем дается информация на специально подготовленных стендах как в служебных помещениях, так и в доступных для большинства участников дорожного движения местах обслуживаемой территории. В нерабочее время жалобы принимаются дежурными подразделениями ДПС, которые в дальнейшем передают их для официальной регистрации секретарю или в канцелярию.

15.10. Контроль и учет материалов об административных правонарушениях

По окончании работы по контролю за дорожным движением личный состав подразделений ДПС представляет составленные им материалы по фактам административных правонарушений командирам взводов или старшим инспекторам, которые обязаны проверить их качество, а затем передать на регистрацию дежурному батальона, роты или отдельного взвода ДПС либо непосредственно инспектору по административной практике отделения ГИБДД ГОРОВД. В свою очередь, дежурный и инспектор по административной практике, так же как и начальствующий состав, ответственный за организацию работы инспекторов на линии, обязаны контролировать правильность и полноту предъявляемых им материалов, с тем чтобы своевременно устранить имеющиеся в них недостатки, среди которых можно назвать следующие:

- 1) неопределенность факта правонарушения;
- 2) отсутствие или неполнота написания адресов мест:
 - а) стоянки ТС или жительства его владельца (арендатора);
 - б) составления протокола;
 - в) совершения правонарушения;
 - г) жительства свидетелей и понятых;
 - д) явки правонарушителя для рассмотрения дела или передачи квитанции об уплате штрафа;
- 3) отсутствие перечня документов, прилагаемых к протоколу;
- 4) неточное указание времени совершения правонарушения и составления протокола;

- 5) отсутствие письменных объяснений участников ДТП, повлекших причинение материального ущерба или телесных повреждений;
- 6) использование в тексте протокола малопонятных аббревиатур и "СО" крашений;
- 7) отсутствие наименований и заводских номеров технических средств, использованных при выявлении правонарушения;
- 8) отсутствие подписи протокола и других прилагаемых к нему документов правонарушителем, свидетелями и понятыми;
- 9) наличие грамматических, синтаксических и семантических ошибок в тексте.

При большом объеме административных материалов, поступающих в дежурные части или группы административной практики, их детальная оперативная проверка чрезвычайно затруднена. В этом случае инспектору по административной практике желательно вести *журнал учета недостатков в оформлении служебной документации*, который может использоваться для дальнейшей доработки материалов и проведения занятий с личным составом подразделения по вопросам ведения административного производства (см. рис. 78).

№ п/п	Дата	Номер материала (бланка)	Должность, звание, фамилия и инициалы составителя	Обнаруженные недостатки и замечания по оформлению и содержанию	Принятые меры
13228	20.02.1999	57-243182	Инспектор ДПС 3-го взвода прапорщик милиции Левашов В. Г.	1. В протоколе об административном правонарушении не указаны: а) место совершения правонарушения; б) полное наименование организации, в которой работает водитель (вместо официального названия АО «Орлэкс» использовано «Завод приборов»); в) адрес и номер кабинета группы административной практики батальона ДПС, куда правонарушителю следует представить квитанцию об уплате штрафа.	1. 21.06.98 Инспектору ДПС Левашову В. Г. разъяснен порядок оформления протокола и поручено сообщить правонарушителю адрес и номер кабинета группы адм. практики. 2. Указанные недостатки протокола обсуждены на занятии по служебной подготовке 23.02.99.

Рис. 78. Пример записи в Журнале учета недостатков и замечаний, выявленных при проверке материалов по фактам административных нарушений

№ п/п	Дата	Номер мате- риала (блан- ка)	Долж- ность, звание, фами- лия и инициа- лы со- стави- теля	Обнаружен- ные недостат- ки и замеча- ния по оформлению и содержанию	Принятые меры
1322 8	20.02 1999	57- 24318 2	Инспек- тор ДПС 3-го взвода пра- порщик ми- лиции Ле-	1. В протоко- ле об администра- тивном правонаруше- нии не указаны: а) место со- верше- ния правона- рушения; б) полное наиме- нование орга- низации, в которой работает водитель (вместо официального назва- ния АО «Орлэкс»	1.21.06.98 Инспек- тору ДПС Ле- вашо- ву В. Г. разъ- яснен поря- док оформле- ния про- токо ла и по- ручено сообщить правона- ру- шителю ад- рес и номер

^ 			вашов В. Г.	использовано «Завод приборов»); в) адрес и но- мер кабинета группы ад- министратив- ной практики ба- тальяна ДПС, куда правона- рушителю следует представить кви- танцию об уп- лате штрафа.	кабинета группы адм. практики. 2. Ука- зан- ные не- достат- ки про- токола обсужде- ны на занятии по служеб- ной подготов- ке 23.02.99.

Одновременно с проверкой **качества** представляемых материалов инспектор по административной практике может вести учет возврата бланков строгой отчетности, выданных ранее личному составу.

По окончании проверки поступивших протоколов и прилагаемых к ним документов они **подлежат обязательной регистрации и передаче на рассмотрение соответствующих должностных лиц**, которые, рассмотрев дела, возвращают их вновь в группы административной практики для исполнения принятых постановлений и последующего хранения. В соответствии с Инструкцией [15.1] дела о правонарушениях в сфере БДД хранятся в течение двух лет, следующих за сроком исполнения постановления о наложении взыскания.

В целях контроля достоверности материалов инспектор по административной практике должен проводить **сверку протоколов**, составленных по фактам управления транспортом в состоянии опьянения, и документации, имеющейся по данным фактам в соответствующих медицинских учреждениях, проводивших освидетельствование водителей. Кроме того, инспектор **обязан запрашивать заключения о степени тяжести телесных повреждений**, полученных людьми вследствие нарушения ПДД кем-либо из участников дорожного движения.

Уничтожение административных материалов, срок хранения которых истек, а также испорченных бланков строгой отчетности производится только во время плановых проверок административной практики подразделений ДПС комиссиями МВД (УВД) после составления и утверждения соответствующего акта.

Контроль работы инспектора (группы) административной практики осуществляется командирами подразделений ДПС или начальниками соответствующих отделений ГИБДД. Они обязаны ежедневно просматривать поступающие материалы, составленные по фактам правонарушений, следить за правильностью и своевременностью их рассмотрения, проверять соблюдение установленного порядка их хранения и передачи в другие органы, обеспечивать условия для объективного рассмотрения поступающих жалоб, заявлений и писем граждан (см. рис. 79).

Место совершения правонарушения

Составление материалов по факту правонарушения

Принятие решения по делу

Исполнение постановления по делу в порядке упрощенного производства

Дежурная часть подразделения ГИБДД

— Учет выявленного правонарушения

Инспектор (группа)

**административной
практики**

Контроль и регистрация материалов по факту правонарушения

Учет, сверка и анализ материалов по факту правонарушения

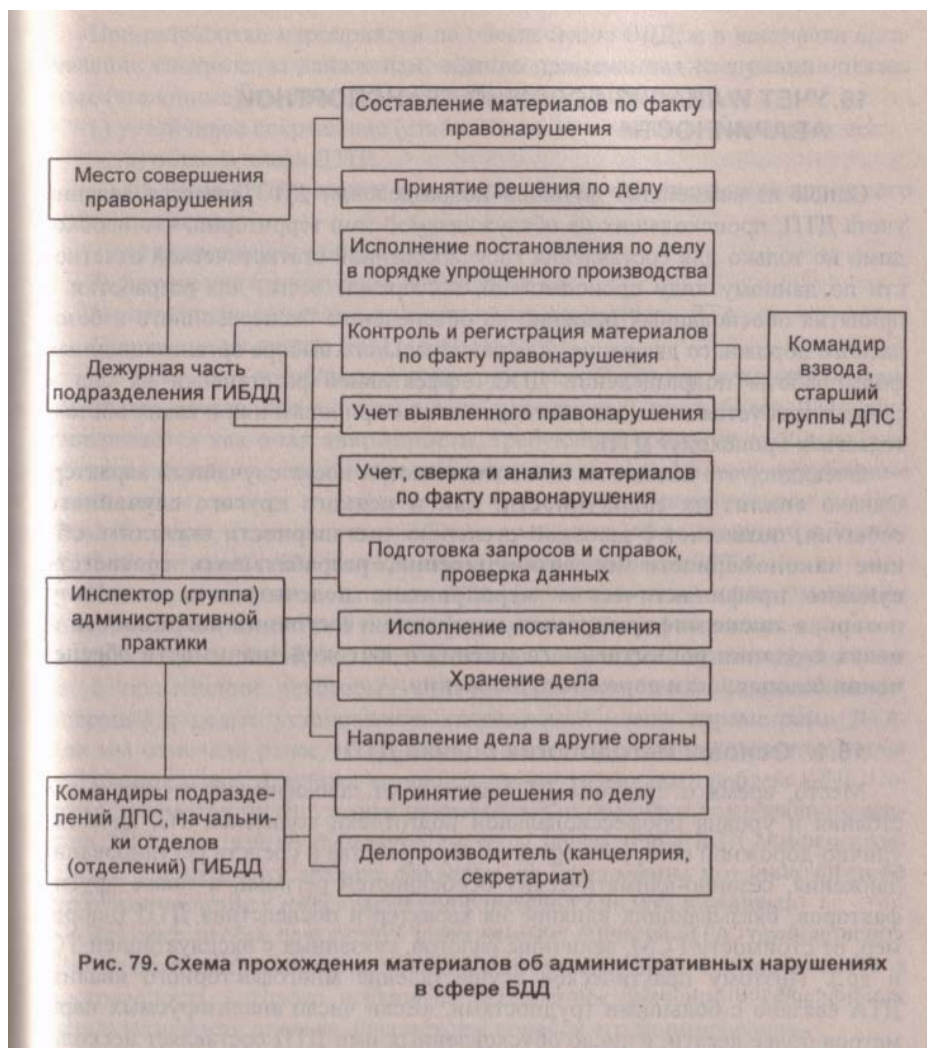
Подготовка запросов и справок, проверка данных

Исполнение постановления

Хранение дела

Командиры подразделений ДПС, начальни-

ки отделов (отделений) ГИБДД
Направление дела в другие органы
Принятие решения по делу
Делопроизводитель (канцелярия, секретариат)



16. УЧЕТ И АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ АВАРИЙНОСТИ

Одной из важнейших функций подразделений ДПС является ведение учета ДТП, происходящих на обслуживаемой ими территории, что необходимо не только для составления государственной статистической отчетности по данному виду происшествий, но, прежде всего, для разработки и принятия обоснованных решений по обеспечению бесперебойного и безопасного дорожного движения. Для рационального выбора организационных форм работы подразделений ДПС, эффективной расстановки их сил и средств требуется знать, где, когда, по каким причинам и при каких обстоятельствах происходят ДТП.

Очевидно, что каждое из них в отдельности носит случайный характер. Однако анализ их совокупности, как и всякого другого случайного события, позволяет с высокой степенью достоверности выявлять общие закономерности их возникновения, разрабатывать соответствующие профилактические мероприятия, подсчитывать величину потерь, а также информировать население о состоянии аварийности в целях создания общественного мнения о высокой значимости обеспечения безопасности дорожного движения.

16.1. Основы методологии оценки ДТП

Место, время и причины ДТП зависят от психофизиологического состояния и уровня профессиональной подготовки водителей ТС, качества улично-дорожной сети, элементов ее обустройства и средств регулирования движения, сезонно-климатических особенностей региона, а также других факторов, оказывающих влияние на характер и последствия ДТП (например, от стоимости ГСМ, величины налогов, связанных с эксплуатацией ТС, и др.). Поэтому практическое осуществление многофакторного анализа ДТА связано с большими трудностями. «Если число анализируемых параметров более десяти, а число обусловленных ими ДТП составляет несколько сотен, то решение этой задачи не под силу даже самым мощным ЭВМ» [И.К.17].

453

При разработке мероприятий по обеспечению БДД, и в частности организации контроля за движением, обычно применяются **следующие исходные (эталонные) параметры, отражающие динамику ДТА:**

- 1) устойчивое сокращение (стабилизация) в течение не менее трех лет:
 - а) общего числа ДТП;
 - б) числа ДТП по вине отдельных категорий участников дорожного движения;
 - в) тяжести последствий ДТП;
- 2) устранение структурных аномалий ДТА;
- 3) устойчивое снижение относительных показателей ДТА;
- 4) ликвидация очагов ДТП [16.4], [И.К.56].

На практике преобладают критерии, выработанные опытным путем. Например, место, где в течение года фиксируется три и более ДТП, рассматривается как **очаг аварийности**, требующий принятия организационно-технических и административно-правовых мер. Многие зарубежные специалисты, исходя из сложности и трудоемкости комплексного анализа данной сферы, признают важнейшим критерием эффективности системы БДД **общую стабилизацию или снижение показателей ДТА**.

Хотя при описании процесса ДТА формально-логическими методами невозможно отразить всей гаммы факторов, свойственных столь сложному социальному явлению, это обстоятельство не должно служить препятствием в применении некоторых относительно несложных математических операций с целью установления взаимосвязей между параметрами ДТА. Как мы отмечали ранее, их наличие доказано многолетней практикой правоохранительных и других органов, занятых решением проблем БДД. Поэтому, несмотря на отсутствие универсальных процедур комплексного анализа ДТА, каждый из

субъектов системы обеспечения БДД должен стремиться к детальному анализу факторов, **на проявление которых он либо сотрудничающие с ним ведомства способны оказать влияние.**

Для того чтобы приступить к каким-либо оценкам ДТА, прежде всего, необходимо иметь соответствующий информационный массив, полнота и Достоверность которого играют первостепенное значение в обеспечении результативности анализа. Рассмотрим порядок его формирования.

16.2. Порядок регистрации и учета информации о ДТП

В начале 9-го раздела пособия мы давали определение *понятию ДТП*, Указывали его *отличительные признаки*, рассматривали *классификацию* таких происшествий по видам и степени тяжести последствий, подчеркивая, ^{что} для получения объективной картины процесса развития ДТА необходимо иметь сведения обо всей совокупности событий данного рода.

Согласно действующим Правилам [9.1] ДТП делятся на *подлежащие и не подлежащие включению в государственную статистическую отчетность* (далее «статотчетность»). К первой из названных категорий относятся только ДТП, повлекшие гибель или телесные повреждения людей, за исключением происшествий, случившихся во время соревнований и тренировок по автототоспорту, когда пострадали водители-спортсмены, судьи или другой персонал, обслуживающий эти мероприятия. Сведения о ДТП, возникших при проведении состязаний по другим видам спорта (велогонки, марафонский бег), подлежат включению в статотчетность.

Рассмотрим пример. Водитель автомобиля ВАЗ-2110, участвующего в авторалли, следуя по скоростному участку трассы, не справился с управлением и допустил опрокидывание, в результате которого был ранен штурман экипажа, а также поврежден автомобиль. Поскольку при опрокидывании никто из других участников дорожного движения (кроме экипажа) не пострадал и не понес материального ущерба, то ДТП не включается в статотчетность.

Все устные и письменные сообщения, заявления о ДТП, сведения о пострадавших и о ТС, имеющих признаки повреждений, фиксируются дежурными частями подразделений ДПС или ГОРОВД. Установив характер и последствия возникшего происшествия, старший инспектор-дежурный направляет на место его возникновения сотрудников ДПС или оперативно-следственную группу, которые фиксируют обстоятельства ДТП и составляют необходимые документы (протокол осмотра, схему происшествия» и др.)¹.

Представленные ими материалы и результаты оперативной проверки используются дежурными для *регистрации происшествия* в специальном журнале. Если установлено, что ДТП повлекло причинение материального ущерба или легких телесных повреждений, то ведется его параллельная регистрация в журнале учета материалов об административных правонарушениях. В тех подразделениях, где дежурная часть не предусмотрена, ведение таких жур-

налов может возлагаться на отдельных сотрудников по решению командира или начальника соответствующего отделения ГИБДД.

На каждое происшествие, подлежащее включению в статотчетность, в срок до 3 суток составляется карточка учета ДТП², которая состоит из *информационной* и *кодовой* частей. Информационная часть заполняется сотрудником, принимавшим участие в оформлении материалов данного

¹ См.: разделы 9-10 пособия.

² См.: приказ МВД РФ № 328 от 1996 г. «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647».

ДТП, и подписывается командиром подразделения ДПС или начальником ГОРОВД. В течение трех дней с момента возникновения происшествия карточка (или ее электронный эквивалент) направляется в отдел (управление) ГИБДД МВД (УВД) соответствующего субъекта Российской Федерации, где она регистрируется и передается в информационно-аналитическую группу. Здесь заключенная в ней информация кодируется и передается по телеграфным каналам связи в ГИЦ. В свою очередь, на основе поступающей информации ГИЦ выпускает статистические таблицы и обзоры, которые направляются в ГУГИБДД МВД РФ, другие заинтересованные министерства, ведомства и организации, разрабатывающие директивные документы, инструкции, стандарты, нормативы по вопросам обеспечения БДД. При наличии специальной техники сведения о ДТП могут регистрироваться, систематизироваться и передаваться посредством электронных средств связи.

Действующие правила не определяют каких-либо особых форм учета ДТП, повлекших только материальный ущерб. В большинстве случаев для анализа причин и условий аварийности вполне достаточно сведений, предусмотренных журналом учета ДТП, который в обязательном порядке ведется во всех подразделениях ДПС. Для сокращения времени на обработку данных и анализ таких происшествий иногда используется **специальная учетная карточка**. В сравнении с карточкой учета ДТП, подлежащего включению в статотчетность, ее форма может существенно упрощаться.

Информация по фактам ДТП, совершенных по вине иногородних водителей, в обязательном порядке направляется в соответствующие отделы (отделения) ГИБДД ГОРОВД по месту регистрации ТС. При этом указываются следующие сведения:

- откуда и когда поступило сообщение о ДТП;
- место, время, краткое описание обстоятельств и причин ДТП;
- сведения о погибших и пострадавших, их состоянии, учреждениях госпитализации и адресах;
- сведения о марках, моделях, государственных регистрационных знаках, принадлежности, техническом состоянии и местонахождении ТС, участвовавших в ДТП, а также о наличии и характере перевозимого ими груза;
- должности и фамилии сотрудников ОВД, представителей, предприятий, организаций и фирм - владельцев ТС, родственников пострадавших, которым

передавались сообщения о местонахождении пострадавших и поврежденного или задержанного транспорта.

Данная информация должна концентрироваться в специальных журналах^{Ла*} (банках данных) и использоваться соответствующими местными орга-

выезжавшие на место происшествия, составили учетную карточку и направили ее в управление ГИБДД УВД Орловской области, где заключенные в ней сведения были переданы в ГИЦ МВД РФ, а также в УГИБДД УВД Тульской области.

Представитель управления автомобильной дороги Москва- Харьков, ответственный за содержание данного участка, зарегистрировал данное происшествие в журнале учета ДТП.

Сведения о трактористе, доставленном с места происшествия (время доставки, анкетные данные, характер и тяжесть полученных повреждений и др.), были зарегистрированы Мценской районной больницей.

Сотрудники администрации Управления механизации треста «Пром-строй» и транспортного цеха АО «Орловский сталепрокатный завод» регистрировали происшествие в ведомственных журналах учета ДТП и направили донесения в свои вышестоящие органы.

16.4. Методы анализа ДТП

16.4.1. Топографический анализ

Группировка происшествий, зарегистрированных на какой-либо территории, по месту их возникновения позволяет выделить участки концентрации ДТП или очаги аварийности. Для этой цели удобнее всего использовать метод так называемого **топографического анализа**, который заключается в нанесении координат на карту или план местности при помощи условных обозначений. Строго говоря, само по себе нанесение мест ДТП на карту не является анализом, а только способом представления данных. Но, принимая во внимание достаточную очевидность выводов о распределении очагов аварийности при использовании этого способа, в дальнейшем мы будем применять термин «топографический анализ».

В крупных городах (более 300 тыс. жителей) вместо карт или схем улично-дорожной сети, которые трудно изготовить в достаточном для фиксации всех ДТП масштабе, целесообразно использовать обычные или электронные **альбомы с планами отдельных микрорайонов, улиц, перекрестков и транспортных развязок**. Для отдельных очагов аварийности составляют **ситуационные планы**. На них отражаются не только место, время и вид каждого происшествия, но и направление движения его участников по отдельным полосам проезжей части улиц и дорог. Ведение альбомов и ситуационных планов позволяет существенно повысить точность «привязки» конкретных ДТП, что очень важно для разработки мероприятий по соответствующей организации дорожного движения и выбора рациональных вариантов расстановки сил и средств ДПС.

К недостаткам топографического анализа следует отнести невозможность отражения на плане всех условий и причин возникновения ДТП, а также вины отдельных участников дорожного движения.

Топографический анализ нашел широкое применение в практике работы подразделений ДПС. Как правило, на местах составляются карты-схемы распределения ДТП в городах, крупных населенных пунктах, на отдельных участках автомобильных дорог. Для нанесения ДТП на карты обычно используются *магнитные фишки* различного цвета и формы, что позволяет отразить влияние нескольких факторов. Например, цвет фишек может соответствовать определенному интервалу времени, форма - характеру ДТП, а величина - степени тяжести последствий и т. д. (см. рис. 80). Сравнение карт, составленных за аналогичные периоды нескольких лет, наряду с зонами концентрации происшествий помогает определить характерные тенденции в динамике ДТА³.

Детальный анализ ДТА по всей дорожной сети, обслуживаемой подразделением ДПС, представляет собой очень трудоемкую задачу. Поэтому, прежде всего, следует сосредоточиться на отборе опасных в аварийном отношении перекрестков, участков дорог и улиц по показателям **абсолютной и удельной аварийности**. При этом желательно разбить их на отрезки равной длины или площади, а также учесть вполне вероятную «миграцию» очагов аварийности, обусловленную какими-либо конкретными обстоятельствами.

Вначале изучаемые участки ранжируются по количеству ДТП, имевших место на них за какой-либо определенный период времени, и производится отбор «очагов» ДТП. Для этой цели наилучшим образом подходит мелко-масштабный план улично-дорожной сети. Затем эти участки группируются по сходным признакам: интенсивности движения, плотности транспортного потока, протяженности, состоянию элементов ДИ и др., но так, чтобы автомобильные дороги различных технических и эксплуатационных категорий *попадали в одну и ту же группу*. Особого внимания заслуживают очаги аварийности на автомобильных дорогах *федерального и областного* значения, протяженность которых составляет не более 7 % общей дорожной сети России. Концентрируя на себе основные региональные и транзитные транспортные потоки, эти дороги являются местом возникновения большинства ДТП, происходящих вне пределов населенных пунктов. Причем на протяжении последних пяти лет около 45 % из них концентрируются именно в очагах, хотя существенного роста протяженности дорог федерального и областного значения не происходит.

Данный прием представления информации о ДТП имеет широкое распространение и в практике региональных подразделений дорожной полиции ФРГ, Франции, Голландии, Бельгии, США и других стран.

7 6.4.2. Относительные показатели ДТА

Анализируя ДТА, следует исходить из того, что *очаги аварийности могут быть обусловлены относительно высокой интенсивностью и плот-*

постью дорожного движения, причем абсолютное число ДТП далеко не всегда может служить показателем опасности того или иного участка. В этом смысле более совершенными являются так называемые **относительные показатели ДТА** - число ДТП, приходящееся на определенное количество ТС, проследовавших по участку, число ДТП на 1 км автомобильной дороги, определенный перекресток или на конкретный участок улицы и т. Д.

Для расчета относительных показателей ДТА необходимо знать или измерить соответствующие эксплуатационные характеристики улично-дорожной сети. Например, для перекрестка относительный показатель аварийности ($P_{пер}$) можно определить по следующей формуле :

$$P_{пер} = \frac{K}{2K \cdot 10^6} \quad (1)$$

где: K — число ДТП в течение года (квартала); T — число дней в году (квартале);

N — среднесуточная интенсивность движения на каждом из подходов к перекрестку (в данном случае четырехстороннему).

Относительный показатель аварийности (P_v) для отдельных участков улиц и дорог:

где: B - протяженность участка в км;

N — среднесуточная интенсивность движения на данном участке.

Сравним для примера показатели относительной аварийности двух участков дороги различной длины и интенсивности движения ($B_1 = 5$ км, $B_2 = 4$ км,

$M_1 = 12\,000$ ед./сут, $M_2 = 1500$ ед./сут, $K_1 = 40$, $K_2 = 12$).

$40 \cdot 10^6$

$\frac{12 \cdot 10^6}{365 \cdot 1500 \cdot 4}$ (3)

P

$\sim$

$12 \cdot 10^6$

$365 \cdot 1500 \cdot 4$

$= 5,47$. (4)

Несмотря на то, что абсолютное число ДТП и интенсивность движения на второй улице в несколько раз меньше, из формул 3 и 4 следует - ее относительная аварийность примерно в 2,5 раза выше, чем первой.

Высокие показатели удельной аварийности на каких-либо улицах и дорогах в большинстве случаев свидетельствуют о недостатках в организации движения или обеспечении контроля за действиями водителей и пешеходов (см. табл. 32).

Распределение показателей относительной аварийности по улицам города

№ п/п	Наименование улиц, проспектов	Показатель относительной аварийности улицы

1	ул. Московская	7,4
2	пр. Мира	5,7
3	пр. Гагарина	4,4
4	ул. Толстого	2,2
5	ул. Metallургов	1,4
6	ул. Седова	0,8
7	ул. Машиностроителей	0,3
8	пр. Строителей	0,1

Таблица 33

Количество ДТП, погибших и раненых в городе с 1989 по 1998 годы

№п/п	Годы	Всего ДТП	Погибло	Ранено
1	1989	2640	410	2600
2	1990	2690	430	2650
3	1991	2640	410	2620
4	1992	2640	430	2580
5	1993	2600	420	2590
6	1994	2560	330	2450
7	1995	2520	420	2390
8	1996	2520	410	2340
9	1997	2490	410	2320
10	1998	2440	400	2310

	В среднем за год:	2580	407	2445

Таблица 32

**Распределение показателей относительной аварийности
по улицам города**

№ п/п	Наименование улиц, проспектов	Показатель относительной аварийности улицы
1	ул. Московская	7,4
2	пр. Мира	5,7
3	пр. Гагарина	4,4
4	ул. Толстого	2,2
5	ул. Metallургов	1,4
6	ул. Седова	0,8
7	ул. Машиностроителей	0,3
8	пр. Строителей	0,1

Таблица 33

**Количество ДТП, погибших и раненых в городе
с 1989 по 1998 годы**

№ п/п	Годы	Всего ДТП	Погибло	Ранено
1	1989	2640	410	2600
2	1990	2690	430	2650
3	1991	2640	410	2620
4	1992	2640	430	2580
5	1993	2600	420	2590
6	1994	2560	330	2450
7	1995	2520	420	2390
8	1996	2520	410	2340
9	1997	2490	410	2320
10	1998	2440	400	2310
	В среднем за год:	2580	407	2445

1 6. 4. 3. Группировка ДТП по времени их возникновения

Группировка ДТП по времени их возникновения представляет большой практический интерес для общей оценки аварийности, составления графиков несения службы личным составом подразделений ДПС, разработки режимов регулирования и организации дорожного движения. Сравнение количества ДТП, зарегистрированных в отдельные периоды времени, позволяет составить динамический ряд аварийности, отражающий их изменение по годам,

месяцам, дням недели, времени суток либо по характерным климатическим сезонам (см. табл. 33).

Группировка ДТП по месяцам, дням недели и часам суток хорошо демонстрирует наиболее «аварийные» из них (см. табл. 34).

Таблица 34 Количество погибших и раненых при ДТП в городе

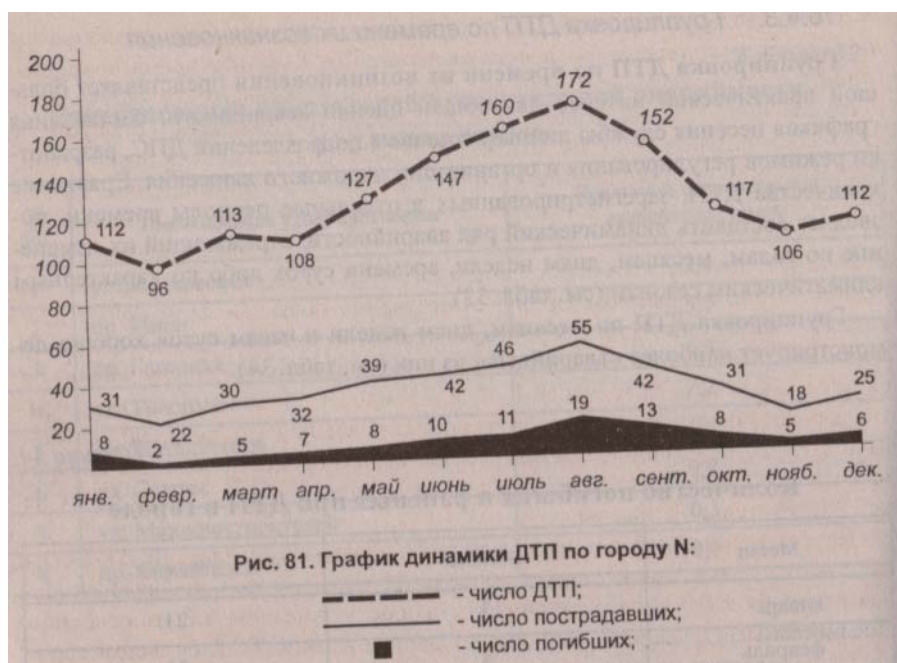
Месяц	Погибло	Ранено
январь	3	21
февраль	4	26
март	2	21
апрель	3	23
май	6	36
июнь	4	56
июль	6	55
август	6	32
сентябрь	4	66
октябрь	2	43
ноябрь	7	25
декабрь	4	28

Таблица 34

Количество погибших и раненых при ДТП в городе

Месяц	Погибло	Ранено
январь	3	21
февраль	4	26
март	2	21
апрель	3	23
май	6	36
июнь	4	56
июль	6	55
август	6	32
сентябрь	4	66
октябрь	2	43
ноябрь	7	25
декабрь	4	28

Для наглядности динамические ряды желательно представлять в виде «Графиков (см. рис. 81),



Для организации контроля за дорожным движением наибольшую ценность представляет анализ причин и условий ДТП *по отдельным городам, населенным пунктам, улицам, участкам автомобильных дорог*. Зачастую,

распределение ДТП по времени, причинам возникновения и другим признакам здесь может существенно отличаться от среднестатистических показателей, характеризующих состояние аварийности в крае, области или районе



(сравните рис. 82-83 и рис. 84-85).

Как видно из рис. 82-83, в целом по Каменскому району в течение третьего квартала 1998 г. ДТП распределялись равномерно по дням недели, а на автомобильной дороге г. Первомайск - п. Петровский наиболее неблагоприятная обстановка складывалась по субботам и воскресеньям. Оценка ДТА по времени суток в данном районе и на автомобильной дороге (см. рис. 84-85) позволяет сделать вывод о том, что динамика аварийности на них примерно одинакова.

Следует отметить, что из этого нельзя делать вывод о бесполезности расчета средних показателей аварийности в масштабах района, области, республики, так как они служат своеобразным уровнем, относительно которого можно определить характерные отклонения количественных характеристик аварийности в интересующих нас местах.

Оценивая распределение ДТП по времени, необходимо **учитывать не только их количество, но и последствия**. Так, в ночное время происшествий может быть значительно меньше, чем в дневное. Однако численность погибших и пострадавших при ночных ДТП нередко сопоставима либо даже превышает соответствующие показатели дневных происшествий. Это объясняется ухудшением условий восприятия дорожной обстановки участниками дорожного движения либо отсутствием эффективного контроля за дорожным движением в период с 0 до 7 ч. Согласно официальной статистике показатели тяжести последствий ДТП в первой половине дня обычно минимальны, во второй - существенно повышаются и ночью достигают максимума. Например, на Московской кольцевой автомобильной дороге, до реконструкции, соотношение числа погибших к числу раненых в светлое время суток равнялось 1 : 8, а в темное 1 : 3. Разницу следует признать разительной, так

как в ночное время интенсивность движения снижалась в 15-20 раз. Данное обстоятельство было определяющим для внедрения мощного искусственного освещения данной дороги и сооружения на ней разделительной полосы. Нередко снижению общих показателей тяжести последствий ДТП способствует осложнение погодных условий (гололед, туман), которые заставляют большинство водителей снижать скорость движения и быть особенно внимательными. Аналогичный эффект дает вождение ТС в большом городе, где водители вынуждены максимально сосредоточиваться на дорожном движении и проявлять повышенную осторожность.

дтп

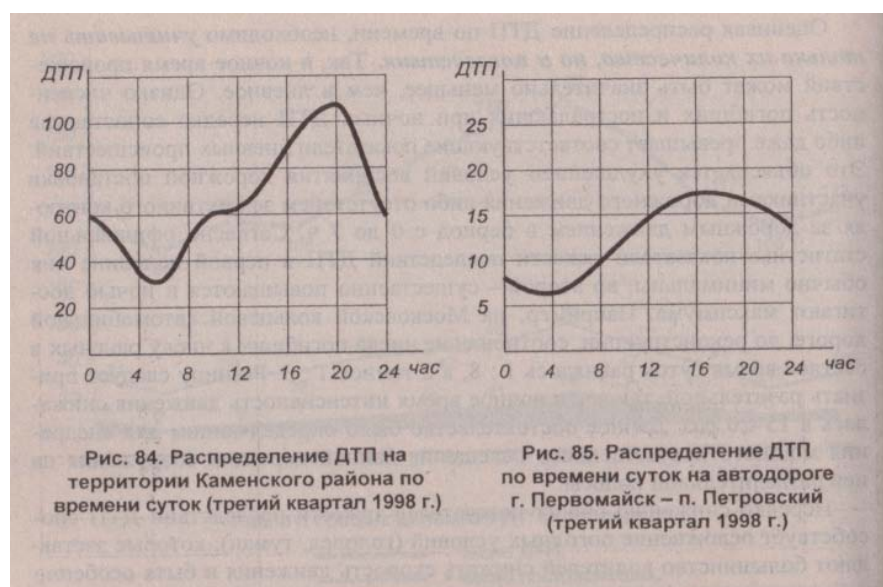


Рис. 84. Распределение ДТП на территории Каменского района по времени суток (третий квартал 1998 г.)

12 16 20 24 час

Рис. 85. Распределение ДТП по времени суток на автодороге г. Первомайск - п. Петровский (третий квартал 1998 г.)

16.4.4. Распределение ДТП по субъектам ответственности

Если топографический анализ и группировка ДТП по времени дают ответ на вопросы, где и когда происходят ДТП, то в результате группировки данных по субъектам ответственности можно определить потенциально опасные категории участников дорожного движения и должностных лиц, которые требуют к себе повышенного внимания (см. табл. 35).

Группировку участников ДТП можно произвести не только по принадлежности к той или иной категории субъектов ответственности (т. е. признаку, отражающему их отношение к процессу дорожного движения), но и по

возрасту, квалификации, стажу работы и другим основаниям, представляющим интерес для организации профилактической работы, оценки качества подготовки водителей и т. д. Например, по данным социологических исследований, проведенных НИЦ ГУГИБДД МВД РФ в течение 1992-1997 гг., 51,6 % водителей, систематически нарушавших требования безопасности дорожного движения, имели достаточно высокий уровень квалификации и значительный стаж вождения ТС. При этом более половины из них указывали, что совершали нарушения сознательно и не считали свои действия антиобщественными.

Таблица 35

Распределение ДТП по субъектам ответственности на участке федеральной автомобильной дороги «Крым»

№п/п	Категории участников дорожного движения и других лиц, виновных в совершении ДТП	Количество ДТП
1	Водители: а) грузовых автомобилей б) легковых автомобилей в) автобусов г) мотоциклов д) трамваев е) троллейбусов ж) тракторов з) самоходных машин	106 168 31 58 18 22
2	Пешеходы в т. ч. дети	22 6
3	Велосипедисты	9
4	Пассажиры	4
5	Другие лица, пользующиеся дорогами	-
6	Должностные лица: а) предприятий, эксплуатирующих ТС б) дорожно-строительных и дорожно-эксплуатационных предприятий в) коммунальных органов	8 7 1

**Распределение ДТП по субъектам ответственности на участке
федеральной автомобильной дороги «Крым»**

№ п/п	Категории участников дорожного движения и других лиц, виновных в совершении ДТП	Количество ДТП
1	Водители: а) грузовых автомобилей б) легковых автомобилей в) автобусов г) мотоциклов д) трамваев е) троллейбусов ж) тракторов з) самоходных машин	 106 168 31 58 — — 18 22
2	Пешеходы в т. ч. дети	 22 6
3	Велосипедисты	9
4	Пассажиры	4
5	Другие лица, пользующиеся дорогами	—
6	Должностные лица: а) предприятий, эксплуатирующих ТС б) дорожно-строительных и дорожно-эксплуатационных предприятий в) коммунальных органов	 8 7 1

Иными словами, любую информацию, отражающую такой сложный процесс, как ДТА, можно расчленить по многочисленным прюнкам, однако при этом важно *не увлекаться абстрактными возможностями такого деления, а оценивать только те показатели, которые имеют реальную практическую значимость для организации контроля за дорожным движением применительно к конкретным условиям*. Например, лишена оснований чрезмерная градация виновников ДТП по таким их индивидуальным особенностям, как семейное положение, место жительства, марка применяемого ими автомобиля. Несмотря на то, что эти особенности, бесспорно, оказывают влияние на характер возможных последствий ДТП и профессиональные качества водителей, *они не поддаются регулированию со стороны ДПС и других органов, занятых в сфере БДД*. С другой стороны, в ряде случаев уточнение показателей, например группировка водителей - виновни-

ков ДТП по месту регистрации ТС (город, село), имеет несомненное практическое значение для рационального распределения сил ДПС.

Одним из важнейших и обязательных аспектов анализа ДТА является определение причин и условий детского дорожно-транспортного травматизма. Дети выделяются в отдельную группу участников дорожного движения, и нередко при подготовке аналитических выводов сотрудники ГИБДД опери-

руют данными об общем количестве погибших и пострадавших детей. Однако следует учитывать, что *примерно в половине случаев дети становятся участниками ДТП не по своей вине (например, находясь в ТС в качестве пассажиров) и между их присутствием и наступившими вредными последствиями может не быть причинной связи.*

16.4.5. Распределение ДТП по причинам их возникновения

Расследование и дознание, проводимые по ДТП, позволяют выяснить причины и условия их возникновения, определить, кем и какие именно нормативы были нарушены. Как мы уже отмечали, причинами ДТП могут быть нарушения ПДД, неудовлетворительное состояние улиц, дорог, средств регулирования движения, технические неисправности ТС. При этом каждой категории субъектов ответственности свойственны определенные нарушения ПДД или других нормативов, направленных на обеспечение БДД. Так, превышение скорости, остановка и стоянка в неустановленных местах, непредоставление преимущественного права проезда и т. п. допускаются только водителями; переход улиц в неустановленных местах или перед близко идущим транспортом – только пешеходами; выход из движущегося транспорта – только пассажирами. Неудовлетворительное состояние ТС, улиц, дорог, дорожных сооружений и средств регулирования движения в ряде случаев определяется неправомерными действиями или бездействием должностных лиц дорожных, коммунальных органов, предприятий, организаций и т. п.⁴

Показателем общественной опасности каждого отдельного нарушения правил может служить тяжесть последствий ДТП, возникших вследствие его совершения. Тяжесть последствий характеризует способность наруше-

⁴ Применительно к ДТП, связанным с причинением материального ущерба, к должностным лицам следует относить служащих государственных органов, предприятий, учреждений, имеющих право совершать в пределах своей компетенции властные организационно-распорядительные действия, влекущие юридически значимые последствия. Например, к данной категории должностных лиц могут относиться: мастер дорожно-эксплуатационного участка, не принявший мер по установке соответствующих дорожно-сигнальных знаков и ограждений в местах производства ремонтно-строительных работ, механик автобусного парка, разрешивший выпуск на линию автомобиля с заведомо неисправным рулевым управлением и др. Понятие должностного лица применительно к уголовным делам определяется соответствии со ст. 285 УК.

ния перерастать в преступление. Обычно она измеряется *количеством погибших на 100 пострадавших*⁵. Например, если при ДТП, возникших по причине неожиданного выхода пешеходов на проезжую часть, погибло 60 человек и 180 получили ранения, то показатель тяжести данного нарушения ПДД (Т) будет равен:

$$T = \frac{60}{180 + 60} \cdot 100$$

Сравнивая показатели тяжести, можно определить группу **наиболее опасных нарушений ПДД** для конкретного участка дороги, улицы или административного района в целом. Как правило, в данной группе преобладают так

называемые **динамические нарушения ПДД**, т. е. те, которые связаны с движением (превышение установленной скорости, нарушение правил обгона, переход улиц в не установленных для этого местах и т. п.) (см. табл. 36).

Таблица 36

Распределение показателей тяжести ДТП, возникших по причине совершения некоторых нарушений ПДД

№ п/п	Вид нарушения ПДД	Показатель тяжести
Водители		
1	Превышение скорости движения	32
2	Нетрезвое состояние	20
3	Выезд на полосу встречного движения	30
4	Несоблюдение очередности проезда	12
5	Техническая неисправность рулевого управления ТС	40
Пешеходы		
1	Переход улиц перед близко идущим транспортом	20
2	Переход улиц в неустановленном месте	15
3	Неожиданный выход из-за ТС	32

Распределение показателей тяжести ДТП, возникших

«»/ пгъ »*>"*** ~"__ ~
.-_--. ^ *-.«5 л^*-»Г1«|1\и111.

по причине совершения некоторых нарушений ПДД

2

3

4

5

Водители

Превышение скорости движения

Нетрезвое состояние

Выезд на полосу встречного движения

Несоблюдение очередности проезда

Техническая неисправность рулевого управления

ТС

Пешеходы

Переход улиц перед близко идущим транспортом
Переход улиц в неустановленном месте
Неожиданный выход из-за ТС

32

20

30

12

20

15

Степень опасности (тяжести) определенных видов нарушений можно определить и более точно, используя совокупность таких показателей, как отношение числа погибших, пострадавших и суммы материального ущерба на определенное число ДТП. Однако практика свидетельствует, что в этом нет необходимости, так как приведенный нами показатель тяжести, как "Равило, существенно не изменяется.

В зависимости от частоты совершения того или иного вида нарушений можно судить о его **распространенности**. Например, если на участке автомобильной дороги в течение года выявлено: 5000 случаев превышения установленной скорости движения, 3500 нарушений правил проезда перекрестков, задержано 100 человек, управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения, и 200 человек, переходивших проезжую часть перед близко идущим транспортом, то напрашивается вывод о том, что наиболее распространенными из них будут превышение скорости и проезд перекрестков. Однако такое заключение будет в достаточной мере достоверным только в отношении тех нарушений, которые не бывают непосредственными причинами ДТП (эксплуатация ТС без номерных знаков, регистрационных документов, повышенное выделение окиси углерода с выхлопными газами и т. д.). Дело в том, что на частоту совершения и выявления нарушений ПДД влияет значительное число факторов, **к важнейшим из которых можно отнести:**

- а) уровень подготовки участников дорожного движения;
- б) степень активности, технической оснащенности и целевой направленности работы подразделений ДПС, участковых инспекторов милиции и общественных объединений, привлекаемых к надзору за дорожным движением;
- в) протяженность и состояние улично-дорожной сети;
- г) интенсивность и плотность дорожного движения;
- д) наличие и состояние средств регулирования движения;
- е) климатические явления.

Для объективной оценки действительной распространенности определенных нарушений следует установить их вероятно-причинную связь с ДТП. Простейшим приемом установления такой связи является **определение доли ДТП по тем или иным причинам их возникновения**. Допустим, что в приведенном выше примере количество ДТП по причине превышения установленной скорости движения составляет 10 %, а из-за перехода улиц перед близко идущим транспортом - 40 %. В данном случае есть смысл говорить о большей распространенности второго вида нарушения ПДД.

Разумеется, что классификация нарушений по степени опасности и распространенности носит условный характер. **Одно и то же нарушение может принадлежать как к категории опасных, так и распространенных.**

И наоборот, *некоторые опасные нарушения могут допускаться редко*. Например, ДТП, совершенные вследствие нарушений правил *проезда* железнодорожных переездов, отличаются высокими показателями тяжести, но при малом количестве переездов они не могут быть распространенными. В связи с этим при анализе ДТП используются таблицы, демонстрирующие параллельно долю ДТП, возникших по каким-либо отдельным

471

причинам, показатели тяжести, абсолютные или относительные показатели числа погибших и пострадавших в определенных категориях ДТП (см. табл. 38).

Таблица 37

Распределение ДТП по некоторым причинам их возникновения на территории города N

№ п/п	Наименование причин ДТП	Кол-во ДТП	В % от всех ДТП	Показатель тяжести	Погибло	Ранено	Пострадало всего
1	Превышение установленной скорости движения	707	50	22	199	687	886
2	Управление транспортом в состоянии опьянения	284	20	17	64	279	343
3	Нарушение правил движения пешеходами	246	17	13	32	217	249
4	Нарушение правил проезда перекрестков	97	7	10	11	95	106
5	Выезд на полосу встречного движения	86	6	23	26	87	113
6	Эксплуатация технически неисправного транспорта	57	4	30	19	45	64
7	Неудовлетворительное состояние улиц	52	4	13	7	45	52
8	Неудовлетворительное состояние дорог	47	3	17	9	44	53
9	Нарушение правил пассажирами	13	1	12	1	7	8

Таблица 37

Распределение ДТП по некоторым причинам их возникновения на территории города N

Наименование причин Кол-во ДТП

Превышение установленной скорости движения

Управление транспортом в состоянии опьянения

Нарушение правил движения пешеходами

Нарушение правил проезда перекрестков | 97
 Выезд на полосу встречного движения 6 I Эксплуатация техни-чески неис-
 правного транспорта
 Неудовлетворительн ое состояние улиц
 Неудовлетворительн ое состояние дорог
 Нарушение правил пассажирами
 707
 284
 246
 86
 57
 50
 20
 Пока-
 затель
 тяже-
 сти
 22
 17
 По-гибло
 199
 64
 23
 343
 53

_____, _____ II

Из табл. 37 и 38 легко видеть, что на территории города наиболее рас-
 "Ространенными причинами ДТП являются: управление транспортными
 с-редствами в нетрезвом состоянии, превышение установленной скорости
 •чвления, нарушение ПДД пешеходами, а на участке автомобильной доро-

ги - превышение установленной скорости и выезд на полосу встречного дви-
 жения. Причем для ДТП по указанным причинам характерны высокие пока-
 затели тяжести последствий.

Таблица 38

**Распределение ДТП по некоторым причинам их возникновения на уча-
 стке автодороги федерального значения**

№	Наименование причин	Кол-	В%			
п/п	ДТП	во		Показа-	По-	Ра-

		ДТП	дтп	тель тяжести	гиб- ло	не- но
1	Превышение скорости движения	18	9	17	4	19
2	Управление транспор- том в состоянии опья- нения	59	29	16	10	52
3	Нарушение пра- вил движения пеше- ходами	12	5,8	16	10	52
4	Нарушение пра- вил про- езда перекрест- ков	7	3,3	20	1	4
5	Выезд на полосу встречного дви- жения	31	15	22	8	28
6	Эксплуатация техниче- ски неисправно- го транспорта	13	6,3	12	1	7

7	Неудовлетворительное состояние улиц	-	-	-	-	-
8	Неудовлетворительное состояние дорог	10	4,8	30	6	14
9	Нарушение правил пассажирами	3	1,4	-	-	-

Таблица 38

Распределение ДТП по некоторым причинам их возникновения на участке автодороги федерального значения

№ п/п	Наименование причин ДТП	Кол-во ДТП	В % от всех ДТП	Показатель тяжести	Погибло	Ранено
1	Превышение скорости движения	18	9	17	4	19
2	Управление транспортом в состоянии опьянения	59	29	16	10	52
3	Нарушение правил движения пешеходами	12	5,8	16	10	52
4	Нарушение правил проезда перекрестков	7	3,3	20	1	4
5	Выезд на полосу встречного движения	31	15	22	8	28
6	Эксплуатация технически неисправного транспорта	13	6,3	12	1	7
7	Неудовлетворительное состояние улиц	-	-	-	-	-
8	Неудовлетворительное состояние дорог	10	4,8	30	6	14
9	Нарушение правил пассажирами	3	1,4	-	-	-

В зависимости от потребности таблицы могут включать более подробную градацию зафиксированных нарушений ПДД. Например, правонарушения пешеходов распределяются на такие их разновидности, как переход улиц в не установленном месте, переход перед близко идущим транспортом, неожиданный выход из-за стоящего ТС, хождение по проезжей части улиц и дорог. При этом создается реальная возможность *установить аварийные ситуации, характерные для данных условий*. Например, если водитель, двигаясь на автомобиле с неисправной тормозной системой в условиях гололеда, допускает наезд на препятствие, то основной причиной происшествия может быть превышение скорости в опасных условиях, а сопутствующими факторами - техническая неисправность ТС, скользкость дорожного покрытия, недостаточная подготовка или переутомление водителя. В случае, когда ТС двигалось со скоростью, позволяющей предотвратить наезд, основной причиной ДТП может быть техническая неисправность автомобиля. При наезде на пешехода, неожиданно вышедшего на проезжую часть перед движущимся автобусом, причинами ДТП могут быть нарушение ПДД со стороны пешехода и неправильные действия водителя, который, имея техническую возможность остановить автобус, не применил торможения. При углубленном исследовании эти нарушения детализируют в соответствии с диспозициями, содержащимися в ПДД. Например, превышение скорости может заключаться в том, что она не соответствует:

- а) максимально разрешенной скорости для данной категории ТС;
- б) ограничению скорости на данном участке;
- в) состоянию проезжей части;
- г) условиям видимости;
- д) интенсивности движения и интервалам между ТС. Аналогичным образом можно дифференцировать нарушения правил обгона, проезда железнодорожных переездов и др.

17. АНАЛИЗ АДМИНИСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ДПС

Поскольку большинство ДТП является следствием нарушений ПДД водителями ТС, пешеходами и должностными лицами, логично предположить, что всемерное пресечение данных деликтов положительно скажется на динамике ДТА. Однако простое увеличение выявляемости правонарушений и количества налагаемых за их совершение взысканий далеко не всегда эффективно. Для успеха правоохранительной деятельности необходимо соответствие применяемых мер воздействия степени общественной опасности и реальным обстоятельствам совершения проступков, личности нарушителей и их психическому отношению к совершенным действиям. **Обеспечению такого соответствия способствует сравнительный анализ ДТА и административно-юрисдикционной деятельности подразделений ДПС.** В данном случае такой подход будет вполне корректным, поскольку:

а) правонарушения, совершаемые в сфере безопасности дорожного движения, и ДТП едины по объекту, субъектам, характеристикам объективной стороны и отличаются лишь тяжестью последствий;

б) практика работы подразделений ДПС России и дорожной полиции зарубежных стран убедительно свидетельствует о взаимосвязи своевременного и правильного реагирования на нарушения ПДД и динамики ДТА.

17.1. Сравнение показателей ДТА и административно-юрисдикционной деятельности

Для демонстрации методики оценки соответствия показателей ДТА и административно-юрисдикционной деятельности подразделений ДПС воспользуемся следующим примером. Пусть в течение 1998 г. личным составом отдельной роты ДПС выявлено 36 тыс. нарушителей ПДД, что на 8 тыс. больше, чем в предыдущем году. При этом количество ДТП на обслуживаемой ротой территории осталось прежним, а рост численности ТС составил 2 %.

Столь значительное увеличение выявляемости нарушений ПДД (+ 22 %) при стабильном уровне ДТА и численности транспортного парка дает основание сделать вывод о недостаточной эффективности мер административного воздействия, реализованных в отношении виновных, либо о том, что сотрудники ДПС не уделяют должного внимания правонарушениям, которые становятся причинами ДТП. Полагая, что участниками дорожного движения совершались только 5 из всех возможных нарушений ГТДД, сгруппируем их по видам (см. табл. 39).

Таблица 39

Правонарушения в сфере БДД, выявленные на территории района

№ п/п	Виды выявленных нарушений	Количество выявленных нарушений
1	Превышение установленной скорости движения	12400
2	Управление ТС в состоянии опьянения	560
3	Управление технически неисправным ТС	10400
4	Переход улиц перед близко идущими ТС	840
5	Нарушение правил обгона	4200
	Всего:	28400

Таблица 39 Правонарушения в сфере БДД, выявленные на территории района

Виды выявленных нарушений

Превышение установленной скорости движения

Управление ТС в состоянии опьянения

Управление технически неисправным ТС

Переход улиц перед близко идущими ТС

Нарушение правил обгона

Сравнивая абсолютные значения выявленных нарушений, можно сказать, что при несении службы наиболее внимание уделялось контролю за соблюдением установленной скорости движения, а наименьшее — водителям, управляющим транспортом в состоянии опьянения; соотношение между выявляемостью нарушений, допускаемых пешеходами, и случаями использования технически неисправных ТС составляет примерно 1 : 12. Хорошо это или плохо? Значит ли это, что превышение установленной скорости движения допускается в 22 раза чаще, чем управление транспортом в нетрезвом состоянии, а пешеходы во многом дисциплинированнее водителей? Для ответа на этот вопрос сопоставим данные административной практики со сведениями о ДТП (включая нарушения ПДД, сопровождавшиеся материальным ущербом и причинением легких телесных повреждений), зарегистрированными на территории, обслуживаемой ротой. Предварительно сгруппируем их по основным причинам возникновения происшествий (см. табл. 40).

Таблица 40

№ п/п	Вид нарушения правил	Выявлено нарушений	Количество ДТП по данной причине
1	Превышение установленной скорости движения	12400	49
2	Управление ТС в состоянии опьянения	560	42
3	Управление технически неисправными ТС	10400	10
4	Переход улиц перед близко идущими ТС	840	69
5	Нарушение правил обгона	4200	24
	Всего:	28400	194

№ п/п	Вид нарушения правил	Выявлено нарушений	Количество ДТП по данной причине
1	Превышение установленной скорости движения	12400	49
2	Управление ТС в состоянии	560	42

	опьянения		
3	Управление технически неисправными ТС	10400	10
4	Переход улиц перед близко идущими ТС	840	69
5	Нарушение правил обгона	4200	24
	Всего:	28400	194

Сравнение данных таблицы 40, содержащей различные показатели, значительно облегчается, если заменить их абсолютные значения процентными соотношениями от общего числа выявленных нарушений и ДТП, а также поменять местами столбцы, поставив на первое место показатели аварийности (см. табл. 41).

•» Таблица 41

№ п/п	Вид нарушения	Кол-во ДТП по данной причине (%)	Выявлено нарушений (%)
1	Превышение установленной скорости движения	25,26	43,66
2	Управление ТС в состоянии опьянения	21,65	1,97
3	Управление технически неисправными ТС	5,15	36,62
4	Переход улицы перед близко идущими ТС	35,57	2,96
5	Нарушение правил обгона	12,37	14,79
	Всего:	100	100

Таблица 41

№ п/п	Вид нарушения	Кол-во ДТП по данной причине (%)	Выявлено нарушений (%)
1	Превышение установленной скорости движения	25,26	43,66
2	Управление ТС в состоянии опьянения	21,65	1,97
3	Управление технически неисправными ТС	5,15	36,62
4	Переход улицы перед близко идущими ТС	35,57	2,96
5	Нарушение правил обгона	12,37	14,79
	Всего:	100	100

Упростим таблицу 41, округлив представленные в ней показатели до целых значений (см. табл. 42). Из таблицы 42 легко видеть, что наибольшее количество ДТП происходит по причине перехода улиц перед близко идущими ТС 06 % всех ДТП). Значительная доля происшествий (25 %)- результат превышения установленной скорости движения. Следовательно *в группе представленных данных именно эти нарушения следует отнести к категории наиболее распространенных*¹

Таблица 42

№ п/п >*	Вид нарушения	Кол-во ДТП по данной причине (%)	Выявлено нару- шений (%)
1	Превышение установленной скорости движения	25	44
2	Управление ТС в состоянии опьянения	22	2
3	Управление технически неисправными ТС	5	36
4	Переход улицы перед близко идущими ТС	36	3
5	Нарушение правил обгона	12	15
	Всего:	100	100

Таблица 42

№ п/п	Вид нарушения	Кол-во ДТП по данной причине (%)	Выявлено нарушений (%)
1	Превышение установленной скорости движения	25	44
2	Управление ТС в состоянии опьянения	22	2
3	Управление технически неисправными ТС	5	36
4	Переход улицы перед близко идущими ТС	36	3
5	Нарушение правил обгона	12	15
	Всего:	100	100

Очевидно и резкое несоответствие объемов административно-юрисдикционной работы подразделения и реальной распространенности нарушений ПДД. Так, почти треть всех выявленных административных проступков связаны с управлением технически неисправным транспортом, в то время как по данной причине совершено 5 % ДТП. С другой стороны, по фактам управления ТС в нетрезвом состоянии, явившихся причиной 22 % ДТП, составлено лишь 1 % от всех административных материалов, поступивших в подразделение.

На первый взгляд, так оно и должно быть, поскольку управление транспортом в состоянии опьянения чаще приводит к возникновению ДТП. Однако результаты проведения целевых рейдов подразделениями ДПС в различных регионах России показывают, что подобные нарушения имеют более широкое распространение, чем это удастся установить при

Следует отметить, что во многих подразделениях ДПС наиболее опасные виды нарушений "ДД определяют не на основе анализа причин ДТП, а по соотношению абсолютных значений^в выявленных правонарушений.

несении службы в обычном порядке, а **фактическая частота управления ТС в состоянии опьянения прямо пропорциональна доле ДТП по вине нетрезвых водителей.**

Для решения проблемы обеспечения приемлемого соответствия между ДТП и административно-юрисдикционной деятельностью полиции в некоторых странах, в частности в ФРГ, применяется такой показатель, как профилактический индекс, отражающий количество правонарушений, выявленных на каждое ДТП, причиной которого было нарушение данного вида. Например, если из-за превышения установленной скорости движения на каком-либо участке автомобильной дороги произошло 3 ДТП и нарядами по-

лиции выявлено 42 случая нарушения установленного скоростного режима, то профилактический индекс будет равен:

Когда же на 5 ДТП выявляется 80 подобных нарушений, указанный индекс будет равен 16. Оценивая графики профилактических индексов по различным причинам ДТП, находят так называемые «зоны эффективного вмешательства», чтобы добиться снижения числа ДТП определенного вида, избегая чрезмерного расходования сил и средств на выявление и пресечение соответствующий им нарушений ПДД.

Очевидно, что этот метод дает приблизительные результаты и связан со значительными затратами времени на экспериментальный выбор оптимального варианта организации работы по надзору за дорожным движением. В целом, удовлетворительная методика анализа эффективности административно-юрисдикционной деятельности дорожной полиции пока не разработана. В основном решение этой задачи возлагается на выборные органы местной власти, которые при этом пользуются сведениями, полученными, главным образом, при изучении общественного мнения [17.5].

Для определения устойчивых тенденций в ДТА на обслуживаемой территории необходимо сопоставить анализируемые данные минимум за 3-5 лет (см. табл. 43).

Таблица 43

№ п/п	Вид нарушений правил	ДТП по данной причине (%)			Выявлено нарушений ПДД (%)		
		1996	1997	1998	1996	1997	1998
1	Превышение установленной скорости	25	26	23	32	29	34
2	Управление ТС в состоянии опьянения	32	29	34	2	1,5	1,5
3	Управление технически неисправными ТС	3	4	4	27	30	29
4	Переход улицы перед близко идущими ТС	30	19	26	2	7	2
5	Нарушение правил обгона	10	14	11	13	10	12

Динамические ряды таблицы 43 дают основание сделать вывод о том, что соотношения между ДТП по определенным причинам и результатами работы подразделений ДПС подвержены незначительным колебаниям и, в целом, сохраняются из года в год. Однако есть и исключения. Например, можно отметить резкое снижение в 1997г. доли ДТП по вине пешеходов, переходящих улицы перед близко идущими ТС. В данном случае полезно проанализировать, не связано ли это снижение с некоторым ростом активности инспекторов ДПС в пресечении данного вида нарушений (сравните 7 % против 2 % в другие годы)? Какие именно меры предпринимались в тот период для

профилактики ДТП с участием пешеходов? Почему не используются (или используются неэффективно) ранее применявшиеся методы предотвращения правонарушений данного вида? Включив в полученную нами таблицу показатели частоты возникновения ДТП по тем или иным причинам, мы можем определить группу **наиболее опасных и наиболее распространенных** нарушений ПДД.

№ п/п

Таблица 43

Вид нарушений правил

Превышение установленной скорости 25

Управление ТС в состоянии опьянения 32

Управление технически | 3 неисправными ТС

ДТП по данной причине Выявлено нарушений

< ^{с/л} ПДД (%)

1998 1996 | 1997 | 1998

1996 I 1997

Переход улицы перед близко идущими ТС

Нарушение правил обгона 10

30

30

29

17.2. Определение потенциально опасных категорий участников дорожного движения

Следующим этапом анализа может стать **оценка потенциальной опасности отдельных категорий участников дорожного движения**. Для этого сравниваются показатели аварийности и сведения о совершенных данными лицами опасных и распространенных нарушениях ПДД (отдельные по каждому виду) (см. табл. 44).

Выразив для удобства сравнения данные в таблице 44 в процентах, мы можем определить категории ТС, водители которых требуют к себе повышенного внимания (см. табл. 45).

В принципе, анализ административно-юрисдикционной деятельности может быть сколько угодно детальным, вплоть до оценки ее взаимосвязи с

состоянием транспортной дисциплины в отдельных предприятиях, фирмах, учреждениях и в каких-либо группах населения. Естественно, при этом необходимо оперировать относительными показателями, такими как число ДТП и нарушений ПДД, приходящихся на определенное количество водителей, сотрудников предприятия и т. п. (см. табл. 46).

Таблица 44

Распределение ДТП по вине нетрезвых водителей и показателей выявляемости лиц, управлявших ТС в состоянии опьянения

№ п/п	Виды ТС	Количество ДТП по вине не- трезвых водителей	Выявлено случаев управления транспортом в состоянии опьянения
1	Автобусы	8	38
2	Такси	2	9
3	Грузовые автомобили	21	202
4	Легковые автомобили предприятий, учреждений, фирм	5	70
5	Троллейбусы	—	1
6	Трамваи	—	—
7	Легковые автомобили индивидуального пользования	21	275
8	Мотоциклы	9	40
9	Самоходные машины и трактора		

		6	15
	Всего:	72	650

Таблица 44

Распределение ДТП по вине нетрезвых водителей и показателей выявляемости лиц, управлявших ТС в состоянии опьянения

№ п/п	Виды ТС	Количество ДТП по вине нетрезвых водителей	Выявлено случаев управления транспортом в состоянии опьянения
1	Автобусы	8	38
2	Такси	2	9
3	Грузовые автомобили	21	202
4	Легковые автомобили предприятий, учреждений, фирм	5	70
5	Троллейбусы	—	1
6	Трамваи	—	—
7	Легковые автомобили индивидуального пользования	21	275
8	Мотоциклы	9	40
9	Самоходные машины и трактора	6	15
	Всего:	72	650

Актуальность решения этой задачи определяется тем, что в настоящее время большинство предприятий практически не выполняют требования, установленные для них Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» [1], «Положением об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов» [6.42], «Положением о безопасности перевозок пассажиров автобусами» [14.12] и другими общеобязательными нормативными актами, регламентирующими транспортный процесс. В частности, в них слабо контролируются: соблюдение трудовой дисциплины водителем и инженерно-техническим персоналом, качество производства технического обслуживания и ремонта подвижного состава, режим работы и отдыха водителей ТС, прохождение ими предрейсового медицинского осмотра. Нередко даже в муниципальных пассажирских АТП плановые проверки условий эксплуатации автобусов проводятся формально. В частности, не обследуются маршруты движения, не определяются опасные участки, не нор-

мируется средняя скорость движения по маршрутам с учетом сложившихся дорожных условий, допускаются систематические нарушения правил перевозки людей и т. п.

Таблица 45

Распределение ДТП по вине нетрезвых водителей и показателей выявляемости лиц, управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения* <

№ п/п	Виды ТС	Кол-во ДТП по вине нетрезвых водителей (%)	Выявлено случаев управления транспортом в состоянии опьянения (%)
1	Автобусы	11	6
2	Такси	3	1,4
3	Грузовые автомобили	29	31
4	Легковые автомобили предприятий, учреждений, фирм	7	11
5	Троллейбусы	—	0,2
6	Трамваи	—	
7	Легковые автомобили индивидуального пользования	29	42
8	Мотоциклы	13	2
9	Самоходные машины и трактора	8	2
	Всего:		
-		100	100

*Данные округлены.

Таблица 45

**Распределение ДТП по вине нетрезвых водителей и показателей
выявляемости лиц, управлявших транспортными средствами
в состоянии опьянения***

№ п/п	Виды ТС	Кол-во ДТП по вине нетрезвых водителей (%)	Выявлено случаев управления транспортном в состоянии опьянения (%)
1	Автобусы	11	6
2	Такси	3	1,4
3	Грузовые автомобили	29	31
4	Легковые автомобили предпри- ятий, учреждений, фирм	7	11
5	Троллейбусы	—	0,2
6	Трамваи	—	—
7	Легковые автомобили индивиду- ального пользования	29	42
8	Мотоциклы	13	2
9	Самоходные машины и трактора	8	2
	Всего:	100	100

Представленные в таблице 46 сведения используются не только для организации профилактической работы непосредственно на автопредприятиях, но и для усиления надзора за дорожным движением на улицах и дорогах. Как правило, в процессе несения службы инспектора ДПС хорошо изучают состав транспортного потока на участках патрулирования и поэтому, зная перечень «неблагоприятных» предприятий, категорий водителей и пешеходов, могут уделять им повышенное внимание.

Показатели транспортной дисциплины среди предприятий города

№ п/п	Наименование предприятий, организаций, учреждений	Кол-во водителей	Кол-во ТС	ДТП (на 100 водителей)	Погибло (на 100 водителей)	Ранено (на 100 водителей)	Нарушителей ПДД (на 100 водителей)	Управление ТС в нетрезвом состоянии (на 100 водителей)	Превышение скорости (на 100 водителей)
1	АТП № 1	320	260	1,6	0,5	1,5	0,9	0,7	0,2
2	АТП № 2	400	320	2,0	0,3	2,0	0,7	0,3	0,1
3	ПАТП	390	210	2,0	0,2	1,7	0,7	0,2	0,4
4	Таксопарк	220	150	1,2	0,3	0,8	4	1	3
5	Фирма «Меркурий»	80	150	0,5	—	0,2	—	—	—
6	АО «Спектр»	120	100	4,1	0,8	3,0	6	3	2
7	Транспортный цех управления связи	90	79	3,0	0,3	0,8	1,8	0,3	0,9
8	АО «Заря»	87	74	0,7	—	0,2	1	3	4

Объективность оценки относительных показателей транспортной дисциплины повышается, если учесть *степень эксплуатации подвижного состава*. Например, если два автопредприятия имеют равное количество транспорта, но среднесуточный пробег автомобиля в первом из них составляет 350 км, а во втором 120 км, то вероятность ДТП на первом предприятии будет выше. Следовательно, при оценке транспортной дисциплины желательно пользоваться такими показателями, как количество ДТП и правонарушений на 100 тыс. км пробега.

17.3. Оценка эффективности административных санкций

Точная и неуклонная реализация правовых норм сама по себе не гарантирует ее глубинную социальную эффективность. Только оценка изменений в реальном поведении людей позволяет судить о действенности административной юрисдикции в той или иной сфере. Возможна ситуация, когда направления правоохранительной деятельности личного состава подразделения ДПС в целом соответствуют рекомендациям, сделанным на основе анализа причин ДТП и результатов несения дорожно-патрульной службы, но снижения или стабилизации уровня аварийности не наблюдается. При неизменных условиях дорожного движения за сравниваемые периоды времени или при их незначительном изменении одной из причин сложившегося положения может быть недостаточная эффективность административных санкций, налагаемых за те или иные нарушения правил. По-этому, кроме количественной оценки показателей, характеризующих административно-юрисдикционную деятельность подразделения, следует провести их качественный анализ.

Необходимость такого анализа определяется возможностью неоднозначного решения вопроса о наложении взыскания за одно и то же нарушение ПДД.

Например, водитель ТС, совершивший столкновение с Другим ТС, повлекшее причинение легких телесных повреждений кому-либо из участников данного инцидента, подвергается штрафу в размере от 5 до 8 минимальных размеров оплаты труда или лишается права управления всеми видами транспорта на срок от 3 до 6 месяцев. Кроме того, в необхо-

димом случае к нему может быть применена такая мера, как передача материалов о совершенном им правонарушении на рассмотрение общественности. Таким образом, *должностным лицам ГИБДД предоставляются достаточно широкие полномочия, которые способствуют практическому устранению формализма при наложении взысканий, позволяют учесть особенности и условия совершения каждого проступка и выбрать такую меру воздействия, которая оказывала бы максимальное влияние на сознание участника дорожного движения и заставляла его воздерживаться от правонарушений.*

Практика убедительно свидетельствует, что эффективность мер административного воздействия невозможно оценить каким-либо одним критерием, поскольку на нее одновременно влияют множество взаимосвязанных объективных и субъективных факторов. Критериями эффективности этих мер могут быть показатели, характеризующие достижение требований о своевременном, всестороннем, полном, объективном выяснении обстоятельств дела, разрешение его в соответствии с законодательством, обеспечение исполнения принятых по делу решений, уровень рецидива правонарушений и др.

Для оценки действенности административных санкций можно использовать такой показатель, как **коэффициент эффективности (К)**, который демонстрирует профилактические возможности конкретных санкций и определяется как отношение:

$K =$

$\frac{IV}{P}$

где: IV-

число лиц, привлеченных к административной ответственности за повторное нарушение какого-либо пункта ПДД;

P- общее число лиц, привлеченных к ответственности за нарушения данного вида.

Расчет коэффициентов эффективности производится *отдельно по каждому виду административных взысканий*. Например, когда из 300 водителей, подвергнутых предупреждению за превышение установленной скорости движения, 50 допустили подобные нарушения повторно, коэффициент эффективности предупреждения составит:

$\frac{300-50}{300}$

$= 0,83.$

Если же из 200 водителей, подвергнутых штрафу за превышение скорости, повторно были привлечены к ответственности 15 человек, то коэффициент эффективности данной административной санкции составит:

Сравнивая величины K_1 и K_2 , можно сказать, что для данных условий эффективность штрафа будет выше, чем предупреждения.

Используя данные одного из подразделений ДПС, оценим распределение административных взысканий, наложенных на лиц, задержанных за превышение установленной скорости движения (см. табл. 47).

Таблица 47

Эффективность административных санкций по отдельным видам взысканий

№ п/п	Вид взыскания	Количество водителей, подвергнутых взысканию	Количество водителей, совершивших нарушение повторно	Коэффициент эффективности
1	Направлено на рассмотрение общественности	120	6	0,95
2	Предупреждение	1970	230	0,88
3	Штраф	3020	100	0,97

Таблица 47

**Эффективность административных санкций
по отдельным видам взысканий**

№ п/п	Вид взыскания	Количество водителей, подвергнутых взысканию	Количество водителей, совершивших нарушение повторно	Коэффициент эффективности
1	Направлено на рассмотрение общественности	120	6	0,95
2	Предупреждение	1970	230	0,88
3	Штраф	3020	100	0,97

Из сравнения коэффициентов эффективности, представленных в таблице 47, можно сделать вывод, что ***не всегда более строгие взыскания могут быть и более действенными***. Так, штраф и направление материалов по факту нарушения на рассмотрение общественности здесь имеют примерно одинаковую эффективность. Административная практика подразделений ДПС показывает, что нередко коэффициенты эффективности таких санкций, как лишение права управления ТС на срок от 2 до 6 месяцев и от 6 месяцев до 1 года, оказываются равными. В зарубежной и отечественной практике отмечается низкая эффективность больших сроков лишения права Управления ТС (от 1 года до 3 лет), поскольку они провоцируют рецидив Данного правонарушения.

Для профессиональных водителей и владельцев ТС индивидуального пользования расчеты коэффициентов эффективности административных санкций желательно проводить отдельно, так как одни и те же взыскания в отношении них могут действовать по-разному. Так, влияние продолжительного срока лишения права управления ТС, примененного в отношении мотоциклистов, проживающих в сельской местности, в ряде регионов оказалось в 3-4 раза ниже, чем на водителей автомобилей, работающих по найму. Если значения коэффициентов эффективности близки к 1 или примерно равны, то при рассмотрении дел о нарушениях ПДД это позволяет избирать ту или иную санкцию, исходя из принципа экономической целесообразности, моральных критериев и т. д.

Наряду с правильным выбором надлежащих санкций, одним из важнейших условий обеспечения эффективности административно-юрисдикционной деятельности является обязательность и правильность их исполнения. Если принятые должностными лицами ДПС решения не исполняются, то это порождает у правонарушителей и лиц, их окружающих чувство безнаказанности, подрывает авторитет ГИБДД. Инспектора административной практики, другой начальствующий состав, а также командиры подразделений ДПС обязаны контролировать своевременность рассмотрения и исполнения дел по фактам нарушений правил, ежемесячно подсчитывать количество и общую сумму наложенных и взысканных штрафов, готовить и доводить до сведения личного состава списки лиц, с которых по какой-либо причине не был удержан штраф или не изъято водительское удостоверение, а также оценивать действенность применения к ним мер административного воздействия.

Для этих целей рекомендуется использовать такие показатели, как коэффициент исполнения административных взысканий ($K_{\text{и}}$) и коэффициент качества решений по делам о правонарушениях ($K_{\text{к}}$) [17.8], [17.9]:

2, Л = •

п.

(2)

общ

где: $P_{и}$ - $P_{,,}$ -

количество административных материалов, по которым постановление о наложении штрафа не исполнено;

количество административных материалов, по которым постановление о лишении права управления ТС не исполнено;

общее число административных материалов о наложении административных взысканий в виде штрафа и лишения права управления ТС.

P

(3)

общ

где: $P_{,,гц}$ - количество материалов по фактам административных нарушений

ПДД, поступивших в подразделение; $P_{итм}$ - количество отмененных постановлений по делам об административных нарушениях ПДД; $Я_{,,,}$ - количество измененных постановлений по делам об административных нарушениях ПДД.

Например, если по фактам управления ТС в состоянии опьянения в группу административной практики поступило 2000 материалов, по которым было не исполнено 200 постановлений о наложении штрафа и 150 о лишении права управления ТС, 50 постановлений было отменено и 50 изменено, то:

$$200_{-}150_{=}0$$

=

$$2000$$

$$2000-(50 + 2000)$$

17.4. Способы представления анализируемой информации

В ходе анализа информации о ДТП и административно-юрисдикционной деятельности подразделений ДПС мы убедились, что между правонарушениями и вредными последствиями от них существуют вероятностно-причинные связи, для выявления которых в большом объеме данных необходима систематизация и представление интересующих сведений в удобной для понимания форме. Для этих целей нами производилась группировка показателей аварийности и выявляемости нарушений ПДД по видам и субъектам ответственности, по применяемым мерам воздействия, использовались относительные показатели, составлялись таблицы и графики, т. е. производилась *статистическая обработка анализируемой информации*. При этом использовались простые приемы упрощения и повышения наглядности данных, о которых стоит сказать несколько подробнее, так как в дальнейшем они могут применяться при оценке любых количественных показателей.

17.4.1. Статистические таблицы

Для представления сведений о процессе ДТА и административно-юрисдикционной деятельности используют статистические таблицы. При их со-

ставлении следует стремиться к тому, чтобы они *не содержали трудносопоставимых показателей, усложняющих восприятие основных закономерностей*. При этом данные, которые предстоит сравнить между собой, необходимо расположить возможно ближе друг к другу, т. е. в соседних строках и столбцах, а важнейшие из них - помещать в начале или конце таблицы.

Для примера использования этих положений попробуем оценить качество одной из таблиц, составленной для сравнения условий движения на автомобильных дорогах нескольких районов (см. табл. 48).

Таблица 48

Некоторые характеристики ДИ, ДТА и административной практики ДПС в районах области

№ п/п	Наименование района	Площадь района (тыс. кв. км)	протяженность дорог (км)	Кол-во за- регист- рованных ТС (тыс.)	ДТП на авто- моби- льных доро- гах	Выявлено наруше- ний пра- вил (тыс.)
1	Александровский	4,1	700	2,2	16	25
2	Боровский	3,2	760	15	78	12
3	Бережковский	2,5	600	6	38	4
4	Петровский	1,8	520	11	116	24

Таблица содержит ряд показателей, традиционно используемых при анализе аварийности. Из их сопоставления следует, что наибольшим по территории районом является Александровский, по протяженности автомо-бильных дорог и количеству зарегистрированного транспорта первенствует Боровский, наивысший уровень ДТА наблюдается в Петровском районе. В нем же выявляются большинство нарушений ПДД.

Предварительная оценка указанных данных, несмотря на их относительное разнообразие, не позволяет установить какие-либо взаимосвязи между ними. Напротив, по некоторым позициям они носят явно противоречивый характер. Сравните: в наименьшем по территории и протяженности авто-мобильных дорог Петровском районе регистрируется наибольшее количество ДТП. Боровский район, число автотранспорта в котором превышает аналогичный показатель Петровского района на 30 %, имеет вдвое меньший показатель аварийности и т. д. Усовершенствуем нашу таблицу путем введения данных, характеризующих конкретные условия дорожного движения, исключим показатели, не имеющие отношения к оценке факторов аварийности, и произведем перестановку столбцов и строк по принципу важности (см. табл. 49).

Таблица 49

№ "п/п	Наименование районов	Среднесуточная интенсивность движения (тыс. авт./сут)	Протяженность автомобильных дорог федерального значения (км)	Кол-во ДТП за год	Кол-во ДТП на 10000 авт./сут
1	Петровский	23	150	103	0,13
2	Боровский	12,5	150	64	0,14
3	Бережковский	4,3	72	30	0,19
4	Александровский	1,2	34	12	0,25

Как видно из таблицы, учет интенсивности дорожного движения приводит к противоположному результату, свидетельствующему об относительно неблагоприятной обстановке на дорогах Александровского Грайона.

Таблица 50

Относительное число ДТП в районах

№ п/п	Наименование района	Количество ДТП на 1000 ед. ТС
1	Александровский	5,4

2	Боровский	4,3
3	Бережковский	5,0
4	Петровский	9,4

Представляется, что сведения, помещенные в таблице 49, неплохо демонстрируют существенные экономико-географические различия сравниваемых районов, но не дают ответа на вопросы о причинах этих различий и сопоставимости показателей. Налицо недостаток данных, раскрывающих

особенности ДИ указанных районов. При значительной разнице в протяженности и уровне обустройства автомобильных дорог республиканского значения, примыкании отдельных районов к крупным промышленным центрам и городским агломерациям не могут прояснить ситуации и такие показатели, как отношение числа ДТП к определенной протяженности дорог и количеству зарегистрированного транспорта. Например, если рассчитать удельную аварийность на 1000 ед. ТС, состоящих на учете в территориальных органах ГИБДД, то окажется, что максимальные относительные показатели ДТА имеет Петровский район, а минимальные - Боровский (см. табл. 50).

17.4.2. Сопоставление абсолютных и относительных показателей

При сопоставлении данных, выраженных в процентах, не следует забывать и об оценке абсолютных показателей. Иначе можно получить неверные выводы. Например, если в течение 1997 г. на территории, обслуживаемой каким-либо подразделением ДПС, зарегистрировано 600 ДТП, из которых 120 произошло по причине управления транспортом в состоянии опьянения, а в 1998 г. соответственно 520 и 104, то выражение аварийности по вине нетрезвых водителей в процентах даст один и тот же результат (20 %) как для 1997, так и для 1998 г. (см. табл. 51),

Сведения о ДТП по вине нетрезвых водителей

Таблица 51

Год	Количество ДТП всего	Количество ДТП по вине водителей, находившихся в состоянии опьянения	Количество ДТП по вине водителей, находившихся в состоянии опьянения (%)
1997	600	120	20
1998	520	104	20

Подобные статистические «парадоксы» не позволяют нам оперировать только лишь относительными показателями и требуют постоянного их сопоставления с абсолютными данными².

² Опыт некоторых городов, областей, республик в составе России и ряда зарубежных стран свидетельствует о том, что снижение лишь одних относительных показателей ДТА при росте или стабилизации абсолютных нельзя признавать удовлетворительным, хотя бы потому, что современный уровень ДТА в России в несколько раз выше, чем в развитых странах.

Для уменьшения влияния случайности не следует чрезмерно дробить анализируемые данные по всевозможным основаниям. Например, сравнение показателей аварийности в селах, поселках и других небольших населенных пунктах, где число ДТП в течение года измеряется единицами, не может с достаточной степенью достоверности свидетельствовать об истинном состоянии работы по предупреждению аварийности и о ее динамике (см. табл. 52).

Таблица 52 Распределение ДТП по населенным пунктам района

Наименование населенного пункта	Количество ДТП			
	1995	1996	1997	1998
п. Первомайский	1	-	2	2
п. Восточный	-	2 «	1	-
с. Березовка	2	-	-	1
с. Уварово	-	-	1	-
с. Предгорное	2	2	-	2

Если в п. Восточном (см. табл. 52) в 1996 г. зарегистрировано два ДТП, а в 1997 г. одно, то вывод о снижении числа происшествий в нем на 50 % будет, видимо, неверным. Вполне возможно, что эта разница определяется фактором случайности.

Естественно, что в этом случае снижение или увеличение аварийности не может быть критерием оценки деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Другое дело область, край, республика, где количество ДТП исчисляется десятками и сотнями. Гораздо больший интерес для оценки действенности профилактической работы представляет сравнение числа ДТП в тех населенных пунктах, в которых осуществляется постоянный контроль движения, и в тех, где он не проводится или проводится эпизодически. При этом важно оперировать показателями Ц общей аварийности, а не только данными о ДТП, подлежащих включению в государственную статотчетность. Это позволяет существенно увеличить объем анализируемых

данных и, в конечном итоге, повысить достоверность аналитических выводов о закономерностях возникновения ДТП.

17.4.3. Графики и диаграммы

Для пояснения результатов анализа вместо таблиц можно использовать графики и диаграммы (см. рис. 86-90). Они хорошо демонстрируют динамику ДТА и административной практики подразделений ДПС. Повышен наглядности графиков обеспечивается правильным выбором масштаба: измерения анализируемых величин. Неудачный выбор масштаба может существенно исказить рассматриваемую зависимость.

Кол-во нарушений

50000

40000

30000

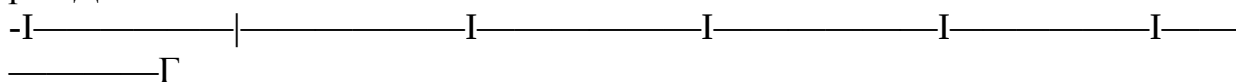
Кол-во ДТП

Рис. 86. Совмещенный график аварийности и выявляемости нарушений ПДД:

^...и количество выявленных нарушений установленной скорости движения; ----- количество ДТП по причине превышения установленной скорости движения

При построении графика следует разумно ограничивать число отображаемых на нем зависимостей, так как при вычерчивании на нем более трех линий визуальное восприятие графика ухудшается (см. рис. 87).

Графики и диаграммы широко используются в качестве наглядных пособий при проведении занятий по специальной подготовке личного состава подразделений ДПС. Например, в 3-м батальоне ДПС ГУВД Московской области диаграммы, графики и таблицы, отражающие состояние аварийности, регулярно вывешиваются в классе подготовки личного состава рядом со стендом, на котором указываются результаты работы взводов и отдельных инспекторов ДПС.



янв.(98) февр. март апр. май июнь июль авг. сент. окт. нояб. дек. янв.(99)

Рис. 87. Графики динамики ДТП: а - 2 показателя; 6-4 показателя

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

Время суток, ч

Рис. 88. Столбчатая диаграмма распределения ДТП по времени суток

ШТС, зарегистрированные в городе

ПТС, зарегистрированные в пригородах

• иногородние ТС

Рис. 89. Круговая диаграмма распределения ДТП по вине водителей ТС в городе N

1052

1 234567

363

218

42

1 - областной центр;

2 - города областного подчинения;

3 - прочие населенные пункты;

4 - дороги федерального значения;

5 - дороги областного значения;

6 - дороги районного значения

7 - другие места

Рис. 90. Столбчатая диаграмма распределения ДТП по местам возникновения

Проведению мероприятий по профилактике аварийности не всегда должен предшествовать статистический анализ некоторой совокупности ДТП. Иногда достаточно выяснить **причины и условия** возникновения единственного происшествия. Например, если автомобиль опрокидывается в результате съезда на неукрепленную обочину, не обозначенную ДО' рожными знаками, то вполне понятно, что для устранения подобных инцидентов необходимо немедленно принимать меры по соответствующему

^обустройству дороги, а ссылки на нетипичность, случайность данного происшествия недопустимы. В ряде случаев выявление причин отдельно-го ДТП позволяет обнаружить нарушения правил, допускаемые участниками дорожного движения систематически. Так, если в ходе рассмотрения дела будет установлено, что водитель ТС к моменту совершения происшествия не отдыхал в течение 13 ч, то это влечет за собой необходимость проверки режима работы всех водителей данного предприятия.

В заключение напомним, что результаты воздействия противоправной деятельности в сфере БДД не всегда можно определить в «чистом виде».

' В большинстве случаев негативный эффект таких деяний слит с эффектом

^воздействия других отрицательных факторов, явлений и обстоятельств.

Поэтому изучение административно-юрисдикционной деятельности ДПС представляет непростую задачу. Ее решение так или иначе связано с необходимостью обнаружить, вычленив и измерить незначительные по масштабам, зачастую скрытые дефекты правоохранительной деятельности, которые, сливаясь с эффектами отрицательно действующих факторов, наносят серьезный социально-экономический ущерб. При этом необходимо применение тщательно продуманной процедуры изучения и анализа ; результатов работы подразделений, связанной не только с соответствующей математической обработкой данных, но, прежде всего, с при-

1. положением значительных волевых усилий, опыта и профессиональных навыков.

18. ПЛАНИРОВАНИЕ РАБОТЫ СТРОЕВЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

Любая работа, требующая участия многих людей, невозможна без единой цели и замысла. Получение желаемого результата в кратчайшие сроки и с наименьшими затратами требует предварительной теоретической проработки путей его достижения во всех деталях и взаимосвязях. Причем, чем сложнее и разностороннее вид деятельности, тем более глубоким должен быть данный процесс, на основе которого в дальнейшем составляется план - важнейший документ, регламентирующий деятельность какого-либо коллектива.

Планирование является одним из важнейших принципов управления, и его действие распространено на все области человеческой деятельности. * Обоснованное планирование позволяет: сосредоточить усилия на решении важнейших задач, обеспечить ритмичность в работе, создать благоприятные условия для эффективного использования имеющихся сил и средств, расширить круг конкретных исполнителей и распределить их обязанности в соответствии с компетенцией и опытом работы. Четкое определение в плане целей и средств их достижения, а также детальная формулировка заданий сотрудникам обеспечивают единый подход к решению служебных задач и предоставляют возможность контролировать их своевременное выполнение.

18.1. Основные принципы планирования

Практикой планирования работы ОВД выработан ряд универсальных принципов, следование которым обеспечивает высокую действенность составляемых планов. К важнейшим из них можно отнести актуальность, реальность, обоснованность, конкретность, комплексность и единообразие структурного построения этих документов.

1. Принцип актуальности предопределяет направленность планируемых мероприятий на решение наиболее важных и злободневных задач. Достижение главной цели ГИБДД - обеспечение безопасности дорожного движения - можно подразделить на подцели: улучшение условий дорожного движения, ликвидация нарушений ПДД, повышение технической готовности транспортных средств, усиление контроля за качеством подготовки водителей и многие другие. Степень их достижения и актуальность на период составления плана, как правило, бывают различными. В частности,

• Исследования, проведенные в подразделениях ДПС, показали, что включение в планы относительно малого числа проблемных вопросов и максимальная концентрация усилий на их решении приносят наилучшие результаты, а также создают реальные условия для постоянного контроля их выполнения.

2. Концентрация сил на решении актуальных задач требует комплексного подхода, т. е. всестороннего изучения возможностей и объединения усилий различных структурных групп подразделений ДПС, других органов, Служб и

общественных формирований с целью выработки наиболее эффективного и приемлемого для всех варианта, исключая дублирование и

- элементы случайности в ходе его исполнения. Практика убедительно свидетельствует, что хотя роль различных направлений деятельности подразделений ГИБДД в достижении единой цели чрезвычайно трудно оценить какими-либо конкретными количественными показателями, пренебрежение принципом комплексности в их использовании отрицательно сказывается на общих результатах профилактической работы. Напомним, что невозможно, например, добиться существенного снижения числа ДТП по вине пешеходов только за счет усиления надзора за их движением по улицам и дорогам. Одновременно с этим необходимы следующие меры:

- а) настойчивая и квалифицированная работа по разъяснению населению

- ^высокой общественной опасности нарушений ПДД;

- б) пропаганда ПДД и законодательства, предусматривающего ответственность за их нарушение;

- в) внедрение средств организации движения пешеходов (установка дорожных знаков, сооружение пешеходных ограждений и переходов, изменение режима работы светофорной сигнализации и др.).

3. План должен быть реальным, т. е. отражать круг вопросов, для решения которых необходимы и достаточны компетенция, подготовка, численность и материально-техническое обеспечение личного состава подразделения, а также привлекаемых сил.

Нередко составители плана, руководствуясь стремлением придать ему

^ввид детально разработанного документа, *загромождают его всевозможными положениями общего порядка, ссылками на другие акты, заведомо не указывают сроки выполнения отдельных пунктов либо исходят из возможности их полного или частичного невыполнения.* Это приводит к тому, что план, направленный на решение, в общем-то, актуальных и допускаю-

щих комплексное решение задач, оказывается невыполнимым и, следовательно, нереальным. Он не только не помогает работать, но и тормозит нормальную деятельность подразделения, порождая формализм, отписки, фальсификацию отчетности, спад активности исполнителей предусмотренных мероприятий.

4. Реализация принципа **обоснованности** плана состоит в предварительном сборе, обработке и анализе полной и достоверной информации об объектах воздействия. Анализ проводится с применением статистических, логических и других методов, направленных на выявление закономерностей в развитии ДТП и факторов, ее определяющих (см. разделы 16-20 пособия). Отсутствие научного обоснования ведет к субъективному построению плана на основе интуиции, опыта и устремлений его составителя. Однако в силу сложности процессов, происходящих в современном дорожном движении, такой подход неизбежно вызывает ошибки и просчеты.

5. Текст каждого пункта плана должен *лаконно и недвусмысленно определять направление, содержание, объем и сроки предстоящей работы*, а также указывать исполнителей. Когда план отвечает этим условиям и не содержит расплывчатых формулировок декларативного характера, выражающих стремления и пожелания типа: «повысить активность личного состава», «усилить "надзор за дорожным движением», «добиться снижения» и т. п., то его можно признать **конкретным**.

6. Структурное единообразие планов достигается путем унификации порядка их разработки, оформления и утверждения на основе передовых методов планирования и составления плановой документации. Внедрение типовой структуры и формы для единых по назначению планов повышает их качество, облегчает разработку и применение, значительно сокращает сроки планирования. Однако это не означает, что план должен строиться по раз и навсегда установленному стереотипу. Строгое следование приведенным выше принципам вызывает изменение его содержания в соответствии с конкретными условиями, в которых подразделение выполняет свои задачи.

Исходными данными при составлении планов в подразделениях ДПС являются законодательные акты, решения местных органов самоуправления, директивы, приказы, указания и рекомендации МВД РФ, МВД (УВД) субъектов РФ, результаты анализа оперативной обстановки, перспективы развития дорожно-транспортной сети и другие данные. Планирование охватывает практически все стороны деятельности ДПС - осуществление контроля за дорожным движением, организационно-штатную работу, подготовку личного состава, его материально-техническое обеспечение, взаимодействие с другими ОВД и т. д.

18.2. Виды планов, разрабатываемых в подразделениях ДПС

Многообразие выполняемых задач не позволяет строить работу подразделений ДПС лишь по какому-то единому и неизменному плану. Детальное описание порядка выполнения каких-либо мероприятий на продолжительный период времени делает планы громоздкими и неудобными для использования. К тому же, относительно часто возникает потребность в проведении различных мероприятий и перестановок личного состава, предусмотреть которые заранее невозможно. Это порождает противоречие между стремлением к последовательной организации службы по долгосрочному плану и необходимостью оперативного реагирования на изменения условий, в которых действует подразделение.

Разрешение данного противоречия достигается за счет разработки **текущих и специальных планов**.

18.2.1. Текущие планы

К текущим относятся планы, охватывающие общие направления работы подразделения на определенный календарный период «г год, квартал, месяц. Планирование ведется на основе определения тенденций развития аварийности, новых эффективных мер ее снижения, учета перспектив развития транспортной системы и улично-дорожной сети на обслуживаемой территории, географических факторов и т. д.

Сбор нужных данных и оценка степени изменения указанных параметров служат основой текущего планирования работы подразделений, которое должно включать в себя, в основном, вопросы стратегического порядка - организацию мероприятий по предупреждению ДТП, разработку необходимой номенклатуры служебной документации, проведение инспектирования и оказания помощи личному составу, находящемуся в определенных регионах обслуживаемой территории. Предметом планирования должны стать учебно-методические семинары, квартальные итоговые собрания и служебная подготовка личного состава; вопросы взаимодействия с другими органами внутренних дел, общественными формированиями и т. д.

Как правило, текущий план свободен от перечисления регулярно повторяющихся работ, предусмотренных функциональными обязанностями исполнителей, и в нем приводится описание порядка выполнения отдельных пунктов (см. табл. 53).

Планирование работы подразделения ДПС в целом по отдельным месяцам, как правило, не производится. Однако его отдельные структурные группы обязаны иметь ежемесячные планы, в которых отражаются преимущественно «текущее» делопроизводство, отчетность, а также указываются конкретные сроки выполнения мероприятий, предусмотренных об-

щим планом или вновь поступившими директивами вышестоящих органов. Для месячных планов допустима определенная степень стереотипности, поскольку они выполняют, в основном, справочные функции. Задача руководства подразделения состоит в том, чтобы проконтролировать соответствие месячных планов структурных групп единому плану, организовать согласованное их исполнение и потребовать своевременного представления сведений, необходимых для составления отчетов по проводимым операциям, рейдам, отработкам определенных территорий и другим мероприятиям.

Таблица 53

Фрагмент плана работы батальона ДПС

№ п/п	Наименование мероприятия	Дата	Исполнитель	Отметка об исполнении	Примечание
21	Провести семинар по вопросам просам организации работы подвижных	20 мая	Командир 2-й роты капитан		

	патрулей		ми-		
	ДПС		лиции		
			Ли-		
			сов С. Г.		

Разновидностью текущего является **ежедневное планирование**. Используя графики работы личного состава, графики проверки несения службы, квартальные и месячные планы работы, руководство подразделений составляет план расстановки имеющихся сил и средств на каждые сутки. При этом в специальном журнале (книге постовых ведомостей) указываются сведения о личном составе, заступающем в наряд дежурной части и в оперативную группу для выезда на места ДТП, сведения о расстановке инспекторов ДПС на постах и маршрутах патрулирования; лица, ответственные за проведение инструктажа и проверку несения службы, порядок выполнения отдельных служебных заданий.

Следует отметить, что ежедневное планирование - это не простое сведение в единый документ ранее составленных графиков, планов и другой оперативной информации для организации службы в течение отдельных суток. Как правило, оно сопровождается их корректировкой вследствие проведения внеплановых мероприятий, из-за болезни или командировки сотрудников, а также по другим причинам.

Особенностью ежедневного планирования является то, что все изменения в ранее разработанные планы вносятся обычно *за 2-3 дня до их выполнения* трудно добиться приемлемого соответствия планов конкретно складывающейся обстановке. С другой стороны, меньший срок затрудняет своевременное оповещение личного состава о возможных изменениях порядка несения службы.

Значительная роль в системе плановой работы и реализации текущих планов принадлежит **личному планированию** [18.2]. Планы личной работы помогают сотрудникам рационально распределять и эффективно использовать свое рабочее время, способствуют повышению качества исполнения предусмотренных для них служебных заданий. Личные планы обязали составлять командиры батальонов, рот, взводов ДПС, старшие инспектора ДПС и другой начальствующий состав подразделений. К сожалению, это положение выполняется не всегда, причем со стороны некоторых должностных лиц наблюдается негативное отношение к данной форме планирования. Причина этого, как правило, состоит в незнании методики и техники этой работы.

Основу личных планов должны составлять индивидуальные функциональные обязанности, пункты текущих и специальных планов, указания; вышестоящих органов и руководства подразделения, имеющие отношение к конкретным исполнителям. При этом недостаточно ограничиваться простым перечнем того, что предстоит сделать за неделю и за день. Важно **предварительно рассчитать затраты времени на выполнение той или иной опе-**

рации, определить оптимальные сроки ее начала и окончания, изучить взаимосвязи решаемой задачи с другими вопросами. После этого производится анализ содержания планируемых дел и периодов их выполнения, определяется трудоемкость постоянно выполняемых работ и устанавливается рациональное соотношение между ними.

Периодичность индивидуального планирования зависит от конкретных условий работы сотрудников. Наиболее универсальным является **комбинированный способ** составления личного плана, при котором вначале разрабатывается план на месяц, затем в нем выделяются вопросы, требующие решения в более короткие сроки, и они объединяются в план работы на неделю. Задачи, подлежащие безотлагательному решению, выносятся в ежедневный план. Личный план может выполняться в форме ежедневника, записной книжки, графика структуры рабочего дня (недели, месяца), таблицы расписания запланированных работ или блокнота.

18.2.2. Структура текущего плана

Говоря о принципах планирования, мы указывали, что планы должны быть структурно единообразными, т. е. в рамках одного подразделения. Следует иметь одинаковую структуру и форму, обеспечивающую всесто-

роннее, последовательное и конкретное изложение запланированных мероприятий. Необходимо, чтобы в их содержании нашли отражение общие цели подразделения и средства их достижения, затрачиваемые ресурсы и последовательность выполнения отдельных пунктов плана. Практикой работы подразделений ДПС выработано немало форм плановых документов. Однако следует признать, что их развитие шло по пути унификации и между ними нет принципиальных различий. Стремление к упрощению и единству структуры планов прослеживается также в приказах и указаниях МВД РФ [13], [18.1], [18.2], [18.11].

Рассмотрим примерную структуру квартального плана работы отдельного батальона ДПС, который состоит из следующих основных разделов:

1. Вводная часть.
2. Профилактика ДТА.
3. Взаимодействие с государственными органами и общественными объединениями.
4. Аналитическая работа, учет и контроль.
5. Информации, предложения и отчеты.
6. Организационно-штатная работа и подготовка личного состава.
7. Финансово-хозяйственная деятельность.

1. Вводная часть плана содержит краткое описание, оперативной обстановки, сложившейся в зоне действия батальона, указываются главные причины возникновения ДТП, оцениваются результаты административно-правовой деятельности личного состава взводов и других структурных групп. При этом для обоснования планируемых мероприятий широко используются выводы, полученные в ходе аналитической работы. Обычно вводная часть

выполняется в форме описания объемом 1-3 страницы машинописного текста, сопровождаемого 2-4 таблицами или диаграммами.

2. Важнейшим в текущем плане является раздел «Профилактика ДТА». Он содержит подробный перечень рейдов, операций, смотров, конкурсов и т. д., проводимых с участием личного состава подразделения в течение квартала. Некоторые из них носят регулярный характер. Например, повсеместно перед началом учебного года подразделения ДПС обеспечивают усиление контроля за дорожным движением в районах расположения общеобразовательных учреждений и в других местах концентрации детей.

Этот раздел, как и все последующие, выполняется в форме таблицы, в которой кроме наименования мероприятий указываются сроки их проведения, должности и фамилии ответственных лиц, приводятся отметки об исполнении плана и примечания.

Окончательное определение объема планируемой профилактической работы требует тщательной оценки реальных возможностей подразделения.

План должен быть достаточно напряженным, способствующим поиску и реализации резервов в организации службы, а также повышению эффективности надзора за дорожным движением. С другой стороны, недопустимо превращать его в формальный документ, перенасыщенный заведомо невыполнимыми объемами работ.

3. В разделе «Взаимодействие с государственными органами и общественными объединениями» указываются мероприятия по организации совместной работы подразделения ДПС с общественностью, ведомственными службами безопасности движения и службами ОВД.

4. Раздел «Аналитическая работа, учет и контроль» отражает задачи по анализу ДТП и административной практики, оценке эффективности использования сил и средств подразделения, совершенствованию аналитической и учетной документации; определяет объемы и сроки проведения контрольных проверок работы структурных групп батальона.

5. Как мы уже отмечали, предупреждение ДТП представляет собой одну из сложнейших проблем современности, на решение которой направлены усилия общегосударственной системы обеспечения БДД, в рамках которой взаимодействуют органы государственного управления, местные органы власти, предприятия, учреждения и общественные организации. Взаимодействие отдельных элементов столь сложной системы невозможно без четко налаженного обмена информацией между ними. Наиболее полные данные о развитии процесса ДТА, результатах и эффективности проводимой профилактической работы концентрируются в подразделениях ДПС, поскольку именно на них возлагаются обязанности по регистрации, учету ДТП и нарушений ПДД; всестороннему анализу собранных сведений и разработке таких документов, как *представления, предписания и информации*. Отдельные из них в последующем служат основой для составления проектов решений органов местного самоуправления, распоряжений и приказов руководителей ведомств, предприятий и фирм.

6. В разделе «Организационно-штатная работа» отражаются вопросы отбора, комплектования, служебной, боевой и физической подготовки кадров, указываются мероприятия по изменению структуры и штата подразделения, улучшению условий быта и отдыха сотрудников, устранению условий, порождающих текучесть кадров. Виды и содержание занятий с личным составом планируются на квартал или месяц на основе тематических планов и программ, разработанных МВД РФ с учетом специфики работы подразделений ДПС. При этом расписание занятий может исполняться в виде отдельного документа, прилагаемого к текущему плану работы (подробнее см.: раздел 19 пособия).

7. Планирование хозяйственной деятельности охватывает мероприятия по содержанию и ремонту служебных помещений, патрульного автомо-

тотранспорта, средств связи и оперативной техники; реконструкции стационарных постов ДПС и других капитальных сооружений, приобретения необходимого оборудования, обмундирования, документации, справочной литературы и т. д.

О результатах выполнения текущего плана составляются справки, в которых дается краткий отчет о проделанной работе по каждому из его пунктов, указываются причины невыполнения или изменения сроков проведения отдельных мероприятий, а также объемы работ, исполненных дополнительно к плану.

Конечно, представленную структуру текущего плана следует рассматривать как общую схему. В конкретных планах отдельные из представленных выше разделов могут отсутствовать, а порядок их размещения может измениться. Кроме того, возможно объединение содержания отдельных разделов или, наоборот, выделение важнейших групп задач в самостоятельные разделы плана.

18.2.3. Специальные планы

В отличие от текущих планов, указывающих перечни и последовательность выполнения определенных мероприятий в течение какого-либо календарного периода, специальные планы (или как их еще называют-оперативные планы) служат решению конкретных задач. Например, квартальный план работы роты ДПС может содержать такой пункт: «Провести операцию "Автобус" по профилактике ДТА на пассажирском транспорте». Детали операции отражаются в особом плане.

Детализируя то или иное мероприятие, специальный план позволяет избежать неразберихи, непродуманных команд, ненужных действий. Можно сказать, что составление специального плана является *органической частью и завершающим этапом процесса текущего планирования, направленным на окончательную проработку служебного задания и доведения его до сведения каждого исполнителя*. В случаях, когда то или иное мероприятие носит повторяющийся характер, создается возможность использования типового плана его проведения. Таким образом, в зависимости от частоты использо-

вания специальные планы можно подразделить на два основных вида: планы *однократного* и *многократ-ного использования*.

К первому из них обычно относятся следующие планы:

- 1) выполнения постановлений и распоряжений Правительства РФ, органов местного самоуправления, приказов и указаний МВД (УВД);
- 2) целевых рейдов и операций;
- 3) сопровождения автомобилей специального назначения;
- 4) проведения массовых общественно-политических и спортивных мероприятий.

Ко второму виду относятся планы:

- 1) поиска и перехвата разыскиваемых ТС;
- 2) сбора личного состава по тревоге;
- 3) действий в период возможный стихийных бедствий;
- 4) обеспечения безопасности дорожного движения при проведении мероприятий по гражданской обороне и в особые периоды;
- 5) дислокации постов и маршрутов патрулирования.

Номенклатура специальных планов определяется потребностями подразделения и вероятными изменениями оперативной обстановки. Однако ее следует максимально ограничивать, обеспечивая простоту и оперативность управления имеющимися силами и средствами.

Специальные планы обычно представляют собой секретные документы или документы для служебного пользования, и поэтому, в целях обеспечения их надлежащей сохранности и скорейшего введения в действие, они должны находиться в дежурной части строевого подразделения ДПС или ГОРОВД и периодически корректироваться лицами, ответственными за их разработку и реализацию. При корректировке основное внимание уделяют взаимодействию с подразделениями ДПС ближайших районов, областей, республик, уточнению рубежей блокирования транспорта и способов передачи информации. Содержание планов и вносимые в них изменения должны своевременно доводиться до сведения личного состава.

Специальный план может состоять из нескольких разделов, раскрывающих:

- 1) цели и задачи проводимого мероприятия;
- 2) время и место его проведения;
- 3) состав и расстановку задействованных в них сил и средств;
- 4) состав группы обеспечения и резерва;
- 5) перечень организационно-подготовительных мероприятий;
- 6) формы отчетности о проделанной работе.

Подобная структура характерна для планов обеспечения БДЦ в период проведения массовых и спортивных мероприятий, учений формирований гражданской обороны, планов перехвата и розыска угнанного, похищенного и скрывшегося с места ДТП транспорта и т. д.

Первый и второй разделы плана обычно выполняются в описательной форме. В них дается краткий анализ оперативной обстановки, обоснование места и времени проведения данного мероприятия. Третий, четвертый и пятый разделы могут быть представлены в форме таблиц (см. табл. 54).

К специальному плану прилагаются схема расстановки постов и форма отчетности о проделанной работе.

Таблица 54 IV. Расстановка сил и средств

№ п/п	Наименование постов и маршрутов патрулирования	Должность, звание, фамилия сотрудника	Позывной радиостанции	Марка и регистрационный знак транспортного средства	Примечание
6	Перекресток ул. Мира и ул. Лесной	1. Старший ин-спектор ДПС лейтенант милиции Лавров В. П. 2. Инспектор ДПС сержант милиции Зорин А. Р. 3. Инспектор	258	ВАЗ-2109, А 345 ВК	До 23.00 с последующей перемещением на пост № 8

		ДПС сержант милиции Карпов П. Е.			

V. Организационно-подготовительные мероприятия

№	Наименование мероприятий	Дата проведения	Исполнители	Примечание
3	Провести совместный сбор, развод и инструктаж личного состава взвода ДПС и сотрудников Заводского РОВД	22.06.98. 15.00	Зам. командира батальона ДПС майор милиции Егоров К. О.	Место проведения инструктажа - плац батальона ДПС

18.3. Порядок разработки и утверждения планов

Разработка плана- это творческий процесс, требующий объективной оценки сложившейся оперативной обстановки, сбора всесторонней информации об объектах воздействия, точного определения целей и задач планируемых мероприятий, а также расчета сил и средств, необходимых для их проведения. Как правило, подготовке плана предшествует оперативное совещание руководящего состава подразделения, на котором определяются наиболее актуальные проблемы, вытекающие из анализа аварийности и служебной деятельности; оцениваются качество и эффективность аналогичных мероприятий, проведенных ранее. В ходе обсуждения участники совещания вносят свои предложения по структуре и содержанию будущего плана, устраняют возникающие противоречия и разногласия между интересами отдельных структурных групп. Однако если это сделать не удастся, то коман-

дир подразделения принимает решение единолично, руководствуясь главными целями планируемых мероприятий.

В качестве основы для обсуждения плана желательно иметь краткий вариант решения, демонстрирующий сущность, направления и пути реализации основных мероприятий. Он может быть представлен как **в тексту-альной, так и в графической** формах. Последняя предпочтительнее, так как обладает большей наглядностью. Лучше всего выполнить замысел на карте местности или схеме с текстовым или цифровым отображением наиболее важных компонентов предлагаемого варианта плана» который в дальнейшем можно использовать для инструктажа исполнителей.

Первоначальный вариант плана желательно обсудить с лицами, ответственными за его выполнение, что позволяет заранее учесть их предложения и решить вопросы дальнейшей организации подготовительной работы, а также способствует проявлению инициативы и творческого подхода сотрудников к реализации проблем, возникающих в ходе служебной деятельности. С другой стороны, планирование, как общая функция управления, предполагает ведущую роль в этой работе **командира и штаба подразделения ДПС.**

Анализ текущих и специальных планов, разрабатываемых в подразделениях ДПС, показывает, что нередко их авторы пренебрегают деталями, имеющими принципиальное значение, полагая, что «их можно уточнить по ходу выполнения плана». Однако **затраты времени и ресурсов на предварительную проработку и логическое моделирование будущих действий всегда будут значительно меньше, чем при осуществлении того или иного мероприятия на практике.**

Все дополнения и изменения в ранее утвержденные планы вносятся только с разрешения руководящих лиц, их утверждавших. В данном случае руководители подразделений должны представить доказательства необходимости того или иного изменения.

Таким образом, мы можем представить **основные стадии разработки планов** в следующем виде:

1. Уяснение целей и задач подразделения на основе анализа оперативной обстановки, указаний и приказов вышестоящих органов.
2. Сбор необходимой информации об объектах воздействия, силах и средствах, привлекаемых для проведения мероприятий, опрос исполнителей и заинтересованных лиц.
3. Предварительная разработка замысла, определение перечня мероприятий, подлежащих включению в план, оценка альтернативных вариантов плана с учетом возможных последствий их реализации, оформление наилучшего варианта и доведение плана до заинтересованных лиц на оперативном совещании.
4. Доработка плана с учетом внесенных предложений и замечаний.
5. Утверждение плана.

После утверждения план приобретает силу акта управления, обязательного для исполнения всеми сотрудниками подразделения.

Исполнение любого плана следует постоянно контролировать, причем проведение контрольных мероприятий нужно предусмотреть в самих планах. Например, в годовых планах указывают перечень и сроки изучения состояния дел во всех структурных группах подразделения. Контроль может быть постоянным или периодическим в зависимости от характера, объема работ и важности того или иного мероприятия.

19. ФОРМИРОВАНИЕ СТРОЕВЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

Дорожно-патрульная служба организуется в городах, населенных пунктах и на автомобильных дорогах различных категорий с учетом протяженности улично-дорожной сети, численности ТС, зарегистрированных в той или иной административно-территориальной единице, интенсивности движения, состояния ДТА, наличия трасс постоянного следования автомобилей специального назначения и других факторов, определяющих оперативную обстановку в сферах БДД, охраны общественного порядка и борьбы с преступностью.

Формирование подразделений ДПС предполагает расчет их штатной численности, разработку организационной структуры, оценку их оперативных возможностей, подбор кандидатов на должности рядового, начальствующего, вольнонаемного состава и организацию его профессиональной подготовки в соответствии со стратегическими и тактическими целями, поставленными перед данной службой.

19.1. Расчет штатной численности

Прежде чем оценивать оперативные возможности подразделения, необходимо сформировать его. Рассмотрим порядок расчета численности сотрудников ДПС для обслуживания района со следующими характеристиками улично-дорожной сети и ДТА:

а) количество ТС, зарегистрированных в подразделениях ГИБДД (р) - 30 тыс. ед.;

б) протяженность автомобильных дорог:

- федерального значения (B_{ϕ}) - 175 км;

- областного, районного и местного значения ($B_{0.м}$) - 1300 км;

в) количество ДТП, подлежащих включению в государственную статистическую отчетность за последние три года ($K_{дтп}$) - 1900;

г) количество КППМ - 1;

д) средняя интенсивность движения на дороге федерального значения - 1000 ед./сут.

1. Определим количество инспекторов ДПС для обслуживания населенных пунктов ($K_{ш.п}$):

где $\Lambda_{тр}$ — 265 ед./чел. - норматив количества транспортных средств на одного инспектора ДПС в населенных пунктах [14].

2. Количество инспекторов ДПС для круглосуточного обслуживания автомобильных дорог ($K_{\text{дор}}$):

$$175 \frac{1800}{3600} \sim 3T + 200 \sim 16-0,29) \ll 98 \text{ (чел.)},$$

где:

$\phi = 35$ км/чел. и $M^{\wedge} = 200$ км/чел. - нормативы количества инспекторов на дорогах федерального, областного, районного и местного значения [14]; ($I = 2,39$ - коэффициент потребности в личном составе при несении службы в одну смену продолжительностью 8 ч в сутки¹;

($2 = 0,29$ - дополнительный коэффициент потребности в личном составе при увеличении продолжительности смены на 1 ч.

3. Общая численность инспекторов ДПС составит ($K_{\text{общ}}$):

$$K_{\text{общ}} = K_{\text{дор}} + K^{\wedge} = 113 + 98 = 211 \text{ (чел.)}.$$

Исходя из полученной численности инспекторов ДПС, мы можем предварительно установить вид формируемого подразделения. В данном случае это будет батальон [14].

4. Определим возможное количество старших инспекторов ДПС ($K_{\text{СТ}}$):

где цифра 9 отражает соотношение должностей старших инспекторов и инспекторов ДПС (1 : 8), утвержденное типовыми штатами [14].

5. Максимальное количество командиров взводов в батальоне ($K_{\text{ю}}$) составит:

$$K_{\text{об}} = 211$$

где $M_{\text{взв}}$ = 25 чел. - минимальная численность взвода ДГТС, входящего в состав батальона или роты [14].

См.: приказ МВД РФ Х» 460 от 1995 г.

6. Формирование структурных групп батальона, в состав которых входят штаб, дежурная часть, группа кадров, финансовая, техническая часть, служба обеспечения и обслуживания, производится согласно численности, указанной в типовых штатах подразделений ДПС. Например, в данном случае в состав батальона включаются 2 инспектора по пропаганде, 1 инспектор службы и т. д. Вместе с тем численность отдельных категорий должностных лиц определяется по их нагрузке. Так, количество инспекторов-дежурных для выезда на ДТП и сопровождающих их инспекторов ДПС зависит от среднего количества происшествий, требующих соответствующего оформления силами суточного наряда дежурной части.

В данном случае количество инспекторов-дежурных ($K_{\text{ин деж}}$) составит:

$K_{\text{ин деж}}$

$K_{\text{ин деж}}$

$\frac{\partial m n}{\partial t}$

ин.дсж

3-365-7У

$\frac{\partial m n}{\partial t}$

1900 3-365-5

= 0,34 (чел.),

где: $L^{\wedge}_{\text{выезд}} = 5$ выездов в сутки- норматив нагрузки на одного инспектора-дежурного и инспектора ДПС, выезжающих на места ДТП [14].

Учитывая незначительность рассчитанной нагрузки, мы имеем основания не вводить указанные выше должности и решать «озлагаемые на них задачи силами взводов ДПС.

В зависимости от численности принадлежащих подразделению ТС рассчитывается количество техников по ремонту и обслуживанию служебного транспорта (1 ед. на каждые 25 ТС).

Кроме того, нормативы предусматривают возможность увеличения численности инспекторов по дознанию, розыску и административной практике в случае кратного превышения сверх установленных норм их реальной нагрузки². При этом важно исходить из сложившегося распределения трудоемкости розыскных и информационных функций между сотрудниками строевых подразделений ДПС и их коллегами из соответствующих территориальных отделений ГИБДД ГОРОВОД.

7. Поскольку на дороге федерального значения, проходящей через зону обслуживания батальона, предполагается развернуть один КПП, то для обеспечения его круглосуточной работы при интенсивности движения 12 тыс. ТС в сутки потребуются ввести должности:

- 1) начальника КПП;
- 2) старших инспекторов по розыску - 2 чел.;
- 3) инспекторов по розыску - от 8 до 12 чел.;
- 4) старших инспекторов ДПС - 3-4 чел.;
- 5) инспекторов ДПС - от 21 до 30 чел³.

19.2. Особенности формирования подразделений

Знакомясь с «математическим подходом» к формированию организационно-штатной структуры подразделений ДПС, некоторые должностные лица ГИБДД и кадровых аппаратов МВД (УВД) нередко высказывают сомнения в его осуществимости применительно к реальным условиям. В связи с этим отметим некоторые особенности комплектования данной службы.

1. Безусловно, определение потребности в отдельных должностных категориях сотрудников ДПС по одному, двум или трем количественным параметрам среды их функционирования нельзя признать исчерпывающим. Необходимо учитывать перспективы социально-экономического развития региона, влияние крупных городов и городских агломераций, расположенных на его территории, долю транзитных ТС в транспортных потоках и другие факторы. Однако проведение предварительных расчетов на основе единых нормативов позволяет осуществить единообразный подход к формированию подразделений ДПС и создать необходимую основу для их организационно-штатного обеспечения.

2. Распределение сотрудников ДПС в том или ином регионе может производиться неравномерно. Например, практически повсеместно отмечается относительно высокая концентрация сил в областных, краевых и республиканских центрах, а также на дорогах федерального значения. В большинстве случаев это оправданно, поскольку данные места традиционно выступают в

роли «центров тяготения» регионального и транзитного транспорта и, следовательно, ДТА.

3. При определении численности подразделений ДПС по обслуживанию дорог регионального значения не всегда принимаются во внимание временные и ведомственные дороги, протяженность которых может достигать нескольких тысяч километров (автозимники, лесовозные пути и т. п.). При этом продолжительность их эксплуатации в течение года обычно составляет до 6-7 месяцев, что является основанием для включения их в общую протяженность дорог при ведении расчета количества сотрудников ДПС.

Разумеется, необходимо принимать во внимание ограниченность периода функционирования указанных дорог путем введения соответствующих коэффициентов продолжительности эксплуатации дорог данной категории. Например, если дорожная сеть протяженностью 1200 км используется 6 месяцев в году, то для ее круглосуточного обслуживания потребуется:

$$1200 \cdot 0,5(2,39 + 16 \cdot 0,29)$$

тг _

200

•*21 (чел.),

где /,,, = 1200 км — протяженность дорог данной категории;

$K_3 = 0,5$ — коэффициент продолжительности эксплуатации дороги.

4. Решение организационно-штатных вопросов на практике нередко сводится к всемерному увеличению численности личного состава подразделений по принципу «от достигнутого», «по аналогии с соседними регионами» и т. п. Однако, прежде чем расширять штаты, необходимо использовать резервы повышения эффективности действия ДПС и других служб ГИБДД. В частности, разработать и реализовать комплекс мер по организационно-техническому решению проблемы ликвидации очагов ДТА. Недопустимо, например, развертывать постоянно действующие посты на участках, где устранение возникающих на них ДТП или задержек движения возможно за счет несложной реконструкции или внедрения необходимых элементов ДИ.

19.3. Предварительная оценка оперативных возможностей подразделения

На основе сформированного штата подразделения оцениваются его оперативные возможности применительно к условиям несения служб и номенклатуре возлагаемых на него задач с учетом требований планов комплексного использования сил и средств ОВД. Как правило, эти планы предполагают взаимодействие различных служб ОВД в процессе охраны общественного порядка и безопасности. Однако усилия, потраченные на разработку и детальное согласование такого взаимодействия, не всегда дают ощутимые результаты.

В соответствии с принципами комплексного использования сил и средств ОВД наряды ДПС выставляются преимущественно в зонах напряженных транспортных и пешеходных потоков, где высока вероятность возникновения нарушений общественного порядка. В связи с этим руководители подразделений обязаны проводить специальную подготовку личного состава по такти-

ке предупреждения и пресечения данной категории деликтов, а также организовывать учет работы инспекторов в данном направлении. Вместе с тем нельзя не учитывать, что, в отличие от ППС, для выполнения своей основной задачи *наряды ДПС вынуждены концентрировать внимание на транспортных потоках и, соответственно, располагаться в точках, удобных для реализации этой функции.* С другой стороны, реальное привлечение других служб ОВД к контролю за дорожным движением возможно лишь в случае создания постоянно действующих смешанных подразделений.

Причинами низкой результативности их взаимодействия обычно являются:

- 1) отсутствие заинтересованности в выполнении функций, не связанных с прямым назначением службы;
- 2) включение в планы сил, заведомо не способных принять участие в совместных действиях;
- 3) использование личного состава не по назначению;
- 4) недостаточная оснащенность служб надежными средствами связи и транспортом;
- 5) невыполнение установленных ежесуточных норм выхода сотрудников на службу.

Принимая во внимание, что первые три из указанных причин носят преимущественно субъективный характер, а четвертая - технический, остановимся подробнее на последней из них. В строевых подразделениях ДПС, которые относятся к категории наиболее многочисленных и мобильных служб в системе ОВД, срыв установленных норм выхода личного состава на службу зачастую происходит из-за *неправильного выбора числа постов и маршрутов патрулирования, подлежащих ежедневному включению в наряд, а также ошибок в установлении численности инспекторов, необходимых для несения службы на них.* Рассчитаем, например, возможное число односменных, двухсменных и круглосуточно действующих постов, постоянную работу которых может обеспечить подразделение, имеющее в своем штате 100 инспекторов ДПС.

Прежде всего, необходимо учесть, что данный личный состав систематически привлекается к проведению целевых рейдов, операций, усиленному патрулированию автомобильных дорог и населенных пунктов с высоким уровнем аварийности, сопровождению автомобильных колонн и ТС, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные, опасные грузы, обеспечению массовых мероприятий, охране мест ДТП и выполнению других задач. Данное обстоятельство обязывает руководство подразделений при разработке дислокации постов и маршрутов *готовить и представлять в соответствующие штабы МВД (УВД) подробное обоснование необходимости выделения резерва от 10 до 30 % общей численности инспекторов ДПС,* с условием, что при отсутствии вышеуказанных мероприятий данный резерв будет использоваться в обычном порядке на основе *дополнительного плана расстановки сил и средств.* Принимая в нашем примере согласованную величину резерва равной 20 %, для последующих расчетов обязательной нор-

мы среднесуточного выхода личного состава на службу мы можем использовать численность лишь в 80 инспекторов.

Не останавливаясь на описании какой-либо конкретной модели оперативной обстановки, а также на обосновании выбора организационных форм и вариантов размещения нарядов ДПС (для чего необходим детальный анализ реальных условий), предположим, что перед подразделением поставлена задача обеспечить работу трех круглосуточно действующих

П, восьми двухсменных постов и двух односменных постов (патрулей). Тогда:

1. Для обеспечения постоянной работы СП в течение года потребуется:

$$K_{cn} = M_{cn} \cdot \Lambda_{cn} (1, + 161,) = 3 \cdot 2 (2,39 + 16 \cdot 0,29) \cdot 42 \text{ (чел.)},$$

(1)

где : $M_{cn} = 3$ — количество СП;

$\Lambda_{cn} = 2$ - минимальное количество инспекторов ДПС в одной смене; I_1 и I_2 - коэффициенты потребности в личном составе (см. раздел 19.1).

2. Для закрытия двухсменных постов следует выделить

$$K_{2cm} = M_{2cm} \cdot H_{2cm} (I_1 + 8 I_2) = 8 \cdot 2 (2,39 + 8 \cdot 0,29) \approx 75 \text{ (чел.)}, \quad (2)$$

где: $M_{2cm} = 8$ - количество двухсменных постов;

$H_{2cm} = 2$ — количество инспекторов в одной смене на двухсменном посту.

Как видно из формул (1) и (2), без коррекции численности постов или уменьшения численности включаемых в них нарядов ДПС дальнейшие расчеты не имеют смысла, поскольку только для обслуживания СП и двух-сменных постов потребуется 117 человек, что превышает штатную численность инспекторов, включая группу резерва. В данном случае целесообразно *провести эксперименты по определению эффективности СП*, которые предстоит развернуть на автомобильных дорогах, поскольку они являются наиболее ресурсоемкой формой контроля дорожного движения, и, возможно, ограничить их число, заменив их в необходимых случаях эпизодически действующими подвижными нарядами. Кроме того, желательно рассмотреть варианты совместного несения службы с постами ВАИ, ППС, ОМОН и других подразделений, что позволит сократить численность нарядов в определенные дни и периоды суток.

Предположим, что после проведения экспериментов развертывание одного из СП и всех односменных постов признано нецелесообразным, а на Двухсменных постах в дневное время возможно использование одного инспектора⁴. Тогда потребность в личном составе для указанных постов составит:

$$K_{cn} = M_{cn} \cdot \Lambda_{cn} (I_1 + 16 I_2) = 2 \cdot 2 (2,39 + 16 \cdot 0,29) \approx 28 \text{ (чел.)};$$

В Зарубежной практике работа полицейских дорожной полиции в одиночку довольно

Распространенное явление. Например, в некоторых штатах США парные наряды даже в

ночное время составляют не более 30 %. Вместе с тем характер преступности в России, а

...также необходимость применения мер по борьбе с коррупцией среди работников ДПС пока ограничивают широкое использование данной формы несения службы.

$$K_{2c} = M_{2cm} (, (M_{2й}, 4: Л^{\wedge}_ч) = 8 \cdot 2,39 (1 + 2) * 57 (\text{чел.}),$$

где: $M_{2д}, = 1$ - число инспекторов на двухсменном посту в дневное время;
 $^{\wedge}2_{\text{ч}} \sim 2$ - число инспекторов на двухсменном посту в вечернее время.

Отсюда:

$$K_{,, \text{сц}} = K_{\text{сн}} + K_{2\text{см}} = 28 + 57 = 85 (\text{чел.}).$$

Таблица 55

Потребность в личном составе при некоторых типовых сочетаниях продолжительности смены и численности наряда ДПС

Количество инспекторов на посту (маршруте)				
Продолжительность одной смены (ч)	Первая смена (чел.)	Вторая смена (чел.)	Третья смена (чел.)	Суммарная потребность (чел.)
8	1			2,39
-	1	1		4,78
-	1	1	1	7,17
-	1	1	2	9,56
-	1	2	2	11,95
'	2	2	2	14,34
-	2	2	3	16,73
-	2	3	3	19,12
-	3	3	3	21,51
-	4	4	4	28,68
12	1			3,55
-	1	1		7,10

-	1	2		9,49
-	2	2		14,20
-	2	3		17,75
-	3	3		21,30
'	3	4		24,85
-	4	4		28,40

При сочетании нарядов с различной продолжительностью работы в течение суток (например, при варианте- первая смена 8 час, вторая-12 час или наоборот) потребность в личном составе можно определить, используя следующее соотношение:

$$K_{cl} = I, (m, n, + m_2 n_2) + 4 I_2 m_2 n_2,$$

где: m, n - соответственно число постов (маршрутов) патрулирования, выставляемых в первую и вторую смены;

и/ n_2 — соответственно число инспекторов на посту (маршруте) в первую и вторую смены.

Таким образом, мы можем сделать вывод о том, что имеющимися в подразделении силами можно обеспечить ежедневную работу только двух СП, восьми двухсменных постов (по расчету по одному инспектору в утреннюю смену и по два в вечернюю). За счет остатка в 5 чел. возможно развернуть еще один двухсменный пост с аналогичной комбинацией численности наряда при условии выделения в его состав одного инспектора из резерва.

19.4. Основные тактические принципы расстановки сил

Стратегическая цель ДПС, как и всей ГИБДД в целом, состоит в обеспечении безопасности дорожного движения на улицах и дорогах. Тактические же цели могут существенно варьироваться в зависимости от характера и содержания конкретных служебных задач, номенклатура которых, как мы убедились, весьма подвижна. Для их успешного выполнения следует руководствоваться определенными **тактическими принципами**, к важнейшим из которых можно отнести:

- 1) реализм в оценке возможностей достижения желаемого результата;
- 2) гибкость организационных форм, методов и приемов выполнения задач;
- 3) непрерывность воздействия на объекты контроля;
- 4) персонализацию ответственности исполнителей.

1. Говоря о реализации первого из указанных принципов, отметим, что нельзя, например, требовать от личного состава СП выполнения сплошной проверки ТС при наличии на автомобильной дороге транспортного потока высокой плотности; невозможно заставить водителей ТС двигаться только по правой полосе проезжей части при свободной левой, если покрытие улиц и

дорог у края проезжей части имеет множество дефектов; невозможно пресечь неправомерную эксплуатацию мототранспортных средств только путем применения преследования передвигающихся на них лиц и т. д.

2. Нарушения ПДД и ДТП совершаются повсеместно, но чаще всего это происходит там, где ослабляется контроль дорожного движения. Силы и средства ДПС объективно ограничены, поэтому необходимым условием достижения профилактического эффекта от работы данной службы является **оперативная перегруппировка и передислокация нарядов с целью максимального охвата транспортных потоков, создания «эффекта присутствия» на улицах и дорогах, интенсивного поиска и задержания правонарушителей и преступников**. Особое значение маневр силами и средствами приобретает при резком изменении условий дорожного движения и выполнении внезапно возникающих служебных задач, связанных, например, со стихийными бедствиями, «цепными» столкновениями не-скольких ТС, групповыми и массовыми нарушениями общественного порядка, мощными транспортными заторами и т. д.

3. Преступления и ДТП происходят в любое время суток. Причем, не-смотря на то, что в ночное время их число, по понятным причинам, снижается, степень тяжести последствий, как правило, возрастает⁵. В ночное время совершается большинство преступлений с использованием ТС. Из этого следует необходимость **ведения непрерывного контроля дорожного движения в течение суток**. С этой целью организуются: круглосуточная работа нарядов ДПС, доставка и передислокация личного состава на места несения службы служебным транспортом, подмена инспекторов ДПС в обеденные перерывы и по окончании смены, установка средств дистанционного наблюдения за дорожным движением и автоматической фиксации нарушений ПДД, а также увеличивается штатная численность подразделений ДПС и к совместной с ними работе привлекаются представители общественности.

4. Формированию личной ответственности сотрудников ДПС за обстановку, складывающуюся на месте несения службы, способствует **распределение личного состава по постам и маршрутам, примерно соизмеримым по степени сложности**. Очевидно, что напряженность труда инспектора на автомобильной дороге с малой интенсивностью движения будет существенно меньше, чем у его коллеги, работающего в зоне систематического образования транспортных заторов, где приходится активно вмешиваться в действия водителей и пешеходов, осуществлять корректировку работы светофоров и ручное регулирование движения в условиях сильной загазованности и запыленности воздуха. «Выравнивание» сложности постов и маршрутов достигается тем, что их границы, протяженность, режим работы, состав нарядов, формы и методы несения службы устанавливаются с учетом:

1) количества ДТП и тяжести их последствий;

⁵ См.: разделы 12.2.2; 16.4.3.

- 2) характера дорожного движения (состава и плотности транспортного потока, количества и продолжительности транспортных заторов, задержек, наличия реверсивного движения и т. д.);
- 3) уровня преступности, связанной с посягательством на ТС и использованием ТС;
- 4) наличия потенциально опасных, с точки зрения обеспечения БДД, : участков улиц и дорог (зон производства дорожно-строительных, ремонт-ных и иных работ, горных серпантинных и т. д.);
- 5) штатной численности инспекторского состава и уровня его профессиональной подготовки;
- 6) оснащения нарядов патрульнымк ТС и специальной техникой;
- 7) качества системы информационного обеспечения инспекторов ДПС;
- 8) возможностей привлечения к работе по контролю за дорожным движением сотрудников других служб милиции, ВАИ, РТИ и представителей общественных объединений.

5. Роль следующего по важности условия адекватного кадрового и материально-технического обеспечения функции контроля дорожного движения в настоящее время приобретает способность руководителей МВД (УВД) избежать дробления имеющихся подразделений ДПС по мелким административно-территориальным единицам и, по возможности, объединять их, учитывая экономическую и тактическую целесообразность следующих мер:

- 1) непрерывного оперативного взаимодействия всех имеющихся сил данной службы вследствие высокого динамизма основных объектов их контроля;
- 2) обеспечения единства контрольно-надзорной и правоприменительной деятельности в масштабах всей территории (дорожной сети) того или иного региона;
- 3) периодической концентрации сил на участках с неблагоприятной оперативной обстановкой;
- 4) комплексного решения отдельных задач, эффективное выполнение которых возможно только при условии создания специализированных групп в рамках организационно-штатной структуры ДПС.

Данный подход представляется оправданным даже на уровне небольших по штату отделений ГИБДД ГОРОВД, где данная служба по мере роста численности сотрудников должна получать определенную организационно-функциональную автономию как в сфере оказания управляющего воздействия на процесс дорожного движения, так и в регулировании собственной Деятельности. Однако, несмотря на наличие нормативов, предлагающих типовые алгоритмы построения ДПС, сфера ее деятельности, организаци-

онно-штатная структура, характер объединения, методика и тактика работы на территории субъектов Российской Федерации (в том числе сходных по природно-климатическим, инфраструктурным и социально-экономическим характеристикам) весьма неоднородны и отличаются большим разнообразием. Это может произойти вследствие:

- 1) усложнения аппарата управления ОВД;
- 2) усиления некомпетентного и деструктивного вмешательства управленческих структур различного уровня, включая органы местного самоуправления);
- 3) необоснованного расширения сферы деятельности органов, имеющих параллельную юрисдикцию;
- 4) объединения функционально самостоятельных подразделений и разъединения служб, имеющих общую сферу и территорию деятельности.

Например, на этой почве получила распространение практика функционирования на одной и той же территории подразделений ДПС, подчиненных соответствующим ГОРОВД, отделам (управлениям) ГИБДД УВД городов, а также управлениям ГИБДД области (края), что порождает безответственность руководства данных органов за организацию и проведение работы по предупреждению ДТП, стремление к достижению сугубо формальных показателей активности ГИБДД, таких как количество проведенных рейдов, операций, профилактических мероприятий, выявленных нарушений ПДД. Нередко без предварительной профессиональной подготовки личного состава проводятся масштабные эксперименты по объединению подразделений ДПС и ППС, которые сопровождаются увеличением числа инцидентов, связанных с принятием некомпетентных решений сотрудниками милиции. Без веских на то оснований вводятся и изменяются названия служб, а также уровни их подчиненности. В регионах, очень близких по социально-экономическим, природно-климатическим и инфраструктурным параметрам, расчетная и действительная численность личного состава ДПС различаются в 1,5—2 раза и т. д.

Крупным подразделениям значительно легче организовать текущую профессиональную подготовку личного состава, обеспечить его техническими средствами контроля и специальной техникой, избегать использования сотрудников не по назначению и, в конечном итоге, резко повысить уровень комплексного решения служебных задач, направленных на «сквозное» обеспечение всей функционально-технологической цепочки контрольно-надзорных, правоохранительных, правоприменительных и распорядительно-регулирующих операций в сфере дорожного движения. Данное обстоятельство требует незамедлительного проведения многоплановой работы по изменению представлений о ДПС как о промежуточном, преимущественно «инструментальном» звене ОВД, многие юрисдикционные полномочия которого якобы могут успешно реализовываться аппаратами соответствующих территориальных отделов (управлений) ГИБДД. Выполнение лишь роли посредника, передаточного звена между органами параллельной юрисдикции объективно порождаст у руководства и личного состава ДПС изживенческие позиции, которые выражаются в стремлении обойти разрешение возможных конфликтных ситуаций; в ориентировке преимущественно на достижение формальных показателей (число выявленных правонарушений, задержаний и т. п.) и в пренебрежении вопросами комплексной профессиональной подготовки. Наконец, централизация ДПС, проведен-

ная с учетом обеспечения эффективного управления ею и максимально возможного снижения затрат на поддержание оперативно-тактического взаимодействия входящих в нее подразделений, в настоящее время *является одним из важнейших условий создания системы противодействия проявлениям коррупции и профессиональной деформации сотрудников ДПС*, что подтверждается не только отечественным, но и зарубежным опытом централизации и децентрализации правоохранительных структур.

6. К безусловным преимуществам децентрализованных подразделений следует отнести их относительно *высокую степень контактности с населением*. Однако применительно к условиям, сложившимся в России, необходимо учитывать менталитет ее граждан и аппарата управления, а также чрезвычайно низкую эффективность правоохранительной деятельности подавляющего большинства отделений ГИБДД органов внутренних дел административных районов в отношении местного населения. В этих условиях следует всемерно способствовать формированию реально действующего механизма обеспечения БДД на данных территориях. Одним из важнейших направлений этой работы является обеспечение максимально возможной централизации ДПС, что позволяет обеспечить:

- 1) независимость в вопросах осуществления государственного контроля в данной сфере от органов местного самоуправления;
- 2) освобождение подразделений ДПС от имеющей место ориентации на указания этих органов, которые зачастую руководствуются собственными интересами в ущерб государственным;
- 3) верховенство норм и правил, действующих в масштабе Российской Федерации и в ее регионах;
- 4) сокращение излишних, малопродуктивных и дублирующих звеньев в системе управления и обеспечения ДПС;
- 5) ведение полного учета и квалифицированного анализа ДТА, а также правоприменительной деятельности в сфере БДД;

- 6) своевременный и профессиональный контроль служебной документации, представляемой личным составом ДПС;
- 7) рациональное распределение сил и средств;
- 8) квалифицированную разработку предложений по совершенствованию системы БДД и транспортного процесса;
- 9) сокращение непродуктивных затрат служебного времени на стадии текущего планирования работы структурных групп и отдельных сотрудников подразделений.

Безусловно, в данном случае речь идет о *разумных масштабах централизации с учетом величины того или иного региона, плотности его населения, протяженности и уровня развития улично-дорожной сети, степени доступности тех или иных районов, стоимости средств коммуникации и т. п.* Например, территория Калужской области в 3 раза меньше Тверской, в 20

раз меньше Архангельской, в 48 раз меньше Тюменской; несравнимы плотность дорожной сети и возможности автомобильного сообщения между отдельными административными единицами данных регионов. Пренебрежение этими факторами даже в относительно небольших административно-территориальных единицах при формировании подразделений ДПС сопровождается неоправданным увеличением региональных управленческих штабных звеньев, не способных оказать реального влияния на функционирование отдаленных подразделений, включенных в сферу их деятельности.

19.5. Учет влияния факторов среды функционирования ДПС

Весомость каждого из указанных в предыдущем разделе факторов среды функционирования определяется эмпирически, исходя из анализа конкретных условий, сложившихся на территории, обслуживаемой подразделением ДПС. Важнейшие параметры дорожного движения можно оценить определенными коэффициентами, сумма которых позволяет установить относительную сложность конкретного участка улицы или дороги, где предполагается развернуть работу нарядов ДПС. Например, плотность, интенсивность дорожного движения и уровень ДТП могут быть условно выражены следующими показателями (см. табл. 56-59).

Используя показатели таблиц 56-59, сравним, для примера, сложность двух участков улицы, движение по которым характеризуется следующими параметрами:

Участок № 1 - транспортный поток малой плотности с интенсивностью до 1000 ед./сут при полном отсутствии пешеходного движения; количество ДТП в течение года — 6.

Участок № 2 - транспортный поток высокой плотности, возможности маневра ТС ограничены, интенсивность движения до 7000 ед./сут, пешеходное движение по переходам и тротуарам затруднено, количество ДТП в течение года- 18.

Таблица 56 Коэффициенты плотности транспортных потоков

№ п/п	Режим движения ТС	Коэффициент плотности транспортного потока ($K_{пл}$)
1	Поток малой плотности со свободной вариацией скоростей и полос движения ТС	0,2
2	Кратковременные уплотнения транспортного потока, не вызванные работой светофоров; ограничения скорости и маневров ТС	0,4 Б

3	Плотный поток, маневры и скорость движения ТС снижены из-за взаимных помех	0,7
4	Систематические заторы	1,0

Таблица 57 Коэффициенты плотности пешеходных потоков

~ №	Режим движения пешеходов	Коэффициент плотности движения пешеходов ($K_{пш}$)
1	Свободное хождение по тротуарам и пешеходным переходам	0,1
2	Скорость ходьбы ограничена высокой плотностью движения по тротуарам и пешеходным переходам	0,3
3	Группы пешеходов не успевают переходить проезжую часть за время действия разрешающего сигнала светофора	0,7
4	Из-за перегрузки тротуаров и пешеходных переходов пешеходы вынуждены двигаться по проезжей части	1

Таблица 58

Коэффициенты интенсивности движения ТС

№ п/п	Среднесуточная интенсивность движения на участке улицы и дороги.(ед./сут)	Коэффициент интенсивности ($K_{ия}$)
1	До 800	0,1
2	от 801 до 1500	0,3
3	от 1501 до 3000	0,5
4	от 3001 до 6000	0,7
5	от 6001 до 10000	0,9
6	более 10 000	1,0

Таблица 59

Коэффициенты аварийности участков улиц и автомобильных дорог

№ п/п	Количество ДТП (включая нарушения ПДД, повлекшие причинение легких телесных повреждений и материального ущерба)	Коэффициент аварийности участка ($K_{дт}$)
1	от 1 до 5	0,2
2	от 6 до 10	0,4
3	от 11 до 20	1
4	от 21 до 30	2
5	более 31	3

Суммарный коэффициент сложности данных участков составит соответственно:

$$K_1 \sim K_{m1} + K_{МШ1} + K_{m2} + K_{дт1} = 0,2 + 0 + 0,3 + 0,4 = 0,9$$

$$K_2 = K_{m2} + K_{му2} + K_{дт2} + K_{ш2} = 0,7 + 0,3 + 0,9 + 1 = 2,9.$$

Из сравнения K_1 и K_2 следует, что нарядам ДПС, работающим на участке № 1, следует увеличить зону обслуживания за счет сокращения границ участка № 2, сложность которого примерно в 3 раза выше.

Результаты расчетов, проведенных в ходе процедуры «выравнивания» условий работы нарядов, корректируются после экспериментальной проверки и становятся основой для разработки плана расстановки сил и средств ДПС, который, в свою очередь, представляется в соответствующие МВД (УВД), ГОРОВД для включения в план комплексного использования сил и средств ОВД (Единую дислокацию постов и маршрутов ОВД)⁶. В этом документе, наряду с координатами размещения нарядов ДПС и других служб милиции, указанием их обязанностей и порядка работы, устанавливаются обязательные среднесуточные нормы выставления личного состава каждым подразделением, включенным в единую дислокацию. Утверждению этих норм должна предшествовать тщательная оценка оперативных возможностей того или иного подразделения, исходя из его штатной численности, поставленных перед ним задач и степени сложности их выполнения.

19.6. Особенности отбора кандидатов на службу

Само по себе укомплектование и техническое оснащение подразделений ДПС по действующим нормативам, а также оптимизация расстановки постов и маршрутов патрулирования недостаточны для успешного выполнения стоящих перед ними задач. Решающая роль принадлежит морально-этическим и профессиональным качествам сотрудников. Учитывая, что отбор и обучение личного состава ДПС проводятся в соответствии с едиными для ОВД требованиями, установленными соответствующей Инструкцией [19.5], Наставлением по организации профессиональной подготовки рядового и начальствующего состава органов внутренних дел Российской Федерации [19.2], другими нормативными актами МВД РФ [15], [19.3], [19.5], а также достаточно подробно изложенными в специальной литературе [19.22], [19.23], [19.24], [19.19], мы рассмотрим только те стороны данного вопроса, которые обусловлены спецификой ДПС, и в частности особенностями работы ее наиболее многочисленных должностных категорий *-инспекторов и старших инспекторов, осуществляющих контроль дорожного движения*. Для прохождения службы в подразделениях ДПС, наряду с установленными для сотрудников милиции психофизиологическими и интеллектуальными качествами, кандидат должен обладать следующими способностями:

- а) противостоять повседневному и интенсивному воздействию правонарушителей, стремящихся приобрести его благосклонность путем дачи взятки, оказания всевозможных услуг и содействия в различных сферах жизни;
- б) уметь концентрировать внимание на монотонных процессах (транспортные и пешеходные потоки, сведения, поступающие на дисплеи АИПС, и т. п.);

⁶ Подробнее о порядке разработки плана комплексного использования сил и средств ОВД см.: [15].

- в) запоминать характерные признаки (вид, тип, марку, государственные регистрационные знаки, провозимый груз и пассажиров) нескольких ТС одновременно;
- г) проявлять инициативную контактность с различными категориями граждан;
- д) грамотно и содержательно описывать свои наблюдения и мысли;
- е) управлять транспортными средствами на повышенной скорости при неблагоприятных погодных и дорожных условиях;
- ж) выдерживать продолжительные статические нагрузки, транспортные шумы, а также повышенную загазованность и запыленность атмосферного воздуха без существенной потери реакции, внимания, остроты слуха, зрения и общей работоспособности;
- з) работать в одиночку и на значительном удалении от места дислокации подразделения.

Как показывает практика, обеспечение указанных способностей может быть не только следствием определенной «селекции» кандидатов на стадии их предварительного отбора. В значительной степени они могут быть развиты и укреплены *в ходе первоначальной и текущей профессиональной подготовки сотрудников, а также организации соответствующего контроля их деятельности.*

Несмотря на неудовлетворительную демографическую ситуацию в России, в настоящее время сложились относительно неплохие условия для отбора кандидатов в сотрудники ДПС. Во-первых, потому, что данная профессия не является массовой, во-вторых, кадровые аппараты МВД (УВД) не испытывают недостатка в желающих поступить в данную службу, не комплект личного состава в которой повсеместно не превышает 1-3 %. Вместе с тем опыт отбора кандидатов и изучение их личности по специальным психологическим методикам, а также анализ последующей их работы в подразделениях ДПС показывают, что у многих из них выявляется *корыстная мотивация, низкие интеллектуальные качества, эмоциональная неустойчивость, агрессивность, замедленная реакция* [19.23]. Нередко к поступлению на службу их побуждает ощущение комплекса неполноценности, стремление добиться повышения своего социального статуса, желание закрепиться в крупном населенном пункте и т. п. Иногда выбору профессии предшествует буквальное восприятие образов сотрудников милиции, созданных в литературе и кинофильмах, которые отражают, в основном, романтические и творческие стороны их деятельности, оставляя без внимания рутинные, однообразные и малоинтересные особенности службы.

Наивысшую сложность в отборе кандидатов представляет определение их *морально-нравственных качеств, интересов и уровня осознания общественной значимости предстоящей службы.* Поэтому при изучении личности желающих работать в ДПС недопустимо ограничиваться только медицинскими заключениями, результатами тестирования, просмотром документов личного дела, и в частности характеристик, которые можно получить по мес-

ту жительства, учебы и работы. Необходимо знакомиться с лицами, составляющими их ближайшее окружение (родственниками, знакомыми, друзьями, коллегами) и интересоваться их мнением по данному вопросу⁷.

В процессе личной встречи *каждому кандидату следует разъяснить режим работы подразделения, указав на необходимость выхода на службу в воскресные и праздничные дни, ночную, вечернюю смены и т. д., а также возможно полнее рассказать о проблемах, возникающих у личного состава, зашито в данной службе*. Полезно выяснить мнение кандидата о работе ГИБДД и ОВД, предложить ему решить несколько задач, связанных с морально-нравственными оценками действий участников типичных конфликтов, возникающих в процессе надзора за дорожным движением, а также попросить описать свои решения, учитывая, что письменное изложение значительно полнее раскрывает его личность.

Наконец, необходимо *тщательное наблюдение* за кандидатом в ходе испытательного срока, продолжительность и условия которого принимаются достаточными для всестороннего изучения его деловых качеств. При чем решающая роль в их оценке должна принадлежать тому должностному лицу, в непосредственном подчинении которого находится кандидат.

19.7. Основные направления профессиональной подготовки инспекторов ДПС

Выполнение обязанностей, возложенных на ДПС, требует от ее сотрудников *разносторонней подготовки по вопросам права, устройства и эксплуатации ТС, применения специальной техники и оперативно-технических средств, умения управлять транспортными средствами в экстремальных условиях и других качеств*, содержание которых раскрывалось в предыдущих разделах пособия. В отличие от других служб милиции общественной безопасности личному составу ДПС практически ежедневно приходится применять знания:

1) ПДД и других нормативов, регламентирующих порядок дорожного движения и обеспечения БДД;

2) правил содержания и обустройства улично-дорожной сети; <-

⁷ Исходя из особых требований к желающим работать в полиции, во многих странах Западной Европы министерства внутренних дел не устанавливают каких-либо ведомственных ограничений по сбору информации о кандидатах на должности полицейских, несмотря на то, что законодательство, определяющее статус профессиональных групп, запрещает это [17.5].

3) порядка эксплуатации ТС различных категорий;

4) приемов оперативной организации движения транспортных потоков в городах;

5) особенностей обустройства элементов ДИ в зоне несения службы;

6) порядка оказания помощи пострадавшим при ДТП;

7) процедуры оформления и квалификации ДТП, сопровождающихся материальным ущербом и телесными повреждениями людей;

8) тактики преследования и задержания правонарушителей, передвигающихся на ТС.

Из вышеизложенного следует, что сотрудник ДПС должен в определенной степени сочетать в себе качества работника ППС, дорожной и технической инспекций ГИБДД, РЭП, подразделений розыска ТС и некоторых других. К сожалению, опросы и тестирование рядового и начальствующего состава данной службы, проведенные в течение последних пяти лет, показывают, что *значительная его часть из числа различных должностных категорий допускает серьезные ошибки при решении относительно простых задач, возникающих в процессе практической деятельности.* Недостаточная специальная и психологическая подготовка работников нередко выступает в качестве основной причины жалоб, в которых граждане выражают негативную оценку деятельности ГИБДД. Этим же в большинстве случаев объясняется *стремление сотрудников уйти от вмешательства в неправомерные действия участников дорожного движения.* Их ответы на вопросы, поставленные в процессе тестирования, более чем в 60 % случаев не отражают целостных представлений о правовых основах, особенностях, принципах выполнения функций ДПС и их взаимосвязях в системе БДД.

Часто сотрудники руководствуются лишь конформистскими соображениями удобства, простоты, доступности методов и приемов работы, ограничиваясь воздействиями на инциденты, разрешение которых гарантирует благоприятный для них исход. Например, по данным Минздрава РФ, работники ГИБДД оказывают первую медицинскую помощь пострадавшим при ДТП лишь в 0,4 % случаев, что в немалой степени обуславливает высокую смертность среди травмированных.

Более 80 % начальствующего состава подразделений ДПС, включая такие должностные категории, как инспектора по дознанию, административной практике и розыску, не имеют специального образования, более 70 % инспекторов ДПС окончили только общеобразовательные школы. Лишь два высших учебных заведения МВД России имеют частичную специализацию по линии ГИБДД, хотя эффективное выполнение задач ДПС возможно только в том случае, если ее начальствующий состав осознает и хорошо представляет сложные организационно-правовые и технологические проблемы контролируемой сферы, наличие объективных

взаимосвязей, существующих между широким кругом органов, учреждений, фирм, общественных организаций, имеющих отношение к обеспечению транспортного процесса, и на этой основе способен к установлению приоритетов в своей многоплановой деятельности.

К этому обязывают радикальные преобразования, проводимые в России. Исходя из закрепленных в Конституции РФ прав и свобод человека, равноправия всех форм собственности, провозглашения перехода к рыночной экономике и перестройки системы органов исполнительной власти, они существенно изменяют условия осуществления правоохранительной деятельности, требования к организации контроля государственных органов и к его конечным результатам. Федеральным законом «О безопасности дорожного движе-

ния» впервые создана законодательная основа сферы, опирающаяся на принципы *«приоритета жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над результатами экономической деятельности»* и *«приоритета ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан»* (см. ст. 3 [1]). В развитие этих принципов закреплено право граждан на безопасные условия дорожного движения по дорогам и свободное получение информации о причинах установленных ограничений или запрещений для движения транспортных средств, гарантируемое и обеспечиваемое государством путем выполнения соответствующего законодательства.

Являясь отражением сущностных изменений в отношениях личности и государства, указанные законодательные определения обязывают формировать ДПС не только как карающее, но, прежде всего, *технологическое звено системы обеспечения БДД*, которое наряду с традиционными контрольно-надзорными и правоохранительными функциями должно играть роль органа поддержки оптимальных параметров дорожного движения, исходя из принципа гармонизации интересов всех категорий населения в процессе перемещения источников повышенной опасности. В свою очередь данное обстоятельство требует перехода на качественно новый уровень взаимоотношений сотрудников ДПС с гражданами и должностными лицами, имеющими отношение к обеспечению БДД и, прежде всего, учета того факта, что *потенциал человека как оператора системы ВАДС в современном дорожном движении во многом используется на грани возможного*.

19.8. Основные организационные формы профессиональной подготовки

Проблема профессиональной подготовки сотрудников ДПС решается преимущественно за счет функционирующей в рамках МВД (УВД) системы обучения рядового и начальствующего состава, которая реализуется в

форме первоначальной, служебной, боевой, физической подготовки и ежедневного инструктажа.

Первоначальная подготовка проводится в три этапа:

- а) ознакомление с работой подразделения под руководством наставника (до 6 месяцев);
- б) обучение в учебных центрах МВД (УВД) (от 1 месяца до 1 года);
- в) стажировка в занимаемой должности по месту службы под руководством наставника (начальника)⁸.

Особая роль в совершенствовании профессиональных качеств принадлежит служебной, боевой и физической подготовке, еженедельно проводимой руководством подразделений ДПС, ГОРОВД и аппаратов ГИБДД. Ее программа разрабатывается с учетом:

- 1) условий несения службы;
- 2) уровня теоретической подготовки и наличия практического опыта у обучаемых;

3) наличия технических средств контроля за дорожным движением и другой аппаратуры, используемой при выполнении задач ДПС;

4) возможностей учебных заведений МВД (УВД) и других ведомств, дислоцированных на территории, обслуживаемой подразделением.

Распространенная в деятельности подразделений ДПС ориентировка на жесткое усвоение множества ситуационно и хронологически разобщенных предписаний общего характера не способствует развитию у личного состава способности к анализу той или иной ситуации, блокирует инициативу, заставляет действовать по формально установленной упрощенной схеме без учета особенностей оперативной обстановки, обстоятельств и динамики конкретно-го инцидента, а также существенно повышает степень риска выполнения такти-ческих операций экстремального характера, которые вызывают повышенную стрессовую нагрузку сотрудников и порождают у них стремление любыми средствами избежать исполнения служебных обязанностей в подобных случаях.

Поэтому нельзя сводить служебную подготовку к систематическому зачитыванию на занятиях законодательных актов, приказов, инструкций, указаний МВД РФ и УВД, а также других ведомств, имеющих отношение к обеспечению безопасности дорожного движения. Буквальное изложение нормативных актов не позволяет обеспечить их приемлемое усвоение без предварительной проработки и представления личному составу в виде лек-ций, семинаров, уроков и других видов занятий. При этом распределение учебного времени должно осуществляться с учетом объема и сложности изучения отдельных вопросов без излишней дидактической направленности

⁸ О других видах подготовки кадров см. подробнее: [19.2].

занятий, но с ориентацией на усвоение содержания материала, необходимого для выполнения функциональных обязанностей теми или иными сотрудниками. Наибольшей эффективностью в этом плане обладают *практические занятия и ролевые игры*, поскольку ориентация на буквальное усвоение того или иного предмета не развивает у обучаемых аналитических способностей, препятствует гибкому реагированию на ту или иную ситуацию и заставляет действовать лишь по жестко заданной схеме, подвергая опасности себя и окружающих людей.

Занятия с инспекторами проводятся *в подразделениях ГИБДД, крупных АТП, на СТО, в лабораториях диагностики, на предприятиях городского электротранспорта и непосредственно на улицах и автомобильных дорогах*. Навыки управления служебными ТС на высоких скоростях, в ограниченном пространстве, режиме бокового скольжения, интенсивного разгона и торможения, при прохождении крутых поворотов, сопровождении других ТС, преследовании вооруженных преступников, скрывающихся на автомобилях и мотоциклах, отрабатываются *на специально оборудованных автодромах*.

Для достижения достаточного уровня квалификации личного состава необходима систематическая активизация его стремления повысить свое профессиональное мастерство. Наряду с известными нормами материального и морального поощрения, это достигается *систематическим проведением кон-*

курсов на звание лучшего по профессии. В частности, для инспекторов и старших инспекторов ДПС программа конкурса должна строиться так, чтобы имелась возможность оценить их знания и умения, как минимум, по следующим дисциплинам:

- 1) ПДД и другие нормативные акты, определяющие порядок дорожного движения, требования к его участникам, транспортным средствам и важнейшим элементам ДИ;
- 2) регулирование дорожного движения с помощью жезла и технических средств;
- 3) скоростное маневрирование на автомобиле (мотоцикле);
- 4) применение приемов преследования и задержания преступников;
- 5) стрельба из табельного оружия;
- 6) оказание доврачебной медицинской помощи пострадавшим при ДТП;
- 7) оформление материалов по фактам ДТП;
- 8) квалификация правонарушений в сфере БДД и охраны общественного порядка.

19.9. Ежедневный инструктаж

Одной из важнейших форм непрерывной профессиональной подготовки личного состава является инструктаж нарядов, который проводится

для каждой смены перед заступлением ее на службу. В его проведении участвуют руководители отделов (отделений) ГИБДД и строевых подразделений ДПС, старшие инспектора-дежурные, а также представители других служб милиции, которые могут приглашаться для разъяснения порядка взаимодействия при выполнении отдельных правоохранительных функций.

Перед проведением инструктажа производится окончательная корректировка плана расстановки сил и средств на предстоящую смену, уточняются ориентировки, позывные выдаваемых радиостанций, определяются служебные задания для конкретных исполнителей. Старший инспектор-дежурный обеспечивает личный состав оружием, специальными средствами и оперативной техникой. Командиры взводов (старшие инспектора) проверяют его внешний вид, соответствие установленной экипировки и формы одежды климатическому сезону и условиям предстоящей работы (см. рис. 91).

При этом обращается внимание на соблюдение следующих важнейших правил ношения форменной одежды.

1. Все головные уборы должны иметь эмблему с кокардой золотистого цвета.
2. Шапку-ушанку и фуражку носят без наклона. Козырек фуражки должен находиться на уровне бровей.
3. При температуре воздуха ниже - 10°C разрешается ношение шапки-ушанки с опущенными наушниками и связанными под подбородком концами тесьмы.
4. Фуражки синтетические и из искусственной кожи должны иметь ремешок черного цвета.

5. Синтетические и шерстяные брюки прямого покроя при ношении ботинок с высокими берцами или сапог (полусапог) заправляются в обувь с небольшим напуском так, чтобы штрипка брюк была в рабочем положении, или носятся навыпуск.
6. Синтетическую летнюю куртку носят застегнутой на все кнопки или с расстегнутой верхней кнопкой, с поясным ремнем и без ремня, а также заправленной в брюки. В жаркую погоду разрешается закатывать рукава куртки до нижнего края рукавных карманов.
7. Демисезонные плащи, пальто и куртки носят только с поясом, застегнутым на пряжку.
8. Клапаны карманов одежды должны быть выправлены наружу.
9. Носки должны быть черного или темно-серого цветов.
10. Сумку-планшет носят на ремне, надеваемом на правое плечо поверх предметов одежды.

Виды форменной одежды

Повседневная

Патрульно-постовая

Летняя

1. Фуражка синтетическая
2. Куртка и брюки прямого покроя синтетические темно-серого цвета
3. Рубашка серо-голубого и белого цвета с галстуком (бантом для женщин) темно-серого цвета
4. Рубашка с короткими рукавами без галстука (при температуре воздуха + 20°С и выше)
5. Майка-футболка
6. Ремень поясной черного цвета на куртке (брюках)
7. Ботинки с высокими берцами (полуботинки) черного цвета
8. Плащ летний темно-серого цвета
9. Панама, куртка и брюки серо-го-лубого цвета (в районах с жарким климатом)

Выходная

Зимняя

1. Шзпка-ушанка меховая серого цвета (фуражка синтетическая при наличии куртки без мехового воротника)
2. Зимняя куртка и брюки синтетические темно-серого цвета
3. Рубашка серо-голубого цвета с галстуком (бантом для женщин) темно-серого цвета
4. Майка-футболка
5. Ремень поясной черного цвета на куртке зимней
6. Ботинки с высокими берцами, полусапоги или сапоги юфтевые черного цвета
7. Перчатки черного цвета
8. Кашне серого цвета

Универсальная

1. Пальто зимнее без мехового воротника

2. Куртка темно-серого цвета
3. Фуражка и куртка из искусственной кожи черного цвета
4. Плащ-накидка

Рис. 91. Форма одежды сотрудников ДПС

11. Нагрудный знак «ДПС» должен располагаться:

- а) на куртке меховой, крытой тканью, — на 120 мм левее застежки;
- б) на нагольном пальто - на уровне верхнего края второй пуговицы и на 40 мм левее ее;
- в) на зимнем пальто, демисезонной куртке и пальто, плаще и жакете - на уровне угла левого лацкана и на 50 мм вниз от него;
- г) на куртке шерстяной, синтетической, из искусственной кожи, на рубашке, блузке и платье - посередине левого кармана.

Конкретный вариант формы одежды и размещения нагрудного знака *устанавливается руководством подразделений ДПС или ГИБДД* в зависимости от природно-климатических условий, вида форменной одежды и характера выполняемых служебных задач [19.12].

Дополнительно к перечню предметов, указанных в Уставе ППС милиции общественной безопасности, у инспекторов ДПС контролируется наличие:

- 1) световозвращающего снаряжения;
- 2) нагрудного знака работника ДПС;
- 3) жезла с электроподсветкой или световозвращающего диска;
- 4) линейки;
- 5) карандаша;
- 6) рулетки (дорожного курвиметра);
- 7) мела; ,
- 8) водительского удостоверения;
- 9) ПДД;
- 10) выписки из КоАП (раздел «Административные правонарушения в области транспорта»);
- 11) комплекта индикаторных трубок «Контроль трезвости»;
- 12) бланков:
 - а) схем ДТП;
 - б) протоколов осмотра мест ДТП и ТС;
 - в) справок по ДТП;
 - г) протоколов освидетельствования с использованием индикаторной трубки «Контроль трезвости»;
 - д) актов технического осмотра ТС;
 - е) протоколов задержания ТС;
 - ж) предупреждений; ;
- з) квитанций об уплате штрафа за нарушение ПДД. ; Инструктирующие доводят до сведения личного состава результаты работы предыдущей смены,

информируют о проведении массовых меро- \ приятий, сопровождений АСН, автомобильных колонн, крупногабарит-.,
ных, опасных и тяжеловесных грузов, целевых рейдов и операций ОВД; знакомят инспекторов с прогнозом погоды на текущие сутки, передают им сведения о разыскиваемых ТС, имуществе, преступниках, правонарушителях и других лицах, а также контролируют знание инспекторами своих служебных обязанностей, особенностей обслуживаемой территории, нормативных актов, регламентирующих деятельность ГИБДД, и правил применения оружия. Для этой цели используются вводные задачи, тематика которых разрабатывается заранее, а содержание отражает наиболее актуальные вопросы деятельности ДПС применительно к сложившейся оперативной обстановке.

Сигнальная		Малогабаритный	На ручной	
громкоговорящая	Автомобильная	осветительный	аварийно-	Аптечка
система (СГС-100- ит. 2М п.)	радиостанция	комплекс (МО 0; К-1, ПО У)	спасательных инструментов	первой помощи

Набор слесарных инструментов
Прибор контроля эффективности тормозных систем ТС («Эффект» и т. п.)
Устройство контроля подлинности, маркировки ТС (ВИ 96Н и т. п.)
Емкости и составы для разведения гипса
Снаряжение патрульного автомобиля
Дорожные знаки (3.1, 3.17.2, 3.24, 4.1.2, 4.1.3, 4.2.1, 4.2.2) [8]
Средства ограждения (конусы, ленты, мигающие фонари)
Контейнеры для

хранения
обнаруженных
объектов
Ультрафиолетовый
осветитель (УМ-1,
УЛД-41.УК-1)
Люфтомер ИСП-401
Костюм водостойкий
Портативный
алкотестор
(АКПЗ-01.01М)
Чемодан сотрудника ГИБДД
Калькулятор

Рис. 92. Специальное снаряжение патрульного автомобиля ДПС

Затем объявляются составы нарядов, посты и маршруты патрулирования, повторяются их радиопозывные и назначаются старшие нарядов. При этом инструктирующие и командиры низовых подразделений (взводов, групп) должны следить за тем, чтобы лица, проходящие первоначальную подготовку и стажировку, не допускались к самостоятельной работе, поскольку **их неквалифицированные действия вызывают недоверие со стороны граждан, подрывают авторитет ОВД и, кроме того, опасны как для самого сотрудника, так и для участников дорожного движения.** Инструктаж завершается разводом и отдачей приказа о заступлении на службу в порядке, установленном Уставом ППС милиции общественной безопасности.

Инспектора ДПС, работающие на большом удалении от мест дислокации строевых подразделений ДПС и соответствующих отделений ГИБДД ГОРОВД, могут прибывать на инструктаж 1-2 раза в неделю. Однако в данном случае они должны ежедневно получать необходимую для несения службы информацию от дежурного и докладывать ему о результатах работы по телефону или с помощью других видов связи.

После развода личный состав, работающий в пешем порядке, доставляется на посты и маршруты патрульными автомобилями ДПС либо специально оборудованным для этой цели транспортом, что позволяет строго выдерживать регламент работы нарядов, исключает непроизводительные потери служебного времени и способствует укреплению служебной дисциплины. *

20. КОНТРОЛЬ И ОЦЕНКА РАБОТЫ ЛИЧНОГО СОСТАВА

В разделах 16 и 17 мы говорили о том, что учет ДТП и административно-правовой деятельности составляют основу для ведения аналитической работы в строевых подразделениях ДПС. Сопоставление показателей аварийности и результатов надзора за дорожным движением позволяет устранить их взаимные несоответствия и избрать рациональные варианты расстановки сил, используемых в обеспечении БДД. В настоящее время обра-

ботка и анализ данных о ДТП ведутся, в основном, по единой методике. Однако в организации учета административно-правовой деятельности единого подхода нет, причем в большинстве случаев не оцениваются данные, характеризующие направленность и эффективность контроля за дорожным движением. Вместе с тем многолетний опыт функционирования подразделений ДПС показывает, что их **эффективная работа обеспечивается только тогда, когда деятельность личного состава оценивается объективно, по количественно определенным и понятным для него критериям**. Активизация так называемого «человеческого фактора» является важнейшим компонентом интенсификации и улучшения качества правоохранительной деятельности службы, которая, в основном, **сама определяет себе объем и направленность работы**.

20.1. Порядок сбора и обработки информации о работе по контролю за дорожным движением

1. В качестве основного первичного носителя информации о правонарушениях, выявленных сотрудниками ДПС, выступает протокол, форма которого утверждена Инструкцией [15.1]. В то же время регистрация протоколов не обеспечивает учета всей совокупности правонарушений, по которым принимаются меры, поскольку по многим из них возможно ведение упрощенного производства (см. раздел 15.4 пособия). Это приводит к тому, что, действуя по официально установленному порядку, подразделения ДПС имеют в своем распоряжении усеченный массив данных об административной практике (если не принимать во внимание чисто количественные показатели реализации административных санкций- число штрафов на

месте, предупреждений и т. п.)- В связи с этим следует остановиться на преимуществах системы учета, основанной на регистрации и введении в компьютерную базу данных всей совокупности выявленных правонарушений, что позволяет

- а) производить выборки сведений, необходимых для анализа результатов работы личного состава и принятия решений по организации и контролю дорожного движения;
- б) систематизировать данные о выявленных нарушениях ПДД по отдельным административно-территориальным единицам, ведомствам, предприятиям, фирмам, а также объективно оценивать уровень и направленность работы по обеспечению БДД в них на основе относительных показателей транспортной дисциплины;
- в) проверять факты нарушений ПДД, совершенных водителями и пешеходами независимо от места их проживания;
- г) использовать такую эффективную форму контроля достоверности данных, как сверка материалов административной практики сотрудниками ведомственных служб, занимающихся организацией транспортного процесса и вопросами безопасности дорожного движения.

2. Концентрация сведений о всех нарушениях ПДД у командования подразделений или в группах административной практики обеспечивает высокую точность статистических и ведомственных отчетов, а также позволяет руководству подразделений проводить качественную проверку данных, представляемых командирами взводов и старшими инспекторами ДПС. Опыт подразделений ДПС ряда городов России показал, что учет всей совокупности выявленных правонарушений позволяет при помощи ПЭВМ быстро получать информацию о результатах работы каждого сотрудника, составлять необходимые отчеты по любой позиции административной практики. Отметим, что при этом важно добиваться того, чтобы *автоматизированные банки данных административной практики функционировали, по меньшей мере, в пределах области (края, республики)*. В небольших подразделениях (малочисленных отделениях ГИБДД сельских РОВД) массивы данных вполне могут быть представлены в виде простейших картотек ручного обращения, операбельность которых вполне удовлетворительна при общей численности административных материалов до 3 тыс. в год.

Формальный подход к учету правонарушений, обусловленный чаще всего только лишь потребностями обеспечения производства по делам об административных нарушениях ПДД, оставляет подразделения *без мощного канала обратной связи со средой функционирования*. Фиксация полного объема выявленных деликтов (а в ряде случаев и реализованных мер пресечения) позволяет получать информацию о направленности и эффективности административно-правовой деятельности подразделений, дает возможность определить и проанализировать пути уклонения водителей от ответственности за нарушения ПДД, а также установить каналы завышения показателей работы по контролю за дорожным движением недобросовестными работниками ДПС. Конечно, это вызывает дополнительную нагрузку сотрудников административной практики. Но при условии, что они будут заниматься только сортировкой, подсчетом и выборочной проверкой данной информации, а ежедневное подведение итогов работы отдельных сотрудников останется функцией командиров взводов и старших инспекторов ДПС, нагрузка не будет значительной¹.

3. Нарушения ПДД выявляются не только сотрудниками ДПС и должностными лицами ГИБДД, но и представителями других служб милиции, общественных формирований и внештатными сотрудниками, работа которых также должна учитываться в установленном порядке. В случае обнаружения правонарушения они, как правило, информируют соответствующее подразделение ГИБДД либо самостоятельно доставляют нарушителя в дежурную часть ДПС или ГОРОВД и составляют рапорт. Сотрудники дежурной части или взвода ДПС, которым передается сообщение по факту нарушения ПДД, а затем и сам нарушитель, обязаны составить административный протокол (заполнить учетную карточку) без указания в нем кода сотрудника и подразделения. Нередко работники ДПС зачисляют эту работу на свой счет на основании того, что ими выполняется наиболее трудоемкая ее часть - оформление материалов по факту нарушения. Подобная практика не способствует ре-

альной оценке вклада отдельных подразделений милиции и общественных объединений в обеспечение БДД, а также приводит к повторному включению в отчетность одних и тех же данных.

4. Ведение полного учета правонарушений, который предусматривает обязательное указание сведений о лицах, выявивших то или иное нарушение ПДД, позволяет проводить соответствующие *сверки между службами ОВД*, чем обеспечивается *достоверность отчетной информации*. Следует отметить, что неверно требовать от сотрудников других служб милиции самостоятельного составления материалов по факту нарушения ПДД и доставки задержанных на медицинское освидетельствование, так как это далеко не во всех случаях входит в их функциональные обязанности и соответствует профессиональной подготовке. Несомненно, на достоверность данных оказывает влияние разделение компетенции ГИБДД и других служб

Для подразделений ДПС численностью до 80 чел. суммарная трудоемкость сортировки и обработки сведений о всех правонарушениях, выявленных за одни сутки, составляет не более 2-5,5 чел./ч.

месте, предупреждений и т. п.)- В связи с этим следует остановиться на преимуществах системы учета, основанной на регистрации и введении в компьютерную базу данных всей совокупности выявленных правонарушений, что позволяет

а) производить выборки сведений, необходимых для анализа результатов работы личного состава и принятия решений по организации и контролю дорожного движения;

б) систематизировать данные о выявленных нарушениях ПДД по отдельным административно-территориальным единицам, ведомствам, предприятиям, фирмам, а также объективно оценивать уровень и направленность работы по обеспечению БДД в них на основе относительных показателей транспортной дисциплины;

в) проверять факты нарушений ПДД, совершенных водителями и пешеходами независимо от места их проживания;

г) использовать такую эффективную форму контроля достоверности данных, как сверка материалов административной практики сотрудниками ведомственных служб, занимающихся организацией транспортного процесса и вопросами безопасности дорожного движения.

2. Концентрация сведений о всех нарушениях ПДД у командования подразделений или в группах административной практики обеспечивает высокую точность статистических и ведомственных отчетов, а также позволяет руководству подразделений проводить качественную проверку данных, представляемых командирами взводов и старшими инспекторами ДПС. Опыт подразделений ДПС ряда городов России показал, что учет всей совокупности выявленных правонарушений позволяет при помощи ПЭВМ быстро получать информацию о результатах работы каждого сотрудника, составлять необходимые отчеты по любой позиции административной практики.

Отметим, что при этом важно добиваться того, чтобы *автоматизированные банки данных административной практики функционировали, по меньшей мере, в пределах области (края, республики)*. В небольших подразделениях (малочисленных отделениях ГИБДД сельских РОВД) массивы данных вполне могут быть представлены в виде простейших картотек ручного обращения, операбельность которых вполне удовлетворительна при общей численности административных материалов до 3 тыс. в год.

Формальный подход к учету правонарушений, обусловленный чаще всего только лишь потребностями обеспечения производства по делам об административных нарушениях ПДД, оставляет подразделения *без мощного канала обратной связи со средой функционирования*. Фиксация полного объема выявленных деликтов (а в ряде случаев и реализованных мер пресечения) позволяет получать информацию о направленности и эффективности административно-правовой деятельности подразделений, дает возможность определить и проанализировать пути уклонения водителей от ответственности за нарушения ПДД, а также установить каналы завышения показателей работы по контролю за дорожным движением недобросовестными работниками ДПС. Конечно, это вызывает дополнительную нагрузку сотрудников административной практики. Но при условии, что они будут заниматься только сортировкой, подсчетом и выборочной проверкой данной информации, а ежедневное подведение итогов работы отдельных сотрудников останется функцией командиров взводов и старших инспекторов ДПС, нагрузка не будет значительной¹.

3. Нарушения ПДД выявляются не только сотрудниками ДПС и должностными лицами ГИБДД, но и представителями других служб милиции, общественных формирований и внештатными сотрудниками, работа которых также должна учитываться в установленном порядке. В случае обнаружения правонарушения они, как правило, информируют соответствующее подразделение ГИБДД либо самостоятельно доставляют нарушителя в дежурную часть ДПС или ГОРОВД и составляют рапорт. Сотрудники дежурной части или взвода ДПС, которым передается сообщение по факту нарушения ПДД, а затем и сам нарушитель, обязаны составить административный протокол (заполнить учетную карточку) без указания в нем кода сотрудника и подразделения. Нередко работники ДПС зачисляют эту работу на свой счет на основании того, что ими выполняется наиболее трудоемкая ее часть - оформление материалов по факту нарушения. Подобная практика не способствует реальной оценке вклада отдельных подразделений милиции и общественных объединений в обеспечение БДД, а также приводит к повторному включению в отчетность одних и тех же данных.

4. Ведение полного учета правонарушений, который предусматривает обязательное указание сведений о лицах, выявивших то или иное нарушение ПДД, позволяет проводить соответствующие *сверки между службами ОВД*, чем обеспечивается *достоверность отчетной информации*. Следует отметить, что неверно требовать от сотрудников других служб милиции самостоятельного составления материалов по факту нарушения ПДД и доставки

задержанных на медицинское освидетельствование, так как это далеко не во всех случаях входит в их функциональные обязанности и соответствует профессиональной подготовке. Несомненно, на достоверность данных оказывает влияние разделение компетенции ГИБДД и других служб

милиции, которое исключает какую-либо существенную конкуренцию между ними. Поэтому сведения об участии той или иной службы в обеспечении БДД (впрочем, как и участие подразделений ДПС в охране общественного порядка) традиционно подвержены значительным искажениям. В связи с этим в подразделениях ДПС получила распространение практика ведения специальных карточек. Причем для исключения двойного учета в случае выявления правонарушений по линии охраны общественного порядка и борьбы с преступностью такие карточки заверяются в дежурных частях соответствующих ГОРОВД.

20.2. Особенности оперативного учета работы инспекторов ДПС

Для ежедневного учета работы личного состава ДПС, осуществляющего контроль дорожного движения, командиры взводов и старшие инспектора ДПС обычно ведут специальные журналы (в том числе электронные) или ведомости, формы которых весьма разнообразны и в настоящее время не устанавливаются централизованно. Как правило, в них фиксируются только виды правонарушений, принятые по ним меры административного воздействия и фамилии сотрудников, выявивших эти правонарушения. Данное обстоятельство существенно затрудняет проверку фактов наложения взысканий на участников движения и не исключает возможности приписок при составлении отчетности. Например, в значительной части подразделений ДПС зарегистрировано относительно высокое число нарушений ПДД иногородними водителями при относительно невысокой транзитной составляющей в общем потоке транспорта.

Нередко встречаются значительные расхождения между данными о количестве и видах выявленных нарушений ПДД, представленными в отчетах командиров взводов, отделений, групп ДПС, и сведениями, полученными при регистрации материалов, фактически поступивших в административную практику. В большей степени это характерно для тех подразделений, где лица, ответственные за работу инспекторов ДПС, не имеют возможности ежедневной проверки этой документации, а для сопоставления отчетов используются только лишь количественными показателями, указанными в индивидуальных постовых ведомостях сотрудников или журналах учета работы по надзору за движением. Вместе с тем персональную постовую ведомость можно успешно использовать при несении службы на участках с относительно невысокой интенсивностью движения (например в сельской местности). Однако она должна быть только вспомогательной, а не основной формой

учета. В этой роли ведомость может быть значительно упрощена, ее ведение параллельно с заполнением протоколов не займет много времени, а ограниченность вносимых в нее данных не будет иметь существенного значения, поскольку общий объем административной практики в данном случае относительно невелик.

Для крупных подразделений индивидуальная постовая ведомость (как правило, сброшюрованная наподобие постовой книжки, чтобы инспектор мог записывать выявленные им нарушения в течение месяца) не годится. Ее проверка, а также использование для анализа административно-правовой деятельности требуют больших затрат времени на выборку и систематизацию данных, т. е. практически исключаются. Что же касается журналов учета работы личного состава ДПС, которые традиционно ведут командиры взводов, то целесообразно несколько усовершенствовать их форму. В частности, ввести достаточно простой, но существенно облегчающий работу элемент — совместить на одной странице журнала разделы «Учет выявленных нарушений» и «Меры, принятые по выявленным нарушениям». В противном случае, ввиду большого количества реквизитов журнала и необходимости обеспечения соответствия этих разделов, значительно увеличивается время регистрации данных о проделанной работе и усложняется их анализ.

Как показала практика, указанное обстоятельство является причиной значительного числа ошибок. Поэтому необходимо предварительно поработать над формой журнала, не опасаясь увеличения его формата и числа реквизитов. В последующем это даст несомненный выигрыш во времени как *при проведении сверок объемов проделанной работы с данными, поступившими в группы административной практики*, так и *при составлении периодической отчетности*, которая предполагает направление в МВД РФ сведений о количестве всех выявленных нарушений ПДД, за исключением тех, протоколы по которым поступили из других регионов. Кроме того, в нее включаются данные о количестве наложенных административных взысканий, в том числе и по протоколам, поступившим для рассмотрения из других ОВД; сведения о не изъятых водительских удостоверениях и не взысканных штрафах, а также о правонарушениях, переданных для рассмотрения в суды².

20.3. Проверка работы нарядов

Среди функций управления подразделениями ДПС особая роль принадлежит проверке выполнения задач, поставленных перед отдельными сотрудниками и подразделением в целом. Отсутствие контроля неизбежно влечет потерю деловых качеств исполнителей. С другой стороны, контроль

не должен превращаться в мелочную опеку, которая формирует у них изживенчество и безынициативность. Периодичность, методика и тактика контроля должны быть адекватны полномочиям, объему и характеру деятельности конкретных должностных лиц. Вместе с тем как гласная, так и негласная проверки работы штатных служб, дежурных частей, групп административной практики, розыска, дознания, СП, КПМ, а также других по-

стов, располагающихся в определенных помещениях, обычно не представляют серьезных трудностей, чего нельзя сказать о подвижных постах и патрулях ДПС. Учитывая данное обстоятельство, рассмотрим некоторые особенности контроля работы личного состава, осуществляющего надзор за дорожным движением на улицах и дорогах.

20.3.1. Гласный контроль

Гласный контроль действий нарядов ДПС осуществляется путем систематических гласных проверок соответствующими аппаратами ГИБДД МВД (УВД), руководством строевых подразделений ДПС, начальниками отделений ГИБДД ГОРОВД и другими должностными лицами, уполномоченными на то руководителями территориальных органов внутренних дел. В соответствии с Уставом ППС милиции общественной безопасности проверка несения службы производится:

- 1) начальниками отделов (управлений) ГИБДД МВД (УВД) - не реже двух раз в месяц;
- 2) заместителя¹ и начальников отделов (управлений) ГИБДД МВД (УВД), командирами полков и батальонов ДПС - не менее одного раза в неделю;
- 3) командирами и заместителями командиров рот и взводов ДПС — ежедневно;
- 4) старшими инспекторами ДПС - не менее пяти раз в каждую смену³.

Лица, осуществляющие контроль и неизвестные личному составу подразделения, должны *иметь при себе удостоверение личности и письменное предписание на право проверки*. Старший наряда докладывает проверяющему об обстановке на посту или маршруте патрулирования и отвечает на заданные вопросы. В ходе контроля проверяющий устанавливает:

- 1) находится ли наряд на установленном для него посту или маршруте;
- 2) соответствует ли внешний вид, экипировка и техническое оснащение наряда условиям работы и установленным требованиям;

³ По данным МВД Франции и Италии, каждый наряд полиции, действующий в городах с населением более 50 тыс. человек, контролируется различными способами от 3 до 5 раз в час (включая взаимопроверки на смежных участках). *

- 3) известны ли проверяемым особенности обслуживаемого участка, места концентрации ДТП на нем, состояние дорожных знаков, указателей и средств регулирования дорожного движения, наиболее опасные правонарушения, характерные для данного участка, а также ориентировки и задания, которые выдавались на инструктаже;
- 4) знает ли наряд свои права и обязанности, порядок связи с дежурными частями подразделения ДПС и ближайшими ОВД, а также постами милиции;
- 5) насколько качественно составляются ими материалы об административных правонарушениях и другая служебная документация;
- 6) соблюдают ли сотрудники установленные требования безопасности при осуществлении контроля за дорожным движением;
- 7) как ведет себя личный состав наряда в общении с гражданами;

8) умеет ли он пользоваться табельными оперативно-техническими средствами и регулировать дорожное движение. Проверка не должна сводиться только к принятию доклада старшего наряда, осмотру документации и наблюдению за работой личного состава. Проверяющие обязаны указать на обнаруженные ими недостатки, потребовать их устранения и оказать наряду необходимую помощь. Особого внимания требуют сотрудники, не обладающие большим опытом работы, а также лица, впервые назначенные для несения службы на данный пост или маршрут. За грубое нарушение* служебной дисциплины наряд или отдельный сотрудник могут быть отстранены проверяющим от несения службы. О результатах проверки проверяющий делает записи в служебных книжках сотрудников, постовой ведомости, составляет рапорт на имя лица, назначившего проверку, а также доводит результаты проверки до личного состава подразделения на очередном инструктаже или занятии по служебной подготовке.

20.3.2. Негласный контроль

Обязательной и наиболее действенной формой контроля ДПС является негласный контроль, который осуществляется параллельно с гласным теми же должностными лицами, о которых мы говорили в предыдущем разделе. *Негласный контроль относится к сложнейшему и трудоемкому виду проверки, сопряженному с необходимостью участия в нем работников управленческого звена аппаратов ГИБДД МВД (УВД) и соответствующих служб собственной безопасности.* Предметом негласной проверки могут быть не только действия отдельных сотрудников, но и порядок организации ДПС, управление силами и средствами при выполнении служебных задач, качество исполнения гласного контроля и взаимодействия нарядов ДПС с другими службами милиции, работа старшего и среднего начальствующего состава по выполнению возложенных на них обязанностей и другие вопросы. Исключительная важность систематического негласного

контроля работы всех должностных лиц ДПС обусловлена необходимостью выявления и предупреждения так называемой «профессиональной деформации», которая чаще всего проявляется в инертности, пренебрежении своими служебными обязанностями, психической неуравновешенности, высокомерии при общении с гражданами, корыстных побуждениях и действиях.

Как правило, *безразличие к служебному долгу формируется из-за отсутствия контроля и помощи со стороны руководства подразделения либо его неправомерными действиями*, в частности, такими, как освобождение от административной ответственности злостных правонарушителей, которые были задержаны данными сотрудниками. Психологическая неуравновешенность *возникает вследствие стрессового характера труда сотрудников, занятых выявлением и пресечением нарушений ПДД и общественного порядка, накопления отрицательных эмоций от недоброжелательного отношения и криминальных установок отдельных категорий граждан, а также систематического наблюдения антиобщественных действий.* Некоторые сотрудники начинают проявлять высо-

комерие, раздражительность, теряют способность сдерживать гнев, испытывают страх перед собственной несостоятельностью и т. д. Прослужив несколько лет в ДПС, они «обрастают» многочисленными знакомствами, связями и неизбежными следствиями этого - обязательствами, в том числе неправомерного характера. Например, в процессе расследования краж ТС неоднократно устанавливались контакты членов преступных групп с работниками ДПС, которые не выполняли возложенные на них правоохранные функции, чем способствовали совершению преступлений и уклонению виновных от ответственности.

В отличие от гласного контроля, предполагающего многократную ежедневную проверку работы каждого инспектора ДПС, негласный контроль, как правило, осуществляется в отношении одного, двух сотрудников или совместно работающей группы. При этом для **получения объективных данных его продолжительность должна быть от 8 ч до нескольких рабочих дней**. Проведение негласного контроля требует тщательной подготовки и привлечения значительных сил из числа сотрудников, хорошо знающих особенности ДПС и содержание деятельности ее должностных лиц применительно к конкретным условиям. Контроль должен осуществляться по предварительно утвержденному графику, содержание которого известно только руководству аппаратов ГИБДД МВД (УВД), отделов (управлений) собственной безопасности или соответствующих строевых подразделений ДПС. Проверке подлежат все без исключения работники, однако первоочередное внимание целесообразно уделять лицам, нарушающим служебную дисциплину, имеющим неудовлетворительные результаты в службе, на действия которых поступают жалобы и т. д.

| Негласный контроль работы стационарно базирующихся структурных групп и отдельных сотрудников подразделений ДПС может вестись одним "-. или двумя проверяющими. Как показывает практика, максимальная эффек-

' тивность негласного контроля подвижных патрулей обеспечивается в случае, если он проводится *группой в составе 4-7 человек из числа специалистов, не входящих в состав проверяемого подразделения ДПС* и оснащенных двумя - тремя транспортными средствами обычного исполнения, видеокамерами, биноклями, фотоаппаратами с телеобъективами, высокочувствительными магнитофонами, дополнительными регистрационными знаками к ТС, портативными радиостанциями, работающими в специальном диапазоне, и другими техническими средствами негласного наблюдения, применение которых обеспечивается в тех или иных условиях. Члены группы контроля действуют в гражданской и форменной одежде, имея документы прикрытия, а также подлинные удостоверения личности и заверенные в установленном порядке предписания на право проведения негласной проверки.

20.3.3. Тактика негласного контроля

Перед проведением негласного контроля проверяющие изучают результаты служебной деятельности проверяемых сотрудников, материалы гласных проверок; заявления, сообщения и жалобы граждан, проводят рекогносцировку участка наблюдения, согласовывают систему условных сигналов и связи, а также **тактические приемы** контроля, к которым можно отнести:

- 1) проезд проверяющих или доверенных лиц по участку (маршруту) работы наряда ДПС на транспортных средствах обычного исполнения или на попутном транспорте;
- 2) имитацию технической неисправности ТС или ДТП в зоне работы проверяемого наряда;
- 3) дистанционное наблюдение и хронометраж действий наряда;
- 4) повторную проверку или опрос участников дорожного движения, уже общавшихся с проверяемыми сотрудниками;
- 5) прослушивание и запись телефонных и радио-переговоров проверяемого наряда;
- 6) наблюдение за действиями наряда при получении им вводного легендированного задания или реальной ориентировки;
- 7) видеозапись действий наряда в течение смены.

Негласный контроль целесообразно начинать с момента окончания инструктажа с тем, чтобы зафиксировать действия проверяемых сотрудников до прибытия к месту несения службы. Затем при помощи визуального на-

блюдения, хронометража, фотосъемки, видео- и звукозаписи регистрируются их действия на всем протяжении рабочей смены и фиксируются:

- 1) время прибытия на пост (маршрут);
- 2) проведение осмотра средств регулирования движения, дорожного покрытия и других элементов ДИ на маршруте;
- 3) реагирование на имеющиеся недостатки в обустройстве и содержании автомобильных дорог, улиц и тротуаров;
- 4) соблюдение мер безопасности при остановке и проверке ТС;
- 5) количество, тип, государственные регистрационные знаки и другие индивидуальные признаки остановленных ТС;
- 6) продолжительность, содержание и характер общения с участниками дорожного движения и другими гражданами;
- 7) перечень составленных служебных документов;
- 8) купюры, документы, предметы, передаваемые сотрудникам гражданами и от сотрудников гражданам;
- 9) реагирование на неправомерные действия участников дорожного движения, ДТП и обращения граждан;
- 10) реагирование на контрольные проезды проверяющих;
- 11) объяснения участников дорожного движения, ТС которых подвергались остановке и проверке контролируруемыми сотрудниками;
- 12) время, место и причины отсутствия сотрудников на посту (маршруте);

13) перечень лиц, проводивших гласную проверку работы сотрудников, время их прибытия и продолжительность нахождения на посту (маршруте);

14) маршрут и время прибытия в подразделение по окончании службы.

Результаты проверки оформляются рапортом, к которому прилагают фотоматериалы, звуко- и видеозаписи, хронометражные таблицы, другие составленные документы, передаваемые руководству ГИБДД МВД (УВД) или строевого подразделения ДПС. **После обсуждения материалов проверки в присутствии проверяемого они доводятся до сведения личного состава на занятиях по служебной подготовке.** При наличии оснований полагать, что проверяемые сотрудники совершили действия, наказуемые в дисциплинарном или уголовном порядке, материалы негласной проверки служат основанием для проведения служебного расследования или возбуждения уголовного дела органами прокуратуры.

20.4. Критерии оценки работы по контролю за дорожным движением

Согласно Наставлению по ДПС [13] критериями оценки работы личного состава по контролю за дорожным движением признаются:

- количество обоснованных жалоб, поступивших на сотрудника;
- качество оформления материалов об административных правонарушениях;
- состояние аварийности на обслуживаемой территории;
- профессионализм действий при осложнении дорожно-транспортной обстановки;
- умение регулировать дорожное движение с помощью жестов;
- соблюдение законности при применении мер воздействия к участникам дорожного движения и другим лицам;
- дисциплинированность, культура поведения в обращении с гражданами;
- знание законов и других нормативных правовых актов, оперативной обстановки, своих прав и служебных обязанностей;
- содержание в исправном состоянии закрепленного патрульного транспорта, специальных технических средств, умение ими пользоваться;
- участие в предотвращении и пресечении преступлений и административных правонарушений, раскрытии преступлений, задержании преступников;
- служебная и физическая подготовка;
- строевая выправка, внешний вид.

Поскольку указанные критерии далеко не равнозначны и недостаточно конкретны, на практике они обычно используются формально, путем констатации их в качестве определяющих при подведении итогов работы инспекторов. Некоторые из них на самом деле являются не критериями, а, скорее всего, условиями эффективности выполнения служебных задач (например, «соблюдение законности»). Учитывая данное обстоятельство, кратко остановимся на понятии «критерий». Для оценки эффективности любой деятельности важно знать, действительно ли она приближает к поставленной цели, и если приближает, то в какой степени. Измерению этой потребности и служит такой инструмент, как критерий — свойство или совокупность

свойств, которые можно зафиксировать и определить с помощью конкретных математических показателей, имеющих один масштаб, сравнимость, содержательность и доступность для понимания. В разработке критериев заключены основные методические трудности построения системы оценки деятельности ОВД. Чтобы иметь шансы на реализацию, она должна быть методически корректной, но достаточно простой и максимально экономичной, т. е. отнимать как можно меньше времени на производство вычислений, которые, применительно к подразделениям ДПС, бывают весьма громоздкими. С другой стороны, внутренние критерии данной системы весьма противоречивы. Методическая корректность, включающая понятие полноты, всесторонности и т. п., противоречит требованию простоты, экономично-

18*

сти. Но это типичная ситуация при решении задачи создания системы оценки деятельности ОВД. Практика показывает, что есть один лишь путь согласования указанных критериев - компромисс. Обратимся к фактам. Большинство руководителей подразделений ДПС, разрабатывая систему учета и оценки работы сотрудников, как правило, декларируют признание многофакторности процесса дорожного движения и необходимости комплексной оценки труда каждого сотрудника. Однако на практике в качестве определяющего (а в большинстве случаев единственного) критерия принимается выявляемость нарушений ПДД по принципу «чем больше инспектор выявляет нарушений ПДД, тем лучше он работает».

На первый взгляд, принцип обоснован, поскольку большинство ДТП происходит именно по причине нарушений правил дорожного движения, и их высокая выявляемость - важное и необходимое средство профилактики ДТА. Поскольку контроль движения практически не влияет на мотивы действий правонарушителей в сфере БДД, логично предположить, что успех данной функции в значительной степени зависит от вероятности обнаружения тех или иных неправильных действий и реагирования на них. Исследователи и практики из России, США, Польши, Латвии и других стран указывают на наличие устойчивых взаимосвязей между степенью активности правоохранительных органов в выявлении и пресечении правонарушений участников дорожного движения и числом ДТП, возникающих по той или иной причине [17.10].

Причем успех контроля в значительной мере определяется вероятностью задержания нарушителя и привлечения его к ответственности. Так, при высокой латентности нарушений ПДД (более 50 %) ⁴ контроль становится малоэффективным. Напротив, интенсивное вмешательство в правонарушения участников дорожного движения позволяет некоторым подразделениям ДПС России, а также полиции ФРГ, Италии, Франции добиваться многократного снижения ДТА на отдельных участках дорог без каких-либо изменений в элементах ДИ [5.15], [И.С.29], [И.К.34]. Не случайно один из ведущих специалистов в области организации работы дорожной полиции Х.

Оверсон (США) указывает: «Следует совершенствовать процедуры контроля и не оправдываться за строгость. В последовательности правоохранительных процедур, включающих в себя деятельность полиции, лицензионных служб, судов и исправительных органов, функции дорожного инспектора являются, безусловно, самыми важными» [И.К.34].

1

Скрытое наблюдение за дорожным движением на автомобильных дорогах и в населенных пунктах России показывает, что число некоторых видов нарушений ПДД, выявленных сотрудниками ДПС, в 8-20 раз меньше их реального количества.

4

Усматривая зависимость между количеством применяемых в ходе надзора за дорожным движением мер воздействия к нарушителям и динамикой ДТП на улицах и дорогах, некоторые зарубежные исследователи предлагают вводить такие характеристики степени активности полиции, как «индекс репрессий», «задействованное время патрулирования» и другие, стимулирующие применение и усиление санкций до тех пор, пока число ДТП заметно не сократится. В частности, в США считается вполне доказанным, что напряженная правоохранительная деятельность в сфере БДД и, прежде всего, большое число контактов между полицейскими и гражданами по поводу правонарушений сдерживают ДТА. Причем количество контактов за час (смену) выступает критерием активности полицейских. Существуют даже определенные квоты «контактов», которые не считаются чем-то зазорным, так как «каждый служащий должен соответствовать минимальным нормам производительности» [17.5.], [19.22].

Анализ работы подразделений ДПС России свидетельствует о том, что в сфере контроля за дорожным движением еще немало неиспользованных возможностей. При анкетировании сотрудников ГИБДД 52,8 % инспекторов ДПС, 59,7 % старших инспекторов ДПС, 42 % госавтоинспекторов ответили, что они не всегда задерживают нарушителей ПДД. Эти данные подтверждаются результатами опроса водителей: 67 % из них указывали, что при совершении нарушений работники ГИБДД их не останавливали. Не пресекается большинство нарушений, совершаемых пешеходами. Более 85 % из них при опросе заявили, что неоднократно нарушали ПДД на виду у сотрудников ДПС, но остановлены не были. Более того, за последние пять лет в нашей стране наблюдается устойчивая тенденция **снижения выявляемости наиболее опасных динамических нарушений ПДД**. Отсюда следует закономерный вывод: учитывая взаимосвязь степени активности правоохранительной деятельности в сфере БДД и динамики ДТА, необходимо интенсифицировать контрольные функции ДПС, в частности выявление и пресечение нарушений ПДД.

Однако нацеливание личного состава только лишь на **выявление большего числа правонарушений** не дает необходимого эффекта, увеличивает количество жалоб на неправомерные действия сотрудников ДПС и объем низкокачественных административных материалов по не-

значительным проступкам участников дорожного движения. Это порождает ничем не оправданную перегрузку служебного времени как линейных, так и штабных служб подразделений и аппаратов ГИБДД, а также вызывает ряд других негативных последствий. Занятые достижением максимальных количественных показателей, инспектора не могут уделять должного внимания таким действенным методам дорожно-патрульной

службы, как наблюдение за движением и сбор информации относительно целесообразности существующей организации движения и средств его регулирования, распорядительно-регулирующие действия и предостережение участников дорожного движения от правонарушений.

20.5. Выбор критериев оценки работы инспекторов ДПС

Абсолютизация выявляемости правонарушений уводит на второй план главную задачу - сохранение жизни и здоровья людей, а также не исключает возможность фальсификации служебной документации способами, о которых мы говорили выше (например, действительное либо фиктивное «бичевание» иногородних водителей вместо объективного учета их положения и оказания им соответствующей помощи). В силу того, что выявить, пресечь и документально оформить все нарушения ПДД практически невозможно, инспектора ДПС должны быть хорошо знакомы с результатами анализа аварийности в обслуживаемой зоне и на этой основе использовать основную часть служебного времени на пресечение тех нарушений, которые являются наиболее опасными для данного участка⁵.

Если же сотрудники сориентированы только на «выявляемость», *то ничто не мешает им применять меры взыскания в отношении лиц, совершивших так называемые формальные правонарушения, не оказывающие серьезного влияния на БДД, либо преимущественно такие, выявление и документальное оформление которых не представляет особых трудностей ни\ физическом, ни в психологическом плане.* Действительно, даже в сфере материального производства, где труд людей получает определенное вещественное выражение, при подведении итогов необходимо учесть качество продукции, инициативу работника в экономии сырья и материалов, исполнение работы без ущемления интересов смежников.

В непроизводительной сфере решение этого вопроса еще более затрудняется из-за сложности определения конечных результатов. В частности, для подразделения ДПС их невозможно определить чисто количественными показателями. Строго говоря, мы можем полагаться только на косвенные показатели, такие как количество ДТП, погибших и раненных на обслуживаемой территории, а также состояние транспортной дисциплины среди различных категорий участников дорожного движения. Но и эти показатели не имеют, да и не должны иметь определенных норм. И поэтому в качестве косвенного критерия эффективности деятельности ДПС используется *динамика аварийности*, т. е. сравнение числа ДТП по определенным участкам, периодам времени, категориям ТС и т. д.

¹ См.: разделы 16.4 и 17.2 пособия.

Однако на практике чрезвычайно трудно установить взаимозависимость активности отдельных сотрудников ДПС в несении службы и показателей аварийности, во-первых, потому, что ДТА - процесс многофакторный, во-вторых, из-за того, что в подавляющем большинстве случаев нет возможности обеспечить постоянное закрепление личного состава за отдельными постами, участками автомобильных дорог и т. д. К тому же ***периодическое изменение условий работы, ее разнообразие являются необходимым условием сохранения высокой активности инспекторов ДПС.***

Возникает резонный вопрос: а можем ли мы использовать критерий аварийности хотя бы для косвенной оценки деятельности подразделений ДПС, если происходит постоянное увеличение общего количества ТС, населения, протяженности улично-дорожной сети? Практика многих регионов России и зарубежных стран с высоким уровнем автомобилизации отвечает на этот вопрос утвердительно, поскольку транспортный процесс в той или иной мере сопровождается улучшением условий дорожного движения, расширением подразделений ГИБДД, СМЭП, РТИ и других аналогичных органов.

Учитывая объективные трудности определения степени достижения главной цели, можно попытаться решить проблему путем оценки выполнения основных задач ДПС⁶. Рассматривая каждую из них (см. раздел 1 пособия), мы убедились, что их выполнение требует высокой профессиональной подготовки, инициативы и ряда других качеств. Например, ведение контроля за дорожным движением связано с необходимостью постоянного нахождения на посту, своевременного предупреждения и устранения различных помех движению, обеспечения максимальной пропускной способности дороги, предупреждения участников движения от нарушений установленных правил и т. д. А это, в свою очередь, требует проявления внимательности, прилежания и высокой культуры в обращении с гражданами. Суть контроля дорожного движения как правоохранительного функционирования в социальной системе массового обслуживания, какой является автомобильный транспорт, не может не сочетаться с соответствующими методами и стилем работы ДПС. Это должны быть методы, сориентированные, прежде всего, **на минимизацию принуждения и кары, приоритет убеждения и профилактики правонарушений, оказание помощи гражданам и организациям, инициативное выявление их нужд и неукоснительное соблюдение законности.**

Не менее разнообразны требования, предъявляемые при выполнении других задач ДПС. Следовательно, подводя итоги работы личного состава и определяя лучших, кроме количественных показателей, таких как средняя выявляемость нарушений ПДД, количество отработанных дней, проверенных ТС и т. д., мы должны применять такие, которые обеспечивают всесторонний подход к оценке работы инспекторов и учитывают конкретные условия несения службы. Отметим, что руководители строевых подразделений ДПС повсеместно хорошо понимают необходимость комплексной оценки работы

личного состава, однако, по мнению большинства из них, ее вне-дрение в практику связано с необходимостью проведения сложных и гро-моздких рас-четов. Однако другого пути нет, если мы хотим использовать важнейшую со-ставляющую правоохранительной активности - инициативу.

20.6. Система оценки работы инспекторов ДПС

Рассмотрим методику оценки итогов работы инспекторов ДПС по кон-тролю за дорожным движением, которая отражает взаимосвязь между от-дельными элементами труда сотрудников путем их количественной оценки в баллах. Она относительно проста и лишена недостатков, свойственных методикам, имеющим распространение в практике подразделений ГИБДД, предусматри-вающих подведение итогов работы путем многоэтапного под-счета «по об-щему количеству выявленных нарушений ПДД», «равнения на лидера по вы-являемости», «по числу ДТП на обслуживаемой территории», «сумме мест», занимаемых тем или иным сотрудником при ранжировании отдельных пока-зателей, определяющих содержание служебной деятельно-сти, и др. В соот-ветствии с предлагаемой методикой для оценки работы инспекторов ДПС используются следующие показатели:

1. Знание служебных обязанностей, законодательных актов, инструкций, на-ставлений.
2. Соблюдение служебной дисциплины.
3. Культура обращения с участниками движения.
4. Активность в выявлении и пресечении наиболее опасных видов нару-шений ПДД.
5. Состояние ДТА на обслуживаемой территории (только для оценки работы роты, взвода, группы ДПС в целом).
6. Выявление и пресечение правонарушений по линии охраны общест-венного порядка.
7. Выявление и пресечение преступлений.
8. Пропагандистская работа.
9. Качество исполнения служебных заданий.
10. Содержание спецтехники и служебного транспорта.

Указанные показатели оцениваются по балльной системе в зависимости от важности, актуальности и трудоемкости отраженных задач. Для удобства подсчета их удобно разделить на 3 группы:

1. Первая группа - сумма баллов по оценке работы, связанной с контролем за движением, охраной общественного порядка и борьбой с преступностью.
2. Вторая группа - «положительные» показатели.
3. Третья группа - «отрицательные» показатели (см. табл. 60).

Таблица 60 Критерии оценки работы инспекторского состава ДПС

№ п/п	Первая группа	Вторая группа («положи-тельные» показатели)	Третья группа («от-рицательные» пока-затели)

1	Активность в выявлении и пресечении наиболее опасных видов нарушений пдд	Пропаганда и дисквалификационная работа	Знание служебных обязанностей, законодательных актов, инструкций, приказов, наставлений, результаты боевой и физической подготовки
2	Выявление и пресечение правонарушений по линии охраны общественного порядка	Качество исполнения служебных заданий	Соблюдение служебной дисциплины
3	Выявление и пресечение преступлений		Культура обращения с гражданами
4			Состояние ДТА на обслуживаемой территории
5			Содержание спецтехники и закрепленного транспорта

Наиболее трудоемкая, но не сложная по сути операция - расчет баллов первой группы, где мы должны не только подсчитать общее количество нарушений ПДД, выявленных каждым инспектором, но и оценить их определенным числом баллов, затем вычислить сумму баллов по видам нарушений, а также общую сумму баллов по результатам работы отдельного сотрудника и подразделения в целом.

Наиболее сложными для оценки являются показатели *второй и третьей групп*, несмотря на простоту подсчета суммы баллов по ним. Необходимо правильно выбрать значения «отрицательных» (принимаемых со знаком

«минус») и «положительных» показателей, т. е. сделать так, чтобы они наиболее полно соответствовали неравнозначным условиям работы личного состава. Например, один инспектор имеет патрульный автомобиль, а другой

нет; один часто привлекается к подмене сотрудников дежурной части, а другой постоянно занимается контролем за дорожным движением и т. д.

Для решения этого вопроса создается комиссия в составе заместителя командира подразделения по работе с личным составом, начальника штаба, командиров взводов, а также других лиц, участие которых будет признано целесообразным. Руководство комиссией целесообразно возложить на заместителя командира по работе с личным составом, который в силу своего служебного положения располагает подробной информацией по результатам служебной подготовки и дисциплинарной практики. Комиссия оценивает каждый показатель определенным количеством баллов, оценивает специфику и сложность работы сотрудников, устанавливая среднюю сумму баллов за подмену определенных должностных лиц, выполнение служебных заданий и работу в командировках.

20.7. Расчет показателей первой и второй групп

Подсчет баллов по показателям первой группы удобно вести, используя компьютерный банк данных административной практики, или непосредственно по журналу (банку данных) учета работы по надзору за движением. Для этого вместо реквизитов, обозначающих определенные виды нарушений ПДД, проставляются их значения в баллах. Например:

1. Управление транспортом в состоянии опьянения - 15.
2. Превышение установленной максимальной скорости движения - 3.
3. Нарушение правил обгона — 2. "
4. Нарушение правил проезда перекрестков - 1.
5. Переход улицы в неустановленном месте - 5.
6. Нарушение ПДД работниками дорожных и коммунальных органов - 10.
7. Задержание водителя, скрывшегося с места ДТП, - 100.
8. Задержание преступника - 100 баллов и т. д.

Распределение баллов по каждому виду нарушений должно производиться на основе анализа ДТА и определения группы наиболее опасных нарушений ПДД, а также учета трудоемкости выявления и документального оформления того или иного правонарушения. Например, несмотря на то, что из-за превышения установленной скорости движения и управления транспортом в состоянии опьянения на территории, обслуживаемой подразделением, происходит по 25 % ДТП, за выявление указанных правонарушений назначается соответственно по 3 и 15 баллов. Это объясняется тем, что объемы работы, которые необходимо проделать в том или ином случае, существенно отличаются.

Когда в результате изменения оперативной обстановки, климатических условий или в силу других обстоятельств отмечается устойчивое изменение причин аварийности, то *указанные показатели должны корректироваться, чтобы усилить внимание личного состава к правонарушениям, наиболее опасным на данный период.*

Если оценить результаты работы «среднего» инспектора на основе приведенной выше системы, то по итогам работы за месяц он может получить от 600 до 800 баллов. Относительно этой суммы назначаются показатели

второй группы. Например, в данном случае мы можем установить абсолютные величины показателей в следующих пределах:

- 1) пропагандистская работа- 50 баллов (за каждую проведенную профилактическую беседу, лекцию, викторину в общеобразовательной школе, детском саду, на предприятии, в учреждении и т. д.);
- 2) качество выполнения служебных заданий (в зависимости от степени их сложности).- от 20 до 70 баллов.

Последний показатель выступает как поощрение за отличное выполнение служебных заданий, инициативу и прилежание в работе. Он должен быть обязательным атрибутом любой системы оценки, поскольку деятельности личного состава в подразделениях ДПС свойственна повышенная оперативная ротация функций. Например, сотрудникам почти ежедневно поручается выполнение служебных заданий, не связанных с осуществлением контроля дорожного движения (сопровождение автомобильных колонн, оформление материалов по фактам ДТП, подмена штатных сотрудников дежурной части, обеспечение безопасности производства ремонтно-строительных работ на автомобильных дорогах и т. п.). За успешное выполнение задания они, по решению командира взвода, кроме средней суммы баллов за одну отработанную постосмену, должны получать поощрительные баллы. Таким образом, по второй группе показателей инспектор может набрать в среднем до 300-400 баллов ежемесячно.

В рамках некоторых методик, применяемых в США, «задействованное время» и соответствующая ему рабочая нагрузка определяются не затратами служебного времени, а по так называемой «формуле важности», в соответствии с которой каждому виду деятельности по обслуживанию вызовов на происшествия присваивается определенный «вес» в баллах. При этом используется следующая шкала:

- 1) деятельность, связанная с тяжким преступлением, — 4;
- 2) другие преступления и правонарушения -3;
- 3) действия на местах ДТП - 4;
- 4) арест правонарушителя - 2;
- 5) другие виды деятельности - 1.

20.8. Расчет показателей третьей группы

Совокупность показателей третьей группы представляет своеобразную норму профессиональных качеств сотрудника, занятого контролем за дорожным движением, оценить которую, при условии ее выполнения большинством, довольно трудно. Значительно *проще учесть степень невыполнения указанной нормы по фактам нарушений служебной дисциплины, поступившим жалобам, результатам проверок несения службы и оценкам, полученным на занятиях по специальной и физической подготовке.* В этом случае показатели группы оцениваются **отрицательными значениями** и при подведении итогов вычитаются из общей суммы баллов. Их количественные

выражения должны быть достаточно высокими, чтобы оценка нежелательных проявлений со стороны личного состава ошутимо сказывалась на итогах. Разумеется, если сотрудник допустил умышленное нарушение законности, то нет смысла оценивать его действия вообще. К сожалению, на практике бывают ситуации, когда подобного рода проступки получают не принципиальную, а «количественную» оценку в отношении как конкретного работника, так и подразделения в целом.

Исходя из принятых величин показателей первой и второй групп в рассматриваемом примере, можно принять для показателей третьей группы следующие значения:

1. Знание служебных обязанностей, приказов, инструкций и наставлений, результаты боевой и физической подготовки - 30-70 баллов.
2. Культура обращения с гражданами - 70-100 баллов.
3. Соблюдение служебной дисциплины - 100-300 баллов.
4. Содержание закрепленной спецтехники и транспорта - 50-70 баллов.
5. Состояние ДТА на обслуживаемом участке - 1000-2000 баллов.

Оценка деятельности должностных лиц ДПС по 3-й группе показателей должна осуществляться с учетом анализа обращения граждан, материалов, публикуемых в печати, и опросов населения. Неплохой эффект в изучении общественного мнения дают «телефон доверия», «прямой провод» и другие известные формы получения информации от участников дорожного движения. Социологические методы оценки работы подразделений ДПС (прежде всего опросы и анкетирование) позволяют получить репрезентативный объем информации за относительно короткий промежуток времени. На первый взгляд, процедуры изучения общественного мнения требуют больших затрат времени. Но они могут быть фрагментарными и даже в таком виде способны дать весьма ценную информацию, которую по ряду причин невозможно получить при анализе материалов административной практики. *

Подводя итоги по данным критериям, не следует принимать во внимание в качестве самостоятельных составляющих поощрения и награды, поскольку они должны вручаться и объявляться личному составу только на основе оценки результатов работы, а не наоборот, как это иногда бывает на практике. Итоговую сумму баллов, полученную каждым инспектором, в последующем следует **разделить на число отработанных им дней**, что обеспечит сопоставимость показателей сотрудников независимо от продолжительности работы за тот или иной период.

Последний критерий «состояние ДТА на обслуживаемом участке» должен использоваться **только для оценки работы групп или взводов ДПС в целом**, поскольку, во-первых, почти невозможно избежать ротации личного состава по постам и маршрутам патрулирования, времени работы, различным в количественном и качественном отношении составам нарядов и т. д. Во-вторых, при определенных условиях эта ротация может быть желательной в качестве одного из средств обеспечения служебной активности.

Безусловно, применение для оценки работы личного состава ограниченного числа критериев, отличающихся лишь количественными выражениями,

нельзя признать исчерпывающим. Но подобное упрощение позволяет сделать реальный шаг в направлении повышения эффективности ДПС. Как показали эксперименты, внедрение данной методики оценки труда инспекторов ДПС по истечении 4-8 месяцев дает заметное повышение их активности и положительно сказывается на укреплении служебной дисциплины.

Конечно же, сами по себе количественные показатели ничего не значат без решения последующей весьма сложной и деликатной проблемы — материального и морального стимулирования работы сотрудников. Нельзя признать приемлемой бытующую в подразделениях ДПС уравниловку в оплате труда, в том числе и по должности. Обеспечить личную материальную заинтересованность сотрудников исполнительского звена в конечных результатах своего труда-актуальнейшая задача. Здесь возможны различные решения, но общий подход представляется достаточно очевидным: уменьшение штатных должностных окладов при одновременном увеличении различного рода стимулирующих доплат за несение службы в различных условиях, выполнение особо ответственных поручений, высокое качество работы, а также продвижение по службе наиболее активных в работе сотрудников. В настоящее время в связи с расширением полномочий и ресурсных возможностей региональных органов управления шевелились реальные возможности материального стимулирования кадров ОВД. Особенно это касается лиц, занятых рутинной, однообразной работой и не имеющих реальных перспектив на продвижение по службе.

Предложенная методика не претендует на полноту и, безусловно, представляет компромиссный вариант, основное достоинство которого — относительная простота и доступность для реализации в практике работы подразделений ДПС. При необходимости она может быть детализирована с любой степенью полноты, чему способствует широкое распространение ПЭВМ и других средств автоматизированной обработки данных.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

1. Сфера БДД, как никакая другая область административного управления, нуждается в детальной правовой регламентации и постоянном контроле, поскольку она охватывает массовую эксплуатацию источников повышенной опасности, к которым относятся все виды механических ТС. Ежегодно подразделениями ДПС России проводятся тысячи разнообразных мероприятий по профилактике ДТА, выявляются десятки миллионов нарушений ПДД и иных нормативов, регламентирующих безопасность транспортного процесса, налагаются штрафы на десятки миллионов рублей, около миллиона водителей лишаются права управления транспортными средствами. Вместе с тем следует признать, что во многих регионах России данная служба действует недостаточно эффективно. Известно, что *сотрудники ДПС постоянно подвергаются острой критике со стороны населения, средств массовой информации и органов власти, с одной стороны, за недостаточную активность в пресечении правонарушений и неспособность добиться ощутимого*

снижения катастрофически высокого уровня ДТА, с другой - за неоправданную жесткость и формализм.

Несмотря на то, что столь широкая критика имеет серьезные основания, она в значительной степени определяется завышенными общественными ожиданиями по поводу реализации возможностей ГИБДД. Нельзя не учитывать и то обстоятельство, что конфликтность изначально свойственна человеческой природе в силу непохожести людей друг на друга. Более того, она объективно необходима как движущая сила познания сути той или иной ситуации. Поведение людей на дорогах формируется сложной гаммой психофизиологических, природно-климатических, социально-экономических и моральных факторов, влияние которых невозможно полностью компенсировать при современном уровне развития экономики, общественных отношений и общей культуры населения. Например, в ФРГ и Швеции население отличается относительно высоким уровнем правосознания, и на дорогах этих стран практически не видно сотрудников дорожной полиции. Иная картина наблюдается в экономически слаборазвитых странах (в том числе европейских), где участники дорожного движения совершают сравнительно много нарушений ПДД, в том числе управляют ТС в состоянии опьянения, эксплуатируют большое количество технически неисправных автомобилей и т. п. Со своей стороны, полиция этих стран вынуждена регулярно проводить массовые проверки ТС, подвергать водителей освидетельствованию методом сплошного контроля и, в отличие от немецкой или шведской, в значительной части коррумпирована.

2. Осуществление контроля за действиями участников дорожного движения, техническим состоянием ТС, дорог, дорожных сооружений и средств регулирования движения является всего лишь *одним из способов сдерживания негативных последствий автомобилизации*. Сфера БДД затрагивает интересы всех без исключения юридических и физических лиц и требует приложения значительных ресурсов для создания условий правомерного поведения на улицах и дорогах. Явно выраженная экономическая природа многих проблем БДД определяется объективной необходимостью удовлетворения непрерывно возрастающих транспортных потребностей современного общества и его стремлением максимально снизить возникающие при этом издержки - затраты на производство ТС, строительство дорог и осуществление перевозок.

Многие годы проблема БДД в нашей стране решалась преимущественно методом административно-правового воздействия на участников дорожного движения. Свидетельством этому может служить *количественное разрастание ДПС, контролирующей выполнение многочисленных ограничений и запретов, введенных в качестве противовеса плохим автомобильным дорогам, дорожным сооружениям, слабой профессиональной подготовке водителей, неудовлетворительному техническому состоянию ТС, а также другим недостаткам организационно-технического плана, порождающим и провоцирующим массовые правонарушения и ДТА*. Очевидно, если на одной стороне улицы расположен рынок, а на противоположной - вокзал, то при отсутствии удобного подземного перехода от ДТП не спасут ни бдительные инспек-

тора ДПС, ни тысячи проводимых ими профилактических бесед и налагаемых штрафов. Следуя теории вероятности, наезды ТС на пешеходов будут продолжаться, а административный прессинг ДПС станет вызывать активное неприятие со стороны населения. В данном случае необходимо сооружение подземного перехода, установка ограждений или реализация других мер организационно-технического порядка, следуя принципу «приоритета ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении» [1]. Существенные изменения условий осуществления правоохранительной деятельности, происходящие под влиянием фундаментальных социально-экономических и поли-

тико-правовых реформ, требуют перестроения работы ДПС исходя из необходимости обеспечения закрепленных в Конституции Российской Федерации и в других законодательных актах прав и свобод человека, приоритета жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над результатами экономической деятельности, а также приоритета ответственности государства за обеспечение БДД над ответственностью граждан в данной сфере.

Тем не менее ни одно государство в мире не может обойтись без командно-административных методов в сфере БДД, которые реализуются преимущественно специализированными подразделениями дорожной полиции. Как убедительно показывает мировая практика, само по себе совершенство дорожно-транспортной инфраструктуры, высокое правосознание населения и усиленная пропаганда соответствующих правовых норм **не** гарантируют порядка на улицах и дорогах. Несмотря на то, что полицейский контроль не может влиять на мотивы поведения человека, он признается **обязательным и действенным средством предупреждения дорожно-транспортных происшествий, поскольку большинство из них прямо или косвенно связаны с грубыми нарушениями ПДД водителями и пешеходами.**

В отличие от других служб милиции, работающих преимущественно в режиме ожидания с последующим реагированием на информацию о правонарушениях и преступлениях, подразделениям ДПС приходится постоянно производить превентивное вмешательство в транспортный процесс и в массовом порядке применять такие меры, как остановка и проверка ТС, проверка водительских, регистрационных и путевых документов, освидетельствование водителей, временное запрещение или ограничение движения и др. При этом преобладают субъективные и формальные оценки действий участников дорожного движения, состояния ДИ и ТС, обусловленные **отсутствием или несовершенством аппаратуры, регистрирующей параметры движения транспортных средств, недостатками в правовом, информационном обеспечении и профессиональной подготовке личного состава, а также его возможной невнимательностью или намеренным пренебрежением служебными обязанностями.**

Вследствие высочайшей автономности автотранспортных средств — основного объекта контроля ДПС - и распространенности ПДД не **только** на автомобильные дороги, но и на всю территорию России личный состав данной службы практически повсеместно сталкивается со множеством ситуаций, *решение которых невозможно отразить в каких-либо универсальных правилах или даже в системе предписаний.* Эффективность реализации сотрудниками ДПС своих функций объективно зависит от на-

личия у них определенной свободы усмотрения, что, в свою очередь, **требует высокой квалификации, честности и развитого чувства служебного долга.** Специфика среды функционирования требует от сотрудников ДПС не только законных, но и ситуационно оправданных действий, а также способности к адекватной интерпретации транспортных потребностей общества.

3. По признанию большинства специалистов в сфере БДД дорожно-патрульной службе принадлежит **важнейшая роль в предупреждении ДТА непосредственно в процессе дорожного движения, поскольку ДПС представляет собой практически единственный элемент системы БДД, непосредственно «включенный» в наиболее продолжительную, относительно криминогенную и, по существу, определяющую стадию дорожного движения.** Подразделениям ДПС приходится оперативно выполнять многие функции, свойственные другим специализированным службам ГИБДД. При этом слабо аргументированные и непрофессиональные действия сотрудников данной службы сами по себе раздражают водителей и пешеходов, вызывают у них стремление к противодействию или сугубо формальному выполнению предъявляемых к ним требований, порождают эмоциональные стрессы и, в конечном итоге, негативно сказываются на, БДД. Если учесть, что *подавляющее большинство участников дорожного движения составляют законопослушные граждане,* а значительная доля нарушителей ПДД и виновников ДТП — *люди с положительной общественной установкой,* то можно понять истоки формирования устойчивого негативного отношения населения к сотрудникам ДПС.

Примечательно, что такая позиция в известном смысле интернациональна. Например, если в целом о деятельности полиции одобрительно высказываются около 50 % граждан таких стран, как Англия, Франция и ФРГ, то аналогичный показатель в отношении дорожной полиции едва достигает 5—8 % при том, что случаи злоупотребления служебным положением со стороны ее сотрудников относительно редки, а симпатии самих полицейских распределяются примерно в той же пропорции. В частности, по данным, полученным автором при опросе сотрудников дорожной полиции Австрии, ФРГ, Голландии и США, большинство из них желали бы перейти в другую службу, поскольку предъявление претензий к в общем-то законопослушным гражданам представляет для них наиболее сложную и малоприятную задачу. В этом проявляется ориентация полиции не только на обеспечение безопасности до-

рожного движения, но и на всемерное со-хранение человеческого достоинства граждан.

Из сказанного выше следует, что даже в развитых демократических странах существует проблема относительно высокой напряженности и,

следовательно, недостаточной эффективности правоприменительной деятельности полиции в сфере БДД. Наряду с постоянной заботой органов власти данных государств о повышении уровня квалификации и технического оснащения дорожной полиции, эта проблема решается путем постоянного **изучения общественного мнения и оперативного реагирования на предложения, замечания и жалобы граждан**. В связи с этим следует отметить, что существующая в России система ведомственного и надведомственного контроля за деятельностью ОВД не в состоянии охватить десятки миллионов контактов сотрудников ДПС с населением. Нужен широкий и действенный общественный контроль, который, несмотря на некоторую активизацию в последние годы, еще не стал фактором, заметно влияющим на предотвращение и выявление злоупотреблений, совершаемых сотрудниками ДПС. Для решения этой задачи необходимо широкое участие **всех сотрудников подразделений ДПС** (а не только входящих в их состав малочисленных групп пропаганды) в распространении среди участников дорожного движения знаний:

- а) негативных последствий противоправных действий в сфере БДД и ответственности за их совершение;
- б) правовых основ обеспечения БДД;
- в) разрешенных законодательством форм, методов и приемов работы ГИБДД;
- г) прав, обязанностей и ответственности ее сотрудников при осуществлении контроля за дорожным движением, охраны общественного порядка и борьбы с преступностью.

Несмотря на то, что в административном праве принцип презумпций невиновности не декларируется, в таком подходе нет противоречия, поскольку специфика дорожного движения требует от инспекторов ДПС, водителей ТС и соответствующих должностных лиц транспортных, дорожно-эксплуатационных и коммунальных предприятий **равных знаний ПДД, правил эксплуатации ТС и автомобилейных дорог, порядка действий на местах ДТП, условий безопасности перевозок грузов и пассажиров, способов оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, оснований использования ТС предприятий, фирм и граждан работниками милиции в служебных целях и многих других вопросов**. При этом их действия должны быть взаимно понятными и предсказуемыми. С этим принципом взаимоотношений в процессе дорожного движения приходится считаться даже в ходе проведения таких операций, как преследование, задержание и блокирование преступников, обеспечение срочного выезда на места ДТП и т. п., поскольку они, **как** правило, создают высокую потенциальную опас-

ность для других участников движения или лиц, не имеющих отношения к данным событиям.

Более того, многолетний отечественный и зарубежный опыт показывает, что **без широкого участия общественности в оказании помощи правоохранительным органам по осуществлению контроля за дорожным движением решить проблему снижения ДТА невозможно.** Естественно, что лица, привлекаемые к этой работе, должны получать соответствующую подготовку.

Противники «посвящения» граждан в детали правовых и организационных вопросов деятельности ГИБДД полагают, что это поможет правонарушителям и преступникам уходить от ответственности. Однако, во-первых, в силу исключительной распространенности всевозможных мероприятий по обеспечению БДД на улицах и дорогах они представляют собой *обыденный и обязательный элемент обеспечения транспортного процесса.* Во-вторых, при проведении каких-либо действий по борьбе с преступностью важно сохранить в тайне не формы работы ОВД, которые и без того достаточно хорошо известны криминальным структурам, но *конкретные приемы, время, место, средства проведения той или иной операции.* В-третьих, необходимо учитывать результаты исследований служебной деятельности ГИБДД и общественного мнения, согласно которым *реальное количество правонарушений со стороны должностных лиц ДПС многократно превышает число официально регистрируемых жалоб по этому поводу.*

Основная причина сложившейся диспропорции состоит не столько в опасениях граждан последующего преследования, сколько в их боязни проявить собственную некомпетентность. В значительной степени она усугубляется тем, что кроме общеизвестных законодательных актов и правил сфера БДД регулируется множеством нормативов, различающихся по юридической силе, действию в пространстве, времени, дублирующих друг друга и, нередко, противоречащих друг другу. К тому же большинство из них имеют весьма ограниченное распространение либо вообще недоступны для общественности из-за наличия в них фрагментов «служебного характера». Показательно, что серьезные затруднения в этом плане испытывают даже работники суда, органов юстиции, адвокаты и юрисконсульты. **Только при сочетании высокой квалификации, ответственности, требовательности сотрудников ДПС и соответствующей правовой просвещенности участников дорожного движения можно создать условия для искоренения субъективизма, некомпетентности, грубости, чванства, протекционизма и коррупции в ГИБДД, наносящих значительный ущерб Делу обеспечения БДД и борьбы с преступностью.**

ЛИТЕРАТУРА

1. Общая для всех разделов

1. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 15 ноября 1995 г. (10 декабря 1995 г.) № 196-ФЗ (с изм., внесенными Федеральным законом от 3 февраля 1999 г. (2 марта 1999 г.) № 41-ФЗ) // СЗ РФ. 1995. №50. Ст. 4873; 1999. № 10. Ст. 1158.
2. О милиции: Закон РСФСР от 18 апреля 1991 г. № 1026-1 (в ред. законов РФ от 18 февраля 1993 г. № 4510-1, 1 июля 1993 г. № 5304-1, федеральных законов от 17 мая 1996 г. (15 июня 1996 г.) № 73-ФЗ, 3 марта 1999 г. (31 марта 1999 г.) № 68-ФЗ) // Ведомости РСФСР. 1991. №16. Ст. 503; Ведомости РФ. 1993. № 10. Ст. 360; № 32. Ст. 1231; СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2964; 1999. № 14. Ст. 1666.
3. Кодекс РСФСР об административных правонарушениях.
4. Уголовный кодекс Российской Федерации.
5. Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР.
6. Гражданский кодекс Российской Федерации.
7. Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации. - Утв. Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 // СЗ РФ. 1998. № 25. Ст. 2897.
8. Правила дорожного движения Российской Федерации. - Утв. постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. постановлений Правительства от 8 января 1996 г. № 3, 31 октября 1998 г. № 1272) // САПП РФ. 1993. № 47. Ст. 4531; СЗ РФ. 1996. № 3. Ст. 184; 1998. № 45. Ст. 5521.
9. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. - Утв. постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 // САПП РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.
10. О Концепции развития и совершенствования Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации на период 1998-2005 гг.: Приказ МВД РФ № 194 от 1998 г.
11. Об утверждении положений об органах управления и подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России: Приказ МВД РФ № 618 от 1998 г.
12. О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»: Приказ МВД РФ № 385 от 1998 г.
13. Об утверждении Наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.
14. О совершенствовании нормативного правового регулирования деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД РФ № 146 от 1999 г.
15. Устав патрульно-постовой службы милиции общественной безопасности. - Утв. приказом МВД РФ № 17 от 1993 г.
16. Правовые основы деятельности МВД России. М., 1996. Т. 1-2.

17. Сборник нормативных актов, регламентирующих деятельность Госавтоинспекции. М., 1994-1999. Ч. 1-9.
18. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения. М., 1983.
19. Игнатов Л. Н. Организационные основы деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения. М., 1991.
20. Разработка комплексных региональных и отраслевых программ по, обеспечению безопасности дорожного движения. М., 1989.
21. Россинский Б. В. Организационно-управленческие проблемы функционирования Государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. М., 1993.
22. О ходе реформирования государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации: Приказ МВД РФ № 101 от 1998 г.
23. О внесении изменений и дополнений в Наставление по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД РФ № 453 от 1999 г.

2. Литература к отдельным разделам

Раздел 1

Основная

Об общественных объединениях: Федеральный закон от 14 апреля 1995г. (19мая 1995г.) № 82-ФЗ (в ред. федеральных законов от 18 апреля 1997 г. (17 мая 1997 г.) № 78-ФЗ, от 2 июля 1998 г. (19 и

1998 г.) № 112-ФЗ // СЗ РФ. 1995. № 21. Ст. 1930; 1997. № 20. Ст. 2231; 1998. №30. Ст. 3608.

1.2. О мерах по усилению охраны общественного порядка на улицах городов и других населенных пунктов Российской Федерации: Постановление Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1993 г. № 959 (в ред. постановлений Правительства РФ от 12 марта 1996 г. № 271, 2 февраля 1998 г. № 141) // САПП РФ. 1993. № 39. Ст. 3631; СЗ РФ. 1996. № 13. Ст. 1345; 1998. № 6. Ст. 760.

1.3. О государственном надзоре за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации: Постановление Правительства Российской Федерации от 13 декабря 1993 г. № 1291 // САПП РФ. 1993. № 51. Ст. 4943.

1.4. Об утверждении Положения о Российской транспортной инспекции Министерства транспорта РСФСР: Постановление Правительства РСФСР от 26 ноября 1991 г. № 20 // Сборник нормативно-справочных материалов по лицензированию и инспектированию на автомобильном транспорте. М., 1993.

1.5. Об утверждении Инструкции по организации работы участкового инспектора милиции: Приказ МВД РФ № 231 от 1992 г.

1.6. О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 12 февраля 1993 г. № 209: Приказ МВД РФ № 84 от 1993 г.

1.7. О мерах по совершенствованию организации работы городских, районных органов внутренних дел и линейных органов внутренних дел на транспорте: Приказ МВД РФ № 420 от 1993 г.

1.8. Об утверждении Наставления по службе организации движения и дорожной инспекции Государственной автомобильной инспекции МВД России: Приказ МВД РФ № 514 от 1993 г.

1.9. Об утверждении Инструкции по организации работы отделов, отделений, групп пропаганды Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД РФ № 20 от 1999 г.

1.10. О внесении изменений и дополнений в акты МООП РСФСР, МВД РСФСР, МВД России, признании утратившими силу и неприменении актов МООП СССР и МВД СССР: Приказ МВД РФ № 386 от 1996 г.

1.11. О правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения: Указание МВД РФ № 1/2914 от 1994 г.

1.12. О введении в действие Положения об обеспечении безопасности движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/1565 от 1995г.

Литература

Дополнительная

1.13. Об утверждении временной инструкции по организации работы внештатных сотрудников милиции: Приказ МВД РФ № 420 от 1992 г.

1.14. Взаимодействие Госавтоинспекции с другими органами внутренних дел, государственными и общественными организациями в надзоре за дорожным движением. М., 1990.

1.15. *Дмитриев С. Н.* ГАИ: колдобины на дорогах да ухабы в службе // Милиция. 1992. № 7. С. 6-7.

1.16. *Дмитриев С. Н.* Организационно-тактические проблемы совершенствования деятельности ДПС ГИБДД МВД России. Орел, 1999.

1.17. *Ломтев С. П.* Законодательство и судебная практика по делам, связанным с использованием транспортных средств. М., 1992.

1.18. Проблемы правового и технического обеспечения деятельности Госавтоинспекции. М., 1996.

1.19. Законодательная база автотранспортной отрасли. Состояние и предложения по ее развитию / Автомобильный транспорт. 1999. № 2. С. 10-11.

Раздел 2

См. литературу, общую для всех разделов. '

Раздел 3

Основная

3.1. О первоочередных мерах по созданию авиации органов внутренних дел: Приказ МВД РФ № 565 от 1997 г.

3.2. О мерах по созданию межрегиональной специальной заградительной системы контрольных постов милиции: Приказ МВД РФ № 124 от 1992 г.

3.3. О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 3 мая 1994 г. № 445: Приказ МВД РФ № 372 от 1994 г. *Дополнительная*

3.4. *Дмитриев С. Н. и др.* Стационарные посты // Сборник МВД СССР. 1989. №2. С. 80-83.

3.5. *Зырянов А. А.* Правовые, организационные, тактические вопросы совершенствования деятельности дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД СССР. М., 1984.

3.6. *Майоров В. И.* Мотодельтапланы: перспектива использования // Сборник МВД СССР. 1991. № 2. С. 58-60.

3.7. Надзор за дорожным движением. М., 1990.

3.8. *Смуров Ю. В., Козлов Ю. М.* Некоторые вопросы организации надзора за дорожным движением // Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. М., 1988. С. 35-41.

3.9. *Смуров Ю. В., Филиппов В. Б.* Методы скрытого патрулирования // Сборник МВД СССР. 1988. № 2. С. 69-75.

Раздел 4

Основная

4.1. О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации: Указ Президента Российской Федерации от 27 июня 1998 г. № 728 // СЗ РФ. 1998. № 26. Ст. 3066.

4.2. ГОСТ Р-50597-1993 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

4.3. Инструкция по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России. - Утв. приказом МПС России ЦП № 566 от 29 июня 1998 г.

4.4. *Бабков В. Ф.* Дорожные условия и безопасность движения. М., 1993.

Дополнительная

4.5. О придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования: Указ Президента РФ от 27 июня 1998 г. №727 // СЗ РФ. 1998. №26. Ст. 3065[^].

4.6. О Федеральном дорожно-строительном управлении при Федеральной дорожной службе России: Указ Президента РФ от 16 июня 1997г. № 726 // Сборник нормативных актов, регламентирующих деятельность Госавтоинспекции. М., 1998. Т. 6. С. 35-37.

4.7. Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог (ВСН 24-88). М., 1989.

4.8. *Васильева А. П., Сиденко В. М.* Эксплуатация автомобильных дорог и организация дорожного движения. М., 1990.

4.9. Зимнее содержание автомобильных дорог. М., 1983.

- 4.10. *Клтковштейн Г. И., Афанасьев М. Б.* Организация дорожного движения. М., 1992.
- 4.11. *Кременец Ю. А.* Технические средства организации дорожного движения. М., 1990.
- 4.12. *Логинов В. Ю. и др.* Проблемы реализации дорожных условий в мес-тах совершения дорожно-транспортных происшествий // Проблемы правового и технического обеспечения деятельности Госавтоинспекции. М., 1996.
- 4.13. *Сытьянов В. В.* Транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог. М., 1984.
- 4.14. *Шестокас Ё. Д., Самойлов А. С.* Конфликтные ситуации и безопасность движения в городах. М., 1987.
- 4.15. Инструкция о порядке согласования распространения наружной рекламы в полосе отвода и придорожной зоне автомобильных дорог на территории городских и сельских поселений. - Утв. приказом Федеральной дорожной службы России № 405 от 1998 г.
- 4.16. Инструкция по организации дорожного движения и ограждению мест производства дорожных работ (ВСН 37-84). М., 1985.
- 4.17. Методика и приборы контроля транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог. М., 1996.

Раздел 5

Основная

- 5.1. Об охране атмосферного воздуха: Федеральный закон от 2 апреля 1999 г. (4 мая 1999 г.) № 96-ФЗ // СЗ'РФ. 1999. № 18. Ст. 222.
- 5.2. ГОСТ 17.2.2.03-87. Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерений. Содержание окиси углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями.
- 5.3. ГОСТ 21393-75. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерения.
- 5.4. Инструкция о порядке направления граждан на освидетельствование для установления состояния опьянения и проведения освидетельствования (МВД, Минюст и Минздрав СССР № 45-06-14/ 14-К-8-347 от 1983 г.).
- 5.5. О мерах по дальнейшему усовершенствованию медицинского освидетельствования для установления факта употребления алкоголя и состояния опьянения: Приказ Министерства здравоохранения СССР № 694 от 1988 г.
- 5.6. О мерах по выполнению постановления Совета Министров РСФСР от 3 сентября 1991 г. № 455: Приказ МВД РФ № 170 от 1991 г.
- 5.7. О порядке реализации норм Указа Президента РФ от 14 июля 1994 г. № 1226 «О неотложных мерах по защите населения от бандитизма и иных проявлений организованной преступности»: Указание МВД РФ № 2815/1/2898/20 от 1994г.

Дополнительная

- 5.8. Об охране окружающей природной среды: Закон РСФСР от 19 декабря 1991г. № 2060-1 (в ред. законов РФ от 21 февраля 1992г. №2397-1, 2 шоня 1993г. № 5076-1) // Ведомости РСФСР. 1992. № 10. Ст. 457, ст.459; Ведомости РФ. 1993. № 29. Ст. 1111.

5.9. О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции

безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 31 июля 1998г. № 880 // СЗ РФ. 1998. № 32. Ст. 3916.

5.10. Об утверждении Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автомототранспортных средств: Постановление Правительства РФ от 24 июня 1998 г. № 638 // СЗ РФ. 1998. № 26. Ст. 3090.

5.11. ГОСТ 27436-87. Внешний шум автотранспортных средств. Допустимые уровни и методы измерений.

5.12. ГОСТ 17822-78. Радиопомехи промышленные от устройств с двигателями внутреннего сгорания. Нормы и методы испытаний.

5.13. Временная инструкция о порядке освидетельствования для установления факта употребления алкоголя и состояния опьянения. (Минздрав СССР № 06-14/33 14-1988 г.).

5.14. О безопасности пассажирских перевозок автомобильным транспортом: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/5-1993 г.

5.15. Выявление водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения: Обзор зарубежного опыта. М., 1995.

5.16. *Голубев И., Новиков Ю. В.* Окружающая среда и транспорт. М., 1987.

5.17. *Горшкова А. Е.* Человек в дорожном движении. Тула, 1985.

5.18. *Дехтярев З. В.* Охрана окружающей среды. М., 1989.

5.19. Дистанционный контроль скорости движения транспортных средств. М., 1987.

5.20. *Дмитриевский А. В., Тюфяков А. С.* О регулировке токсичности отработавших газов // Автомобильная промышленность. 1992. № 2. С. 25-28.

5.21. *Дербаремдикер А. Д., Трофименко Ю. В.* Правовое обеспечение экологической чистоты автомототранспортных средств // Автомобильная промышленность. 1992. № 2. С. 6-7.

5.22. *Евгеньев И. Е.* Защита среды обитания от транспортных загрязнений // Автомобильные дороги. 1990. № 6. С. 30-34.

5.23. *Жегали О. И., Луначев П. Д.* Снижение токсичности автомобильных двигателей. М., 1986.

5.24. *Иванов В. Н., Сторчевус В. К.* Экология и автомобилизация. Киев, 1990.

5.25. *Каишанов В. Г., Баваров Б. Н.* Разработка и внедрение ИПС Госавтоинспекции // Вестник МВД РФ. 1995. № 4-5. С. 134-138.

5.26. *Криницкий Е.* Состояние подвижного состава и безопасность дорожного движения // Автомобильный транспорт. 1998. № 3. С. 21-23.

5.27. Методика экспресс-определения новых наркотических веществ. М¹ 1997.

- 5.28. *Москаленко В. Ф.* Психологические приемы в деятельности сотрудников органов внутренних дел. Ташкент, 1990.
- 5.29. Научно-технический прогресс в оснащении органов внутренних дел. М., 1988.
- 5.30. О некоторых аспектах использования антирадаров // Организационные и правовые проблемы совершенствования деятельности Госавтоинспекции. М., 1996. С. 99-102.
- 5.31. Охрана окружающей природной среды: Постат. коммент. к Закону России. М, 1993.
- 5.32. *Плечегов А., Данченко В.* Программа управления природоохранной деятельностью в системе транспортно-дорожного комплекса // Автомобильный транспорт. 1992. № 11. С. 13-14.
- 5.33. Профилактика дорожно-транспортных происшествий и борьба с ними. Копенгаген, 1979.
- 5.34. *Фишптов В. В.* Экологические расчеты при проектировании автомобильных дорог//Автомобильные дороги. 1990. № 5.
- 5.35. *Филонов Л. Б.* Тренинги делового общения сотрудников органов внутренних дел с различными категориями граждан. М., 1992.
- 5.36. *Шостром Э.* Анти-Карнеги, или Человек-манипулятор. Минск, 1992.
- 5.37. Экологическая безопасность транспортных потоков. М., 1989.
- 5.38. *Якушев Л. Е.* Административно-правовые средства борьбы милиции с наркоманией. Минск, 1988.

Раздел 6

Основная

- 6.1. Положение о Государственном надзоре за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации. - Утв. постановлением Правительства РФ от 13 декабря 1993 г. № 1291 (в ред. постановлений Правительства РФ от 12 марта 1996 г. № 271, 2 февраля 1998г. № 141) // САПП РФ. 1993. № 51. Ст. 4943; СЗ РФ. 1996. № 13. Ст. 1345; 1998. № 6. Ст. 760.
- 6.2. О государственной регистрации автотранспортных средств и Других видов самоходной техники на территории Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 12 августа 1994 г. № 938 (в ред. постановления Правительства РФ от 31 июля 1998 г. № 866 // СЗ РФ. 1994. № 17. Ст. 1999; СЗ РФ. 1998. № 32. Ст. 3910.
- 6.3. Положение о лицензировании перевозок автомобильным транспор-^{том} пассажиров и грузов международного сообщения, а также грузов в

пределах Российской Федерации. - Утв. постановлением Правительства РФ от 16 марта 1997 г. № 322 // СЗ РФ. 1997. № 13. Ст. 1541.

- 6.4. Положение о лицензировании пассажирских перевозок автомобильным транспортом (кроме международных) в Российской Федерации. - Утв. поста-

новлением Правительства РФ от 14 марта 1997г. № 295 // СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1432.

6.5. Об утверждении Инструкции по применению Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений: Приказ МВДРФ № 860 от 1997г.

6.6. Об утверждении образцов водительских удостоверений: Приказ МВДРФ № 120 от 1999г.

6.7. Об оказании МВД РФ содействия государственной фельдъегерской службе при Правительстве Российской Федерации в организации оперативной доставки корреспонденции: Приказ МВД РФ № 6/29 от 1999 г.

6.8. О мерах по реализации постановления Правительства РФ от 7 декабря 1996г. № 1445: Приказ МВД РФ, ГТК и Госстандарта России № 399/388/195 от 30 июля 1997 г.

6.9. Положение о проведении государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. - Утв. постановлением Правительства РФ от 31 июля 1998 г. № 880 // СЗ РФ. 1998. № 32. Ст. 3916.

6.10. О порядке регистрации транспортных средств: Приказ МВД № 624 от 1996г.

6.11. О введении бланка нотариальной доверенности на право пользования и распоряжения транспортными средствами: Приказ Министерства юстиции и МВД РФ № 19-01-31-95/65 от 1995 г.

6.12. Об учете автотранспортных средств и специальной продукции Госавтоинспекции: Приказ МВД РФ № 125 от 1995 г.

6.13. Правила государственной регистрации тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним органами государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации (гостехнадзора). - Утв. Министерством сельского хозяйства и продовольствия РФ от 16 января 1995 г. // БНА. 1995. №5.

6.14. Правила проведения государственного технического осмотра тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним органами государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации // БНА. 1995. № 1!

6.15. О внесении изменений и дополнений в приказ МВД России 26 ноября 1996 г. № 624: Приказ МВД РФ № 413 от 1998 г.

6.16. О международном водительском удостоверении: Приказ МВД РФ № 603 от 1998г.

6.17. Об автотранспорте службы инкассации: Указание МВД РФ № 11/3181 от 1993г.

6.18. Положение о порядке регистрации и эксплуатации испытательной автомобильной техники: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/5-1130 от 1994 г.

- 6.19. О создании условий для безопасности передвижения автомобильным транспортом руководителей высших органов государственной власти: Указание МВД РФ № 1/5820 от 1994 г.
- 6.20. О порядке регистрации транспортных средств филиалами и представителями юридического лица: Указание МВД РФ № 1/1465 от 1995 г.
- 6.21. О регистрации машин и порядка допуска к управлению ими: Указание Главгостехнадзора России № 2108-195/1 от 1995 г.
- 6.22. О пресечении фактов торговли бланками документов: Указание МВД РФ № 1/2347 от 1995 г.
- 6.23. О реализации органами внутренних дел мер по осуществлению контроля в сфере международных автомобильных перевозок: Указание МВД РФ № 1/14584 от 1998 г.
- 6.24. О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 18 августа 1995 г. № 822: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/5-1652 от 1995 г.
- 6.25. О порядке действий при выявлении разыскиваемых регистрационных документов: Указание МВД РФ № 1/1327 от 1995 г.
- 6.26. Каталог документов, необходимых для допуска водителей и транспортных средств к участию в дорожном движении. М., 1996.
- 6.27. Памятка о признаках подделки водительских документов, маркировочных данных легковых автомобилей и способах их выявления. М., 1994.

Дополнительная

- 6.28. О дорожных фондах в РСФСР: Закон РСФСР от 18 октября 1991 г. № 1759-1 (с послед. изм. и дополн.) // Ведомости РСФСР. 1991. № 44. Ст. 1426.
- 6.29. О гражданстве РСФСР: Закон РСФСР от 23 ноября 1991 г. № 1948-1 (в ред. Закона РФ от 17 июня 1993 г. № 5206-1, Федерального закона от 18 января 1995 г. (6 февраля 1995 г.) № 13-ФЗ) // Ведомости РСФСР. 1991. № 6. Ст. 243; Ведомости РФ. 1993. № 29. Ст. 1112; СЗ РФ. 1995. № 7. Ст. 496.
- 6.30. О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушения порядка их выполнения: Федеральный закон от 2 июля 1998 г. (24 июля 1998 г.) № 127-ФЗ // СЗ РФ. 1998. № 31. Ст. 3805.
- 6.31. О сертификации продукции и услуг. Закон РФ от 10 июня 1993 г. № 5151-1 (в ред. федеральных законов от 22 ноября 1995 г. (27 декабря 1995 г.) № 211-ФЗ, 11 февраля 1998 г. (2 марта 1998 г.) № 30-ФЗ, 2 июля 1998 г. (31 июля 1998 г.) № 154-ФЗ) // Ведомости РФ. 1993. № 26. Ст. 966; СЗ РФ. 1996. № 1. Ст. 4; 1998. № 10. Ст. 1143; № 31. Ст. 3832.
- 6.32. О стандартизации: Закон РФ от 10 июня 1993 г. № 5154-1 (в ред. Федерального закона от 22 ноября 1995 г. (27 декабря 1995 г.) № 211-ФЗ) // Ведомости РФ. 1993. № 25. Ст. 917; СЗ РФ. 1996. № 1. Ст. 4.

- 6.33. О некоторых вопросах, связанных с эксплуатацией автотранспорта в Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 8 апреля 1992 г. № 228 (с послед. изм. и дополн.).
- 6.34. Положение о перемещении товаров физическими лицами через таможенную границу Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 10 июля 1999 г. № 783 // Российская газета, 16 июля.
- 6.35. Об утверждении Правил продажи отдельных видов товаров, Перечня товаров длительного пользования, на которые не распространяется требование покупателя о безвозмездном предоставлении ему на период ремонта или замены аналогичного товара, и Перечня непродовольственных товаров надлежащего качества, не подлежащих возврату или обмену на аналогичный товар других размера, формы, габарита, фасона, расцветки или комплектации: Постановление Правительства РФ от 19 января 1998 г. № 55 (в ред. постановления Правительства РФ от 20 октября 1998 г. № 1222) // СЗ РФ. 1998. № 4. Ст. 482; № 43. Ст. 5357.
- 6.36. Об утверждении Правил комиссионной торговли непродовольственными товарами: Постановление Правительства РФ от 6 июля 1998 г. № 569 // СЗ РФ. 1998. № 24. Ст. 2733.
- 6.37. Об утверждении Положения о Российской транспортной инспекции Министерства транспорта РСФСР: Постановление Правительства РСФСР от 26 ноября 1991 г. № 20 (с послед. изм. и дополн.) // Сборник нормативных актов, регламентирующих деятельность Госавтоинспекции. 1998. Т. 6. С. 49-59.
- 6.38. Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 26 апреля 1997 г. № 501 (в ред. постановлений Правительства РФ от 13 августа 1998 г. № 950, 31 октября 1998 г. № 1272) // Сборник нормативных актов, регламентирующих деятельность Госавтоинспекции. 1998. Т. 6. С. 61-79.
- 6.39. Об утверждении Положения о Федеральной дорожной службе: Постановление Правительства РФ от 13 августа 1997 г. № 1033 (в ред. постановлений Правительства РФ от 1 декабря 1997 г. № 1513, 31 октября 1998 г. № 1284) // СЗ РФ. 1997. № 34. Ст. 3974; № 49. Ст. 5601; 1998. № 45. Ст. 5526.
- 6.40. Положение о порядке оформления, выдачи и обмена удостоверения беженца. - Утв. постановлением Правительства РФ от 12 декабря 1995 г. № 1227 // Сборник нормативных актов, регламентирующих деятельность Госавтоинспекции. 1996. Т. 4. С. 79-81.
- 6.41. Правила аккредитации и пребывания корреспондентов иностранных средств массовой информации на территории Российской Федерации. - Утв. постановлением Правительства РФ от 13 сентября 1994 г. № 955 // СЗ РФ. 1994. № 21. Ст. 2399.
- 6.42. Положение об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов. - Утв. приказом Минтранса РФ от 9 марта 1995 г. № 27.
- 6.43. Об утверждении Временных правил регистрации и учета таможенными органами транспортных средств, зарегистрированных в других странах и

временно находящихся на территории РФ сроком до 6 месяцев: Приказ ГТК РФ № 137 от 2 марта 1995 г.

6.44. О совершенствовании системы медицинского осмотра трудящихся и водителей индивидуальных транспортных средств: Приказ Министерства здравоохранения СССР № 555 от 29 сентября 1989 г. (в ред. приказа Минздравмедпрома РФ № 280 от 1997 г.).

6.45. О порядке проведения предварительных и периодических медицинских осмотров работников и медицинских регламентах допуска к профессии: Приказ Министерства здравоохранения РФ № 90 от 1996 г.

6.46. О дополнительной защите спецпродукции Госавтоинспекции: Указание МВД РФ №13/5-1004 от 1997 г.

6.47. О некоторых вопросах, связанных с использованием специальной продукции ГАИ: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/5-2774 от 1996 г.

6.48. Европейское соглашение, касающееся работы транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) / АСМАП. М., 1995.

6.49. Об усилении контроля за осуществлением иностранцами грузовых каботажных перевозок: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/2-1640 от 1997 г.

6.50. Требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые при лицензировании перевозочной деятельности на автомобильном транспорте. - Утв. приказом Министерства транспорта РФ от 30 марта 1994 г. № 15 // БНА. 1994. № 8.

6.51. Об утверждении формы удостоверения ввоза транспортного средства: Приказ Государственного таможенного комитета № 507 от 1994 г.

6.52. О внесении изменений и дополнений в Инструкцию, утвержденную приказом МВД РФ № 860 от 1997 г.: Приказ МВД РФ № 390 от 1998 г. // БНА. 1998. №19.

6.53. *Гусев А.* Подделка документов: способы выявления // Частный сыск и охрана. 1992. № 3. С. 22-31.

6.54. *Кртыцкий Е.* Безопасность международных перевозок на дорогах России // Автомобильный транспорт. 1998. № 7. С. 15-17.

6.55. *Можчинский В. С.* Контроль за соблюдением режима труда и отдыха водителей на международных автомобильных перевозках. М., 1998.

6.56. Об организации и проведении государственного технического осмотра транспортных средств: Приказ МВД РФ № 199 от 1999 г.

6.57. О введении бланков «Талон о регистрации транспортного средства» и «Талон ГТО» для транспортных средств Вооруженных Сил Российской Федерации: Указание ГУГИБДД МВД РФ № 13/7-2948 от 1999 г.

6.58. О порядке регистрации и проведении годового технического осмотра транспортных средств в Вооруженных Силах Российской Федерации: Приказ Минобороны РФ № 88 от 1999 г.

6.59. О внесении изменений и дополнений в Инструкцию, утвержденную приказом МВД Российской Федерации от 26 ноября 1996 г. № 624: Приказ МВД РФ №1 и от 1999г.

6.60. О введении в действие в системе МВД России Инструкции о порядке выдачи ветеринарных сопроводительных документов на подконтрольные Госветнадзору грузы: Приказ МВД РФ № 419 от 1999 г.

6.61. *Елисеев К. В. и др.* Экспертный видеокомплекс для анализа определения подлинности документов, банкнот и ценных бумаг // Специальная техника: Сб. науч. тр. М., 1998. С. 22-26.

6.62. Об учете транспортных средств, эксплуатирующихся по доверенностям: Указание ГУГИБДД МВД РФ № 13/6 от 1999 г.

6.63. О надзоре за движением грузовых транспортных средств в период весеннего ограничения движения: Указание ГУГИБДД МВД РФ № 13/6-1023 от 1999 г.

6.64. Правила допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста). - Утв. постановлением Правительства РФ от 12 июля 1999 г. № 796 // СЗ РФ. 1999. № 29. Ст. 3759.

Раздел 7

Основная

7.1. ГОСТ Р 50574-93. Автомобили, автобусы и мотоциклы специальных и оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные звуковые и световые сигналы.

7.2. ГОСТ Р 50577-93. Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования.

7.3. ОСТ. 37.001. 269-96. Транспортные средства. Маркировка.

7.4. О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 4 февраля 1997 г. № 138: Приказ МВД РФ № 116 от 1997 г.

7.5. О государственных регистрационных знаках транспортных средств: Приказ МВД РФ № 121 от 1999 г.

7.6. Инструкция об организации изготовления и выдачи государственных регистрационных знаков с изображением Государственного флага Российской Федерации на транспортные средства должностных лиц высших органов государственной власти России: Указание МВД РФ № 1/5831 от 1994 г.

Дополнительная

7.7. Об упорядочении использования специальных сигналов и особых государственных регистрационных знаков на автотранспорте: Постановление Правительства РФ № 3 от 8 января 1996 г. (с посл. изм. и доп.) // СЗ РФ. 1996. №3. Ст. 184.

7.8. Положение об эмблеме и флаге организаций Федеральной почтовой связи Российской Федерации. - Утв. Указом Президента РФ от 17 марта 1997 г. № 240 // СЗ РФ. 1997. № 13. Ст. 1518.

7.9. ГОСТ Р 50798-95. Знак отличительный транспортных средств, участвующих в международном дорожном движении. Типы и размеры. Технические требования.

- 7.10. ГОСТ 12969-67. Таблички для машин и приборов. Технические требования.
- 7.11. ГОСТ 12971-67. Таблички прямоугольные для машин и приборов. Размеры.
- 7.12. ГОСТ 26828-86. Изделия машиностроения и приборостроения. Маркировка.
- 7.13. ГОСТ Р 50460-92. Знак соответствия при обязательной сертификации. Форма, размеры, технические требования.
- 7.14. ИСО 3780-83. Автомобили. Международный идентификационный код изготовителей (\\ПУ11).
- 7.15. ИСО 4030-83. Идентификационный номер транспортного средства (УГМ). Место расположения. Способ нанесения.
- 7.16. ИСО 3779—83. Дорожный транспорт. Идентификационный номер автомобилей. Содержание и структура.
- 7.17. О порядке контроля за соответствием конструкции транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения: Указание МВД РФ № 13/5-750 от 1993г.
- 7.18. О дополнительных мерах по выявлению похищенных и незаконно приобретенных транспортных средств иностранного производства: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/4-298 от 1996 г.
- ⁹ - ^с - Н. Дмитриев «ДПС.

- 7.19. Перечень цифровых кодов, применяемых на регистрационных знаках для обозначения транспортных средств аккредитованных дипломатических представительств, консульских учреждений, международных (межгосударственных) организаций, иностранных банков и фирм, зарубежных органов печати, радио и телевидения. - Утв. приказом МВД РФ № 121 от 1999 г.
- 7.20. Исследование маркировочных данных автотранспортных средств. М., 1995.
- 7.21. *Мамаев А. Ю.* Из практики применения рентгеновских излучателей «РЕЙС — И» при исследовании поддельных номеров на кузовах легковых автомобилей // Экспертная практика. 1992. № 34. С. 41-42.
- 7.22. Маркировка транспортных средств. М., 1987.
- 7.23. Места маркировки агрегатов автотранспортных средств. Нижний Новгород, 1991.
- 7.24. *Патрушев З. З.* К вопросу о восстановлении уничтоженных знаков на металлических изделиях // Экспертная практика. 1980. № 15.
- 7.25. Справочник регистрационных знаков транспортных средств. М., 1996.
- 7.26. О государственной регистрации и опознавательных знаках, надписях и обозначениях транспортных средств Вооруженных Сил Российской Федерации: Приказ Минобороны РФ № 246 от 1997 г.
- 7.27. Справочник маркировки автотранспортных средств. Т. 1: Легковые автомобили стран СУГ. М., 1997.

Раздел 8

Основная

8.1. Об утверждении Инструкции о порядке применения органами внутренних дел и внутренними войсками специальных средств: Приказ МВД; СССР № 127 от 1989 г. ^

8.2. О мерах по выполнению постановления Совета Министров РСФСР от 3 сентября 1991 г. № 45 5: Приказ МВД РФ № 170 от 1991 г.

8.3. О мерах по реализации постановления Совета Министров- Правительства Российской Федерации от 2 декабря 1993 г. № 1256: Приказ МВД РФ № 609 от 1993 г. (в ред. приказов МВД РФ № 146, 620 от 1996 г.), // > ¹ БНА. 1994. № 5; Российские вести. 1996. 5 июня; БНА. 1997. № 2

Дополнительная

8.4. О государственной защите судей, должностных лиц правоохранительных и контролирующих органов: Федеральный закон от 22 марта 1995 г. (20 апреля 1995 г.) № 45-ФЗ (в ред. федеральных законов от 3 июля 1998 г. (21 июля 1998 г.) № 117-ФЗ, 17 декабря 1998 г. (января 1999 г.) № 11-ФЗ) // СЗ РФ. 1995. № 17. Ст. 1455; 1998. № 30. Ст. 3613; 1999. № 2. Ст. 238.

8.5. Об утверждении Наставления по физической подготовке сотрудников органов внутренних дел: Приказ МВД РФ № 412 от 1996 г.

8.6. О реализации норм Указа Президента Российской Федерации от 14 июня 1994 г. № 1226 «О неотложных мерах по защите населения от бандализма и иных проявлений организованной преступности»: Указание Генеральной прокуратуры, МВД и ФСК РФ 2815/1/2898/20 от 1994 г.

8.7. *Бородич А. А.* Операции по задержанию вооруженных преступников. Омск, 1990.

8.8. *Буданов А. В.* Обучение сотрудников правоохранительных органов тактике и методам обеспечения личной безопасности. М., 1997.

8.9. *Иванов В. Н.* Наука управления автомобилем. М., 1990.

8.10. Иностранная печать о техническом оснащении полиции. М., 1989.

8.11. *Зуев В. А.* Необходимая оборона и крайняя необходимость. М., 1996.

8.12. *Клебельсберг Д.* Транспортная психология. М., 1989.

8.13. *Кондрашов Б. П. и др.* Внимание: оружие. М., 1992.

8.14. *Коровкт А. Д., Остроумов А. С.* Экипировка и ее влияние на личную безопасность сотрудников ГАИ / ГУГАИ МВД РФ // Информационный бюллетень. 1998. № 3. С. 54 -57.

8.15. *Мтешкина Н. Д. и др.* Преследование и задержание нарушителей полицией на дороге / ГУГАИ МВД РФ // Информационный бюллетень. 1998. № 4. С. 66-69.

8.16. Основы тактики задержания преступника. М., 1996.

8.17. *Папкин А. И.* Личная безопасность сотрудников органов внутренних дел. М., 1996.

8.18. *Пинт А.* Самоучитель безопасной езды. Тверь, 1995.

8.19. *Резвых В., Алоян А.* Стрелять или не стрелять? // Профессионал. 1998. № 3(24). С. 41.

- 8.20. *Савелий М.* Что предпринять, чтобы задержать лиц, находящихся в разыскиваемом автомобиле? // Профессионал. 1998. № 3(24). С. 42-43.
- 8.21. Сборник материалов о положительной практике работы органов внутренних дел России и правоприменительных органов зарубежных стран. М., 1994.
- 8.22. *Трубнжов В. Ф., Истомин Г. П.* Травматизм при дорожно-транспортных происшествиях. Харьков, 1977.
- 8.23. *Цыганков Э. С.* Управление автомобилем в критических ситуациях. М., 1993/1. :.-.-. ;с
19*

Раздел 9

Основная

- 9.1. Правила учета дорожно-транспортных происшествий. - Утв. постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 // СЗ РФ. 1995 № 28.Ст. 2681.
- 9.2. Об утверждении примерной инструкции о порядке приема, регистрации, учета и разрешения в органах и учреждениях внутренних дел заявлений, сообщений и другой информации о преступлениях и происшествиях: Приказ МВД СССР № 415 от 1990 г.
- 9.3. Приказ МВД РФ № 170 дсп от 1993 г.
- 9.4. О мерах по дальнейшему совершенствованию деятельности дежурных частей органов внутренних дел и системы представления оперативной информации: Приказ МВД РФ № 550 от 1996 г.
- 9.5. О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647: Приказ МВД РФ № 328 от 1996 г.
- 9.6. Приказ МВД РФ № 296 ДСП от 1997 г.
- 9.7. Об утверждении аптечки первой помощи (автомобильной): Приказ Минздравмедпрома РФ № 325 от 1996 г. // БНА. 1997. № 14.
- 9.8. О совершенствовании информационно-аналитической деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: Указание ГУГАИ МВД СССР № 27 / г-1941 от 1989 г.
- 9.9. *Зомосковцев П. В., Коробеев А. И.* Квалификация транспортных преступлений. Хабаровск, 1988.
- 9.10. *Лукьянов В. В.* Транспортные и другие техногенные преступления и проступки. М., 1997.
- 9.11. Комментарий к Уголовному кодексу. М., 1997.
- 9.12. *Куринов В. А.* Автотранспортные преступления. М., 1976.
- 9.13. Криминалистика. Техника, тактика, организация и методика расследования преступлений. Волгоград, 1995. Т. 3.
- 9.14. *Папышев Н. М.* Водителю о первой медицинской помощи. М., 1985.
- 9.15. *Русаков М. Н.* Следы преступлений. Омск, 1988.
- 9.16. *Рябков Е. М.* Психологические аспекты тактики следственных действий. Нижний Новгород, 1996.

9.17. Состояние и проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий. Ижевск, 1993.

Дополнительная

9.18. *Величко В. Н., Цикулин А. Е.* Основы доврачебной помощи. М., 1996. 9; 1-9. Оказание работниками ГАИ первой медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортном происшествии. М., 1997.

9.20. Первая медицинская помощь при дорожно-транспортных происшествиях. М., 1996.

9.21. *Петров П. Н., Соколов В. А.* Первая помощь при переломах. М., 1968.

9.22. *Ромднов В. В.* Юридическая психология. М., 1999.

9.23. Справочник по оказанию скорой и неотложной помощи. Т. 1-2. Ростов-на-Дону, 1995.

9.24. Справочник по оказанию скорой и неотложной медицинской помощи. М., 1977.

Разделы 10-11

Основная

10.1. Обзор о состоянии работы по производству дознания и расследования дорожно-транспортных происшествий: Указание МВД РФ № 17/3-281-13/2-80 от 1993 г.

Дополнительная

10.2. Вопросы расследования преступлений. М.: Спарк, 1997.

10.3. *Гозизов В. А., Филиппов А. Г.* Видеозапись и ее использование при производстве следственных действий. М., 1997.

ЮА. Диденко Ф. К. Применение научно-технических средств и методов при осмотре места происшествия. Ярославль, 1989.

10.5. *Жулев В. И. и др.* Расследование дорожно-транспортных преступлений. М., 1991.

10.6. *Зуев П. М.* Методика расследования дорожно-транспортных происшествий. М., 1990.

10.7. *Иларионов В. А.* Экспертиза дорожно-транспортных происшествий М., 1989.

10.8. Криминалистика. М., 1995.

10.9. Криминалистика. М., 1993.

10.10. *Кокурт Г. А.* Организационные основы деятельности следственно-оперативных групп. М., 1998.

10.11. *Коршаков И. А. и др.* Определение скорости автомобиля в момент наезда на пешехода. М., 1992.

10.12. *Котик М. М., Котик В. В.* Расследование дорожно-транспортных происшествий. Таллинн, 1980.

10.13. Методические рекомендации по предварительному исследованию следов на месте происшествия. М., 1983.

10.14. Осмотр места происшествия. М., 1995.

10.15. Основы криминалистической экспертизы материалов, вещества и изделий. М., 1993.

- 10.16. Основы инженерно-технических экспертиз. М., 1993.
- 10.17. Перечень основных неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация машин // Российская газета. 1995. 30 июня.
- 10.18. *Пикуров Н. И.* Квалификация дорожно-транспортных происшествий // Информационный бюллетень Следственного комитета МВД России. 1998. № 2 (95). С. 80-89.
- 10.19. *Поздтков В.* Дорожно-транспортные происшествия с особо тяжкими последствиями // Автомобильный транспорт. 1998. № 6. С. 19-20.
- 10.20. Правила судебно-медицинской экспертизы тяжести вреда здоровью. - Утв. приказом Минздрава РФ № 407 от 10 декабря 1996 г.
- 10.21. Производство дознания подразделениями Госавтоинспекции по дорожно-транспортным происшествиям. М., 1985.
- 10.22. *Рахубовский Ю. и др.* ДТП: уровень риска и возможности оценки // Автомобильный транспорт. 1998. № 1. С. 55-57.
- 10.23. Расследование отдельных видов преступлений. М., 1995.
- 10.24. *Родионов Л. Д.* Расследование дорожно-транспортных преступлений. М., 1990.
- 10.25. *Семенцов В. А.* Видео- и звукозапись доказательной деятельности следователя. М., 1997.
- 10.26. *Сергеев А. И., Петуховский А. А.* Задержание и допрос подозреваемого в деятельности органов внутренних дел. М., 1989.
- 10.27. *Случевский М. В., Барков А. И.* Особенности расследования дорожно-транспортных происшествий, связанных с гибелью детей // Информационный бюллетень следственного комитета МВД РФ. 1994. № 4 (77). С. 52-55.
- 10.28. *Сова Ф. П.* Следы шин автотранспортных средств и их использование в розыскной и следственной практике. М., 1978.
- 10.29. *Суворов Ю. Б.* Теоретические и методические проблемы комплексного экспертного исследования системы «Водитель - автомобиль — дорога» при расследовании дорожно-транспортных происшествий. М., 1993.
- 10.30. Судебные экспертизы. М., 1989.
- 10.31. Технические средства для работы на местах дорожно-транспортных происшествий. М., 1996.
- 10.32. Диагностическое оборудование для проведения государственного технического осмотра. М., 1998.
- 10.33. Автоматизированные системы фиксации и реконструкции дорожно-транспортных происшествий. М., 1998.
- 10.34. Правила использования тахографов на автомобильном транспорте в Российской Федерации: Приказ Минтранса РФ № 86 от 1998.Г. ,,, 10.35, ГОСТ 25478-91. Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки
- 10.36. ГОСТ Р-99 «Автотранспортные средства. Цветографические схемы размещения светоотражающей маркировки. Технические требования».

10.37. ГОСТ Р-99 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения светоотражающей маркировки для транспортных средств большой длины и грузоподъемности».

Раздел 12

Основная

12.1. Об оперативно-розыскной деятельности: Федеральный закон от 5 июля 1995 г. (12 августа 1995 г.) № 144-ФЗ (в ред. федеральных законов от 13 июня 1997 г. (18 июля 1997 г.) № 101-ФЗ, от 3 июля 1998 г. (21 июля 1998 г.) № 117-ФЗ, от 4 декабря 1998 г. (5 января 1999 г.) № 6-ФЗ) // СЗ РФ. 1995. № 33. Ст. 3349; 1997. № 29. Ст. 3502; 1998. № 30. Ст. 3613; 1999. № 2. Ст. 233.

12.2. О формировании и ведении централизованных оперативно-справочных, розыскных, криминалистических учетов, экспертно-криминалистических коллекций и картотек органов внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД РФ № 400 от 1993 г.

12.3. Приказ МВД РФ № 20 ДСП от 1996 г.

12.4. Об утверждении Инструкции о порядке исполнения и направления органами внутренних дел РФ запросов и поручений по линии Интерпола: Приказ МВД РФ № 10 от 1994 г.

12.5. О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автототранспортные средства: Приказ МВД РФ № 58 от 1994 г.

12.6. О внесении изменений и дополнений в Инструкцию по организации розыска автототранспортных средств, утвержденную приказом МВД РФ от 17 февраля 1994 г. № 58: Приказ МВД РФ № 152 от 1996 г.

12.7. О дополнительных мерах по розыску похищенного автотранспорта: Указание МВД РФ № 1/2725 от 1993 г.

12.8. О повышении эффективности розыска транспортных средств: Указание МВД РФ № 1/5176 от 1994 г.

12.9. Методические рекомендации по организации раскрытия преступлений органами внутренних дел. М., 1994.

Дополнительная

12.10. О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации: Закон РФ от 11 марта 1992 г. № 2487-1 // Ведомости РФ. 1992. № 17. Ст. 888.

12.11. О порядке возвращения транспортных средств, похищенных на территории других государств: Указание ГУУР МВД РФ № 6/2408 от 1994 г.

12.12. *Алексахин А. В.* Транснациональный характер преступлений бизнеса // Вестник МВД Российской Федерации. 1994. № 4. С. 50-52.

12.13. *Алимов С. Б. и др.* Криминология. М., 1992.

12.14. *Веденеев В. В. и др.* Тактика выявления и задержания угнанных и похищенных транспортных средств. М., 1994.

12.15. *Веденеев В. В.* Криминологическая характеристика водителей, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий / НИЦ ГАИ МВД РФ //

Проблемы совершенствования деятельности Госавтоинспекции России. М., 1993. С. 76-79.

12.16. *Гарбузов В. М.* Бандитизм: прошлое и настоящее // Вестник МВД Российской Федерации. 1996. № 6. С. 92-99.

12.17. *Гирько С. И., Красненский Е. А.* Осмотр места происшествия как источник доказательств по делам о дорожно-транспортных преступлениях // Проблемы предварительного следствия и дознания. М., 1991. С.101-106.

12.18. *Гуляков А. Д., Караханов Н. В.* Организация взаимодействия криминальной милиции с милицией общественной безопасности и органами предварительного следствия в процессе раскрытия и расследования преступлений. М., 1995.

12.19. *Жулев В. И., Баяхчев В. Г.* Расследование дел об угонах и кражах автотранспорта. М., 1993.

12.20. *Жерондо К.* Безопасность движения. М., 1979.

12.21. Исследование сварочных материалов и продуктов ручной дуговой сварки (резки). М., 1989.

12.22. *Казакевич А. С.* Организационно-тактические вопросы деятельности органов внутренних дел по предупреждению и раскрытию угонов автотранспортных средств. Минск, 1984.

12.23. *Корнелюк В. С.* Криминалистическая характеристика краж автотранспортных средств и ее использование в следственной практике: Автореф. канд. дисс. Волгоград, 1997.

12.24. *Корнелюк В. С.* Характеристика организованных преступных групп, совершающих кражи автомобилей // Проблемы борьбы с организованной преступностью. М., 1996.

12.25. *Ломтев С. П.* Законодательство и судебная практика по делам, связанным с использованием транспортных средств. М., 1992.

12.26. Методические рекомендации по расследованию краж и неправомерных завладений автомобилями и иными транспортными средствами // Информационный бюллетень Следственного комитета МВД России. 1997. №2(91). С. 71-81.

12.27. *Михатов Е. Н.* Остановить вал угонов автотранспорта // Вестник МВД Российской Федерации. 1994. № 4. С. 47-49.

12.28. *Ольховитов Ю. Н.* Основные направления компьютеризации службы Госавтоинспекции // Проблемы совершенствования деятельности Государственной автомобильной инспекции России: Сб. науч. тр. М., 1993. С. 3-18.

12.29. Опыт противодействия преступным посягательствам, связанным с автотранспортом. М., 1995.

12.30. *Решетников Б. М.* Использование возможностей автотехнической экспертизы в практике расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях // Информационный бюллетень Следственного комитета МВД РФ. 1994. № 1(78).

12.31. *Седов А. И.* Опасные дороги // Вестник МВД России. 1997. № 4. С. 60.

12.32. *Скороходов А. М.* Вернуть владельцу угнанную машину // Вестник МВД РФ. 1993. №1-2. С. 79-82.

- 12.33. Трасологическая экспертиза. Волгоград, 1996.
- 12.34. Требования к информационному взаимодействию компьютерных систем подразделений ГАИ с АИПС «Розыск». М., 1995.
- 12.35. Устинов С. Н., Струков В. М. Восстановление уничтоженных рельефных изображений на металлах, полимерах и дереве // Экспертная практика. 1986. № 27. С. 60-68.
- 12.36. Черноусов М. М. Некоторые вопросы борьбы с кражами и угонами мототранспортных средств // Вопросы борьбы с преступностью в современных условиях. М., 1988. С. 63-68.
- 12.37. Янушко В. И. Особенности осмотра и фиксации мест дорожно-транспортных происшествий, обнаружения следов и обеспечение их использования в розыске транспортных средств, скрывшихся с мест ДТП. Минск, 1985.
- 12.38. Ярмак В. А. и др. Метод косвенного определения общих признаков автомобиля по следам поворота // Экспертная практика. 1992. № 34. С. 43-45.
- 12.39. Жбанков В. А. Методика расследования бандитизма. М., 1998.

л,[^]

Раздел 13

Основная

- 13.1. О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом: Постановление Правительства РФ от 23 апреля 1994 г. № 372 (в ред. постановления Правительства РФ от 16 марта 1997 г. № 322) // СЗ РФ. 1994. № 1. Ст. 24; 1997. № 13. Ст. 1541.
- 13.2. Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации. - Утв. приказом Минтранса РФ от 27 мая 1996 г. // БНА. 1996. № 6.
- 13.3. Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом. - "тв. приказом Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. № 73 // Российские вести. 1996. 25 янв, 1 февр.

- 13.4. Разъяснения к Инструкции по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/7-2817 от 1996 г.
- 13.5. О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/2-883 от 1994 г.
- 13.6. О перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/7-354 от 1994 г.
- 13.7. Соглашение о взаимодействии Государственной противопожарной службы МВД России, Государственной автомобильной инспекции МВД России и Российской транспортной инспекции Минтранса России в контроле за обеспечением пожарной и дорожной безопасности при перевозке и реализации нефтепродуктов с передвижных АЗС: Соглашение ГУГАИ МВД РФ № 43/889 от 1994 г.

Дополнительная

- 13.8. ГОСТ 19433-88. Грузы опасные. Классификация и маркировка.
- 13.9. СНиП 2.05.03-84. Мосты и трубы.
- 13.10. Соглашение о сотрудничестве в области сопровождения и охраны органами внутренних дел (полиции) ценных и специальных грузов, перевозимых по территории других государств // Правовые основы деятельности МВД России. М., 1996. Т. 2. С. 640-643.
- 13.11. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОЦОГ) и протокол о подписании // Сборник нормативных актов, регламентирующих деятельность Госавтоинспекции. М., 1995. Т. 3. С. 7-15.
- 13.12. Булулуков Е. и др. Совершенствование перевозок опасных грузов // Автомобильный транспорт. 1997. № 3. С. 22-26.
- 13.13. Итоги науки и техники. Организация и безопасность дорожного движения. М., 1990. Т. 5.
- 13.14. Пендюхов Н. И. и др. Действия транспортной милиции при ликвидации последствий крушений, аварий и катастроф на железнодорожном транспорте. М., 1992.
- 13.15. Рекомендации по организации деятельности органов внутренних дел в чрезвычайных ситуациях технического характера. М., 1993.
- 13.16. Страничка криминалиста / ГУВДТ МВД РФ. М., № 21-22.
- 13.17. Сборник документов по перевозке опасных грузов автомобильным транспортом. М., 1996.
- 13.18. Об оружии: Федеральный закон от 13 ноября 1996 г. (13 декабря] 1996 г.) № 150-ФЗ (с посл. изм. и доп.) // СЗ РФ. 1996. № 51. Ст. 5681.
- 13.19. Специальные требования по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов класса I автомобильным транспортом: - Утв. Госкомоборонпромом РФ 21 июня 1994 г. и согласованы с Минтрансом РФ, МИС РФ и Минприроды РФ.
- 13.20. Буренин В., Воробьев Е. Перевозка нефтепродуктов автомобильным транспортом//Автомобильный транспорт. 1999. №2. С. 12-13.
- 13.21. Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств - участников Содружества Независимых Государств // Автомобильные дороги. 1999. № 6. С. 10-16.

Раздел 14

Основная

- 14.1. О государственной охране: Федеральный закон от 24 апреля 1996 г. (27 мая 1996 г.) № 57-ФЗ (в ред. Федерального закона от 13 июня 1997 г. (18 июля 1997 г.) № 101-ФЗ) // СЗ РФ. 1996. № 22. Ст. 2594; 1997. № 29. Ст. 3502
- 14.2. Распоряжение Президента РФ от 9 августа 1994 г. № 429-рп // СЗ РФ. 1994. №16. Ст. 1889.
- 14.3. О мерах по усилению безопасности дорожного движения при проведении в Российской Федерации спортивных мероприятий вне специаль-

ных спортивных сооружений: Постановление Правительства РФ от 3 мая 1994 г. № 446 // СЗ РФ. 1994. № 3. Ст. 226.

14.4. Положение по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения // БНА. 1995. №11.

14.5. Распоряжение Правительства РФ от 7 февраля 1995г. № 172-р (с изм., внесенными постановлением Правительства РФ от 31 июля 1998 г. № 866) // СЗ РФ. 1995. № 7. Ст. 598; 1998. № 32. Ст. 3"910.

14.6. О мерах по обеспечению безопасности и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения: Приказ МВД РФ № 260 от 1995 г.

14.7. О мерах по выполнению постановления Правительства Российской Федерации от 3 мая 1994 г. № 446: Приказ МВД РФ № 335 от 1994 г.

14.8. О внесении изменений и дополнений в приказ МВД России от 6 июня 1995 г. № 260: Приказ МВД РФ № 675 от 1996 г. // БНА. 1997. № 3.

14.9. О внесении изменений и дополнений в приказ МВД РФ от 14 сентября 1993 г. № 420: Приказ МВД РФ № 140 от 1996 г.

14.10. О милицеских подразделениях вневедомственной охраны при органах внутренних дел Российской Федерации по охране перевозимого имущества собственников: Приказ МВД РФ № 851 от 1997 г.

14.11. Соглашение о сотрудничестве в области сопровождения и охраны органами внутренних дел (полиции) ценных и специальных грузов, перевозимых по территории других государств // Правовые основы деятельности МВД России. М., 1996. Т. 2. С 640-643.

14.12. Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами. - Утв. приказом Минтранса РФ № 2 от 1997 г.

14.13. Об устранении недостатков в организации и осуществлении сопровождения транспортных средств: Указание МВД РФ № 1/398 от 1998 г.

14.14. Об объявлении Соглашения об основных направлениях взаимодействия и координации деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службы охраны Российской Федерации от 11 ноября 1998 г.: Приказ МВД РФ № 747 от 1998 г.

14.15. Об утверждении инструкции о порядке применения специальных световых и звуковых сигналов, установленных на транспортных средствах органов внутренних дел и внутренних войск МВД России: Приказ МВД РФ № 210 от 1999 г.

Раздел 15

Основная

15.1. Инструкция по организации в органах внутренних дел производства по делам об административных нарушениях правил дорожного движения и иных норм, действующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. - Утв. приказом МВД РФ № 130 от 1993 г. (с изм., внесенными Приказом МВД РФ от 15 апреля 1996 г. № 202).

15.2. О повышении эффективности экспертно-криминалистического обеспечения деятельности органов внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД РФ № 261 от 1993 г.

15.3. О выдаче временных разрешений на право управления транспортными средствами: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/5-1614 от 1993 г.

15.4. О направлении нового образца бланка квитанции об уплате штрафа за нарушения правил дорожного движения: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/8-810 от 1995 г.

Дополнительная

15.5. О статусе члена Совета Федерации и статусе депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации: Федеральный закон от 8 мая 1994 г. № 3-ФЗ (в ред. Федерального закона от 23 июня 1999 г. (5 июля 1999 г.) № 133-ФЗ) // СЗ РФ. 1999. № 28. Ст. 3466.

15.6. О статусе судей в Российской Федерации: Закон РФ от 26 июня 1992 г. № 3132-1 (с посл. изм. и доп.) // Ведомости РФ. 1992. № 30. Ст. 1792.

15.7. О прокуратуре Российской Федерации: Федеральный закон от 17 января 1992 г. № 2202-1 (в ред. Федерального закона от 18 октября 1995 г. (17 ноября 1995 г.) № 168-ФЗ, с шм. и доп., внесенными Федеральным законом от 23 декабря 1998 г. (15 февраля 1999 г.) № 31-ФЗ // СЗ РФ. 1995. № 47. Ст. 4472; 1999. № 7. Ст. 878. ;

15.8. О статусе военнослужащих: Федеральный закон от 6 марта 1998 г. (27 мая 1998 г.) № 76-ФЗ // СЗ РФ. 1998. № 22. Ст. 2331.

15.9. О мерах по совершенствованию административной практики органов внутренних дел и внутренних войск МВД РФ: Приказ МВД РФ № 575 от 1997 г.

15.10. О мерах по улучшению правоприменительной деятельности: Указание ГИБДД МВД РФ № 13/8-2101 от 1998 г.

15.11. О нарушении прав и законных интересов граждан должностными лицами Госавтоинспекции при рассмотрении дел о нарушении правил дорожного движения: Указание МВД РФ № 1/4357 от 1996 г.

15.12. О повышении уровня организации производства по делам об административных нарушениях ПДД: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/8-2787 от 1996 г.

15.13. Взаимодействие Госавтоинспекции с другими органами внутренних дел, государственными и общественными организациями в надзоре за дорожным движением. М., 1990.

15.14. *Кисин В. Р.* Административное правонарушение: состав, понятие, квалификация. М., 1991.

15.15. Организация исполнения постановления о наложении административных штрафов. М., 1994.

15.16. *Поспелова и др.* Производство по делам об административных нарушениях, осуществляемое органами внутренних дел // Вестник МВД России. 1997. № 2-3. С. 72-79.

15.17. Процессуальные формы административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел. М., 1986.

- 15.18. *Севрюгин В. Е.* Административные правонарушения, подведомственные органам внутренних дел. Омск, 1987.
- 15.19. Состояние административной практики Госавтоинспекции в Российской Федерации. М., 1992.
- 15.20. Судебно-медицинская экспертиза. М., 1989.
- 15.21. О судебных приставах: Федеральный закон от 4 июня 1997г. (21 июня 1997 г.) № 118-ФЗ // СЗ РФ. 1997. № 30. Ст. 3590.
- 15.22. Об исполнительном производстве: Федеральный закон от 4 июня 1997 г. (21 июня 1997 г.) № 119-ФЗ // СЗ РФ. 1997. № 30. Ст. 3591.
- 15.23. Об обжаловании постановления по делу об административном правонарушении: Указание ГУГИБДЦ № 13/4-1950 от 1999 г.
- 15.24. Гражданский процесс: Учеб. для вузов / Под ред. М. К. Треушников. 2-е изд., испр. и доп. М.: Спарк; Городец, 1998.
- 15.25. О порядке рассмотрения дел об административных правонарушениях и замене водительского удостоверения при его утрате: Указание ГУГИБДЦ МВД РФ № 13/4-2959 от 1998 г. "

15.26. Об организации административной практики органов гостехнадзора: Приказ Минсельхозпрода РФ № 90 от 1997 г.

Раздел 16

Основная

- 16.1. *Волошин Г. Я. и др.* Анализ дорожно-транспортных происшествий. М., 1987.
- 16.2. О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий»: Приказ МВД РФ № 328 от 1996 г.

Дополнительная

- 16.3. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий. М., 1984.
- 16.4. *Бозина Е. А., Грехова Н. А.* Об определении экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий // Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. М., 1988. С. 68-72.
- 16.5. *Гусев С. Ю.* Электронная карта // Штабная практика. 1998. № 2 (26). С. 19-21.
- 16.6. *Жулеев В. И.* Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 1989.
- 16.7. *Кститанов В. Т. и др.* Некоторые социальные аспекты дорожно-транспортной аварийности // Проблемы правового и технического обеспечения деятельности Госавтоинспекции. М., 1996. С. 3-22.
- 16.8. Криминология. М., 1995.
- 16.9. Организация информационно-аналитической работы в органах внутренних дел. М., 1998.

- 18.4. О внесении изменений и дополнений в приказ МВД России от 14 ноября 1995 г. № 433: Приказ МВД РФ № 785 от 1997 г.

18.5. *Бокеев В. А.* Психологические проблемы повышения эффективности Управленческих решений руководителей органов внутренних дел. М., 1993.

18.6. *Дюков А. Н.* Автоматизированная корректировка специальных планов // Проблемы деятельности ОВД и ВВ в экстремальных условиях. М., 1998. С. 25-33.

18.7. *Кутушев В. Г.* Научная организация труда органов внутренних дел. Хабаровск, 1989.

18.8. *Малков В.Д.* Организационно-методическое обеспечение планирования. М., 1980.

18.9. Организация управления, планирования и контроль в органах внутренних дел. М., 1984.

18.10. Обзорная информация. Зарубежный опыт. Вып. № 18: Полицейскиерейды. М., 1997.

18.11. Примерная структура плана основных организационных и практических мероприятий отделения (отдела) ГАИ. Метод. рекомендации. СПб., 1990.

18.12. *Яськов Е. Ф.* Проблемы развития теории и практики управления в сфере правопорядка. М., 1992.

Раздел 19

Основная

19.1. Положение о милиции общественной безопасности (местной милиции) в Российской Федерации: Приложение к Указу Президента РФ от 12 февраля 1993 « № 209 // САПП РФ. 1993. № 7. Ст. 562.

19.2. Об утверждении Наставления по организации профессиональной подготовки рядового и начальствующего состава органов внутренних дел РСФСР: Приказ МВД РСФСР № 110 от 1991 г.

19.3. Об утверждении Инструкции о порядке применения Положения о службе в органах внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД РФ',. № 300 от 1993г.

19.4. Об утверждении Инструкции о порядке присвоения квалификационных званий рядовому и начальствующему составу органов внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД РФ № 94 от 1994 г.

19.5. Об утверждении Инструкции о порядке отбора граждан на службу! (работу) в органы внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД РФ<1 № 160 от 1994г.

19.6. Об утверждении Положения о наставничестве в органах внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД РФ № 221 от 1994 г.

19.7. Квалификационные требования, предъявляемые к сотруднику Госавтоинспекции при проведении испытаний на присвоение квалификационных званий по специальной подготовке «Специалист 2 класса», «Специалист 1 класса», «Специалист 1 класса- наставник»: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/1975 от 1994 г.

19.8. О повышении профессионализма сотрудников ГАИ: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/2-2067 от 1994 г.

19.9. О проведении конкурса среди сотрудников ДПС ГАИ: Указание МВД РФ № 1/2227 от 1995 г.

Дополнительная

19.10. Типовые штатные расписания строевых подразделений дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России: Приложения 4-8 к приказу МВД РФ № 860 от 1998 г.

19.11. О внесении изменений и дополнений в Устав, утвержденный приказом МВД России от 18 января 1993 г.: Приказ МВД РФ № 460 от 1995 г.

19.12. О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 3 мая 1994 г. № 445: Приказ МВД РФ № 372 от 1994 г.

19.13. О проведении конкурса профессионального мастерства среди инспекторов дорожно-патрульной службы: Приказ МВД РФ № 36 от 1996 г.

19.14. О дорожно-транспортных происшествиях, совершенных по вине сотрудников органов внутренних дел: Приказ МВД РФ № 682 от 1997 г.

19.15. Об утверждении Наставления по физической подготовке сотрудников органов внутренних дел: Приказ МВД № 412 от 1996 г.

19.16. О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 3 мая 1994 г. № 445: Приказ МВД РФ № 372 от 1994 г.

19.17. *Александрова Л.* В центре внимания- ГАИ // Человек и закон. 1990. №4. С. 22-24.

19.18. *Асцатуров Г. Е., Гиляров Е. М.* Изучение и формирование морально-психологического климата среди личного состава органов внутренних дел. Домодедово, 1994.

19.19. Боевая подготовка сотрудников ГАИ МВД России: Спец. средства обучения. Ижевск, 1996.

19.20. Квалификационные требования к сотрудникам основных служб органов внутренних дел. М, 1997.

19.21. *Козловская Е. А.* Воспитание личного состава в подразделениях Госавтоинспекции. М., 1991.

19.22. *Козловская Е. А.* Психолого-педагогические основы профессиональной подготовки инспектора дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции. М., 1994.

19.23. Методика по отбору кадров в дорожно-патрульную службу Госавтоинспекции. М., 1992.

20.1

. П. Дмитриев «ДПС»

19.24. Организация служебной подготовки в подразделениях Госавтоинспекции / ВНИИ БДД МВД СССР. М., 1990.

19.25. *Постоев В. И.* Психолого-педагогические основы обучения личного состава органов внутренних дел / РИПК МВД РФ. М., 1996.

19.26. *Роша А. Н.* Профессиональная ориентация и профессиональный отбор в органах внутренних дел / Академия МВД СССР. М., 1989.

19.27. *Федоров В. А.* Духовность. Правопорядок. Преступность: роль и место Госавтоинспекции // Духовность. Правопорядок. Преступность. М., 1996. С. 99-103.

19.28. *Шушкевич И. Ч.* Начальная подготовка полицейских // Вестник МВДРФ. 1992. №3.

Раздел 20

Основная

20.1. О мерах по укреплению дисциплины и законности в деятельности Госавтоинспекции: Указание МВД РФ № 1/19231 от 1996 г.

20.2. Методика органгоации и проведения негласного контроля за несением службы личным составом Госавтоинспекции: Указание ГУГАИ МВД РФ № 13/2-122 от 1994г.

Дополнительная •>

20.3. О внесении изменений в приказ МВД РФ от 4 декабря 1995 г.

№ 456 - ДСП: Приказ МВД РФ № 293 от 1996 г.

20.4. Об утверждении нагрудного знака «За отличие в службе ГАИ»: Приказ МВД РФ № 50 от 1997 г.

20.5. О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 6 августа 1998 г.: Приказ МВД РФ № 862 от 1998 г.

20.6. О мерах по совершенствованию организации изучения общественного мнения о деятельности органов внутренних дел: Приказ МВД РФ № 337 от 1997г.

20.7. Об утверждении нормативных актов, регламентирующих вопросы инспектирования органов и учреждений внутренних дел: Приказ МВД РФ № 252 от 1997 г.

20.8. О мерах по обеспечению законности в органах внутренних дел и укреплению собственной безопасности: Приказ МВД РФ № 129 от 1996 г.

20.9. О мерах по укреплению дисциплины и законности в деятельности Госавтоинспекции: Указание МВД РФ № 1/19231 от 1996 г.

20.10. О совершенствовании деятельности контрольно-профилактических подразделений ГИБДД МВД России: Приказ МВД РФ № 66 от 1999 г.

20. 1 1 . Вопросы подбора, обучения и воспитания кадров в органах внутренних дел. М., 1984.

20.12. Вопросы теории организационного и правового обеспечения административного надзора в дорожном движении / ВНИИ БДД МВД СССР. М., 1983.

20.13. *Гонтарь И. Я.* О критериях оценки работы органов внутренних дел в борьбе с преступностью // Советское государство и право. 1986. №9.

20.14. *Дружинт В. В., Конторович Д. С.* Проблемы системологии. М., 1976.

20.15. Исследования в области криминологии и деятельности уголовной полиции // Борьба с преступностью за рубежом. 1991. № 3.

20.16. *Кини Р., Райфа Х.* Принятие решений при многих критериях предпочтения и замещения. М., 1981.

- 20.17. Козловская Е. А. Проведение индивидуальных бесед по изучению личности кандидата на должность инспектора дорожно-патрульной службы. М., 1993.
- 20.18. Патрульно-постовая служба в полиции зарубежных стран / Академия МВД СССР. М., 1984.
- 20.19. Ларькин Ф. Г. Взяточничество среди сотрудников органов внутренних дел // Вестник МВД России. 1997. № 5. С. 34-39.
- 20.20. Саввиш М. Я., Силаев А. И. Эффективность административно-правовой деятельности органов внутренних дел / ВНИИ МВД СССР. М., 1990.
- 20.21. Совершенствование административно-правовой деятельности органов внутренних дел / ВНИИ МВД СССР. М., 1988.
- 20.22. Обзорная информация. Зарубежный опыт. Вып. 3: Профилактика коррупции в полиции. М., 1999.

3. ИНОСТРАННАЯ ЛИТЕРАТУРА Книги

1. A11§ететеп Уепуа1Шп§з- ипй РоНгетесЫ: Й1 Уег1а§ ВеШзсЬе РоНге! ОтЬН, 1982.
 2. Агтия! Керой. РйсЬЬиг^; МаззасЬизейз: РоНсе ВерагйпеШ:, 1995.
 3. Аппиа! ЯероЛ. РйсЬЬиг§; МаззасЬизеИз: РоНсе Оерагйпеп!, 1996.
 4. АиГ§аБеп йег РоНхе! Ёел 81газзепуег1сеЬгипй1леп: Кге1зроПге1Ьеогс1еп 2еп1гае. ВиззеШогГ: 1ппепт1з1егшт йез Бапйез 1990.
- 20*

ПЕРЕЧЕНЬ

цифровых кодов регионов Российской Федерации, применяемых на государственных регистрационных знаках транспортных средств и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении

(Утвержден приказом министра внутренних дел РФ от 19 февраля 1999 г. № 121)

Наименование региона

Код

Наименование региона

Код

Республика Адыгея (Адыгея) 01 Республика Башкортостан 02 Республика Бурятия 03 Республика Алтай 04 Республика Дагестан 05 Республика Ингушетия 06 Кабардино-Балкарская Республика 07 Республика Калмыкия 08 Карачаево-Черкесская Республика 09 Республика Карелия 10 Республика Коми 11 Республика Марий Эл 12 Мордовская Республика 13 Республика Саха (Якутия) 14 Республика Северная Осетия — Алания 15 Республика Татарстан (Татарстан) 16 Республика Тыва 17 Удмуртская Республика 18 Республика Хакасия 19 Чеченская Республика 20 Чувашская Республика - Чаваш

республики 21 Алтайский край 22 Краснодарский край 23 Красноярский край
24
Приморский край 25
Ставропольский край 26
Хабаровский край 27
Амурская область 28
Архангельская область 29
Астраханская область 30
Белгородская область 31
Брянская область 32
Владимирская область 33
Волгоградская область 34
Вологодская область 35
Воронежская область 36
Ивановская область 37
Иркутская область 38
Калининградская область 39
Калужская область 40
Камчатская область 41
Кемеровская область 42
Кировская область 43
Костромская область 44
Курганская область 45
Курская область 46
Ленинградская область 47
Липецкая область 48
Магаданская область 49
Московская область 50
Мурманская область 51
Нижегородская область 52
Новгородская область 53
Новосибирская область 54
Омская область 55
Оренбургская область 56
Орловская область 57
Пензенская область 58
Пермская область 59
Псковская область 60
Ростовская область 61
Рязанская область 62
Самарская область 63
Саратовская область 64
Сахалинская область 65
Свердловская область 66
Смоленская область 67

Тамбовская область 68
Тверская область 69
Томская область 70
Тульская область 71
Тюменская область 72
Ульяновская область 73
Челябинская область 74
Читинская область 75
Ярославская область 76 г. Москва 77,99
г. Санкт-Петербург 78 Еврейская автономная область 79 Агинский Бу-
рятский автоном-ный округ 80 Коми-Пермяцкий ав-
тономный округ 81 Корякский автономный округ
82 Ненецкий автономный округ 83 Таймырский (Долгано-Ненец-
кий) автономный округ 84 Усть-Ордынский Бурятский ав-
тономный округ 85 Ханты-Мансийский автоном-ный ок-
руг 86 Чукотский автономный округ 87 Эвен-
кийский автономный ок-РУг 88 Ямало-
Ненецкий автономный округ 89 Территории,
находящиеся за пределами Российской Феде-рации и обслуживаемые
Управ-лением режимных объектов МВД России 94

ПЕРЕЧЕНЬ

цифровых кодов, применяемых на государственных регистрационных знаках ТС Вооруженных Сил РФ, иных федеральных министерств и органов исполнительной власти, имеющих воинские формирования

(Утверждено приказом министра обороны РФ № 246 от 1997 г.)

№ п/п	Наименование ведомства	Код
1	Федеральная служба безопасности РФ	10
2	Министерство внутренних дел РФ	11, 15,19
3	Пограничные войска Федеральной по- граничной службы РФ	12
4 ,	Федеральная служба железнодорожных войск РФ	14
5	Федеральное агентство правительствен- ной связи и информа-ции при Прези- денте РФ	16

6	Центральный совет оборонных спортивно-технических организаций (обществ)	17
7	Министерство РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий	18
8	Вооруженные Силы РФ	22-99
9	Прочие	01-09, 13

Приложение 3 ПЕРЕЧЕНЬ

цифровых кодов, применяемых на регистрационных знаках для обозначения транспортных средств аккредитованных дипломатических представительств, консульских учреждений, международных (межгосударственных) организаций, иностранных банков и фирм, зарубежных органов печати, радио, телевидения

(Утвержден приказом министра внутренних дел РФ от 19 февраля 1999 г. № 121)

I	Наименование государства, организации	Код	Наименование государства, организации	Код
1	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	001	Союз Мьянма	023
1	Р Федеративная Республика Гер-И мания	002	Республика Боливия	024
1	Канада	002	Федеративная Республика Бразилия	025
		003	Республика Бурунди	026
		003	Республика Гана	027
I	Соединенные Штаты Америки I Япония	004	Народная Республика Бангладеш	028
		005	Гвинейская Республика	029

	ка	
• Королевство Испа- 006	Республика Замбия	030
ния		
Ш Французская Рес- 007	Республика Перу Рес-	031
публика 1 Королевство 008	публика Индия	032
Бельгия		
I Греческая Республи- 009	Республика Индонезия	033
ка		
• Королевство Дания Н 010	Иорданское Хашимит-	034
Итальянская Республика 011	ское Коро-левство	
1 1 Великое Герцогст- 012	Республика Ирак Ис-	035
во Люксембург { 1 013	ламская Республика	036
Королевство Нидерландов 014	Иран Ирландия	037
• Королевство Нор- вегия		
\ Турецкая Респуб- 015	Республика Исландия	038
лика		
'< Австралия > 016	Королевство Камбод-	039
Австрийская Республика 017	жа Республика Кения	040
∴ Алжирская Народ- ная Демокра-	Республика Кипр	041
: тическая Республи- 018	Республика Конго	042
ка I Арабская Респуб- 019	Республика Коста-	043
лика Египет : Руан- 020	Рика Государство Ку-	044
дийская Республика* ц 021	вейт Лаосская Народ-	045
Аргентинская Республика	но-Демократи-ческая	
II Исламское Государ- ство Афгани-	Республика	
11 ^н 022	Республика Либерия*	046

дая обозначения ^анспортных

Ливанская Республика 047 Социалистическая Народная Ливийская Арабская
Джамахирия 048 Республика Мали 049 Крролевство Ма-
рокко 050 Мексиканские Соединенные Штаты

051 Королевство Непал	052 Федеративная Республика Ниге-	
рия	053 Республика Венесуэла	054 Новая Зеландия
055 Исламская Республика Пакистан		056 Буркина Фасо*
057 Республика Сенегал*	058 Сомалийская Демократическая	
Республика	060 Республика Судан	061
Республика Сьерра Леоне	062 Королевство Таиланд	
063 Объединенная Республика Тан-зания		064 Ту-
нисская Республика	065 Республика Уганда	066
Восточная Республика Уругвай	067 Республика Филиппины	
068 Финляндская Республика	069 Демократическая Социалистиче-	
ская Республика Шри-Ланка	070 Республика Чад	
071 Швейцарская Конфедерация	072 Королевство Швеция	
073 Республика Эквадор	074 Федеративная Демократическая	
Республика Эфиопия	075 Республика Ангола	076
Демократическая Республика Конго		077 Респуб-
лика Колумбия	078 Республика Камерун	079 Рес-
публика Гвинея-Бисау	080 Португальская Республика	081
Республика Болгария	082 Венгерская Республика	
083 Социалистическая Республика Вьетнам		084
Республика Польша		
Корейская Народно-Демократи-		
ческая Республика		
Республика Куба		
Монголия		
Китайская Народная Республика		
Румыния		
Союзная Республика Югославия		
Республика Беншг		
Габонская Республика		
Кооперативная Республика		
Гайана*		
Исламская Республика Мавритания		
Республика Мадагаскар		
Малайзия		
Республика Нигер*		
Республика Сингапур		
Тоголезская Республика		
Центральноафриканская Респуб-		
лика		
Ямайка		
Йеменская Республика		
Государство Палестина		
Республика Никарагуа		
Республика Мозамбик		
Республика Экваториальная Гвинея		

Суверенный Мальтийский Орден	
Мальта	
Республика Кабо-Верде	
Республика Зимбабве	
Объединенные Арабские Эмираты	
Республика Кот-д'Ивуар	
Республика Намибия	
Султанат Оман	
Государство Катар	
Республика Корея	
Республика Чили	
Республика Панама	
Государство Израиль	
Республика Македония	
Республика Албания	
Святой Престол	
Литовская Республика	
Сирийская Арабская Республика	
Эстонская Республика	
086	
Латвийская Республика 135	
Государство Бахрейн 136	137
Южно-Африканская Республика	
Республика Армения 138	140
Королевство Саудовская Аравия	
РеспубликаСловения 141	
Республика Узбекистан 142	
Киргизская Республика 143	
Республика Хорватия 144	145
Азербайджанская Республика	
Украина 146	
Республика Молдова 147	
Чешская Республика 148	
Словацкая Республика 149	
Республика Белоруссия 150	
Республика Таджикистан 151	
Туркменистан 152	
Республика Казахстан 153	
Республика Гватемала 154	
Босния и Герцеговина 155	
Государство Эритрея 156	
Республика Парагвай 157	
Грузия 158	
Бруней-Даруссалам 159	
Международные организации	
Комиссия Европейских сообществ	499
Европейский банк реконструк-	
ции и развития 500	

Лига Арабских Государств	503
Международный банк реконструкции и развития	504
Международный валютный фонд	505
Международная организация по миграции	506
Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца	507
Международный Комитет Красного Креста	508
Международная финансовая корпорация	509
Организация Объединенных Наций по промышленному развитию	510
Организация Объединенных Наций	
Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры	
Международный банк экономического сотрудничества	
Международный инвестиционный банк	
Международная организация космической связи	
«Интерспутник»	
Международный центр научной и технической информации	
Международный научно-технический центр	
Международная организация труда	
Международная организация по экономическому и научно-техническому сотрудничеству в области электротехнической промышленности	
«Интерэлектро»	
Координационный центр Межправительственной комиссии по сотрудничеству в области вычислительной техники	
Межгосударственный Экономический Комитет Экономическо-	

го союза
 Европейское космическое
 агентство в Российской
 Федерации
 Евразийская патентная органи-
 зация
 Тайбэйско-Московская
 координационная Комиссия по
 экономическому и культурному
 сотрудничеству
 Штаб по координации военного
 сотрудничества государств -
 участников Содружества Незави-
 симых Государств
 511
 512
 514
 515
 516
 517
 518
 520
 521
 522
 523
 524
 525
 526
 527

Отличительные знаки ТС стран мира

Страна	Над- пись на знаке	Страна	Над- пись на зна- ке
Австралия	лиз	"ватемала	ОСА
Австрия	А	"ермания	В
Аден	АОЫ	"ернси	СВО
Азербайджан	А2	"ибралтар	СВ2

Албания	АЪ	Гондурас	ВН
Алжир	О2	Греция	СК
Андорра	АКВ	Гренада	^О
Антильские о-ва	КА	Грузия	ОЕ
Аргентина	КА	Дания	ВК
Афганистан	АРО	Джерси	СВ1
Багамские о-ва	В8	Доминиканская Республика	ООМ
Бангладеш	ВВ	Египет	ЕТ
Барбадос	ВБЗ	Заир	2КЕ
Бахрейн	ВКЫ	Замбия	ЯШ
Беларусь	ВУ	Занзибар	ЕА2
л Бельгия	В	Зимбабве	2\У
Бенин	ВУ	Израиль	1Ь
Болгария	ВС	Индия	ШО
Босния и Герцего- вина	В1Н	Индонезия	Ш
Ботсвана	КВ	Иордания	НЮ
Бурунди	ки	Иран	Ш
Бразилия	вя	Ирак	1КО
Бруней	вки	Ирландия	1КЪ
Ватикан	СУ	Исландия	13
Великобритания	ов	Испания	Е

Венгрия	н	Италия	I
Венесуэла	УУ	Йемен	УМН
Вьетнам	УМ	Камбоджа	К
Гаити	кн	Канада	спк
Гайана	сиу	Кения	ЕАК
Гамбия	ШАО	Кипр	СУ
Гана	он	Китай	ЯС
Конго	ксв	Папуа - Новая Гвинея	РМС
Колумбия	со	Парагвай	РУ
Корея	кок	Перу	РЕ
Коста-Рика	ск	Польша	РЬ
Кот-д'Ивуар	С1	Португалия	Р
Кувейт	КДУТ	Российская Федерация	КШ
Куба	с	Руанда	1ША
Лаос	БАО	Румыния	К.О
Латвия	БУ	Саудовская Аравия	5А
Лихтенштейн	РЬ	Самоа	\У5
Лесото	БЗ	Сан-Марино	К8М
Ливан	кь	Свазиленд	8В
Литва	ьт	Сейшельские о-ва	8У

Либерия	Люксембург	Маврикий	Мавритания	Мадагаскар	ьв ь M5 кж км	Сенегал	Сент-Винсет	Сент-Лючия	Сингапур	3К \\УУ \\УЪ 8СР 3УК 8К
Македрия					мк	Словения				8Ш
Малави	Малайзия				M\У МАЪ	Суринам	США			3МЕ И8А
Мали					кмм	Съера-Леоне				АУАЪ
Мальта					м	Таинланд				Т
Мексика					МЕХ	Тайвань				ЯС
Молдова					мо	Танзания				ЕАТ
Монако					мс	Того				ТО
Марокко					МА	Тринидад и Тобаго				ТТ
Мьянма					вш	Тунис				ТН
о-в Мэн					овм	Туркменистан				ТМЫ
Намибия					ЫАМ	Турция				тя
Нигер					кк	Уганда				ЕАЦ
Нигерия					\\УАЫ	Украина				ИА
Нидерланде!					ЫЪ	Уругвай				и
Никарагуа					N10	Фаррейские о-ва				РК
Новая Зеландия					N2	Фиджи				РЛ
Норвегия					N	Филиппины				КР
Пакистан					РК	Финляндия				пы

Панама	РА	Франция	р

Отличительные знаки ТС стран мира

Страна	Над-пись на знаке	Страна	Над-пись на знаке
Австралия	лиз	"ватемала	ОСА
Австрия	А	"ермания	В
Аден	АОЫ	"ернси	СВО
Азербайджан	А2	"ибралтар	СВ2
Албания	АЬ	Гондурас	ВН
Алжир	О2	Греция	СК
Андорра	АКВ	Гренада	^О
Антильские о-ва	КА	Грузия	ОЕ
Аргентина	КА	Дания	ВК
Афганистан	АРО	Джерси	СВ1
Багамские о-ва	В8	Доминиканская Республика	ООМ
Бангладеш	ВВ	Египет	ЕТ
Барбадос	ВБЗ	Заир	2КЕ
Бахрейн	ВКЫ	Замбия	ЯШ
Беларусь	ВУ	Занзибар	ЕА2
л Бельгия	В	Зимбабве	2\У

Бенин	ВУ	Израиль	1Ь
Болгария	ВС	Индия	ШО
Босния и Герцего- вина	В1Н	Индонезия	Ш
Ботсвана	КВ	Иордания	НЮ
Бурунди	ки	Иран	Ш
Бразилия	вя	Ирак	1КО
Бруней	вки	Ирландия	1КЪ
Ватикан	СУ	Исландия	13
Великобритания	ов	Испания	Е
Венгрия	н	Италия	І
Венесуэла	УУ	Йемен	УМН
Вьетнам	УМ	Камбоджа	К
Гаити	кн	Канада	спк
Гайана	сиу	Кения	ЕАК
Гамбия	ШАО	Кипр	СУ
Гана	он	Китай	ЯС
Конго	кскв	Папуа - Новая Гвинея	РМС
Колумбия	со	Парагвай	РУ
Корея	кок	Перу	РЕ
Коста-Рика	ск	Польша	РЬ
Кот-д'Ивуар	С1	Португалия	Р
Кувейт	КДУТ	Российская Феде-	КШ

		рация	
Куба	с	Руанда	1ША
Лаос	БАО	Румыния	К.О
Латвия	БУ	Саудовская Ара- вия	5А
Лихтенштейн	РЪ	Самоа	\У5
Лесото	БЗ	Сан-Марино	К8М
Ливан	кЪ	Свазиленд	8В
Литва	БТ	Сейшельские о-ва	8У
Либерия Люксем- бург Маврикий	БВ Б М5	Сенегал Сент- Винсет Сент-	3К \УУ
Мавритания Мада- гаскар	кж км	Лючия Сингапур Сирия Словакия	\УБ 8СР 3УК 8К
Македрия	мк	Словения	8Ш
Малави Малайзия	М\У МАБ	Суринам США	3МЕ И8А
Мали	кмм	Съера-Леоне	АУАБ
Мальта	м	Таинланд	Т
Мексика	МЕХ	Тайвань	ЯС
Молдова	мо	Танзания	ЕАТ
Монако	мс	Того	ТО
Марокко	МА	Тринидад и Тобаго	ТТ
Мьянма	вш	Тунис	ТН
о-в Мэн	овм	Туркменистан	ТМЫ

Намибия V	ЫАМ	Турция	тя
Нигер	кк	Уганда	ЕАЦ
Нигерия	\УАЫ	Украина	ИА
Нидерланде!	ЫЬ	Уругвай	и
Никарагуа	N10	Фаррейские о-ва	РК
Новая Зеландия	N2	Фиджи	РЛ
Норвегия	N	Филиппины	КР
Пакистан	РК	Финляндия	пы
Панама	РА	Франция	р

Хорватия	НК	Эквадор	ЕС
Центрально-Африканская		Эстония	Е№
Республика	КСА	Эфиопия	ЕТН
Чехия	С2	ЮАР	гл
Чили	асн	Югославия	vII
Швейцария	СН	Южная Родезия	К8К
Швеция	З	Ямайка	м
Шри-Ланка	СЪ	Япония	]

Пршожение 5

Типы кузовов легковых автомобилей

№ п/п	Об- щая ком- по-	Тип кузо- вя	Кол- во бо- ков.	Нали- чие зад- ней	Кол- во ря- дов сиде-	Конструктивные особенности

	зиция кузо- ва		две- рей	двери	ний	
1	Одно- объ- ем- ный	Тоже	2; 4	0;1	2;3	Грузопассажир- ский, воз-можен демонтаж сиде- ний и оборудо- вание гру- зового отсека
2	Двух- объ- ем- ный	Уни- вер- сал	2; 4; 1 6	1	2;3	Грузопассажир- ский, воз-можен демонтаж сиде- ний и оборудо- вание гру- зового отсека
		Фур- гон	2;3	1	1;2	Грузопассажир- ский, жесткая пере- городка между местом водителя и грузовым отсе- ком
		Ком- би (хэтч- бэк)	2; 4	0;1	2	Крыша опуска- ется на-зад, возможен демон- таж сидений и оборудование грузового отсека
		Фаст- бэк	2; 4	0;1	2	Крыша опуска- ется назад

		«Джип»	2; 4	0;1	1;2;3	Привод на все колеса повышенного диаметра; повышенный клиренс (дорожный просвет)
3	Двух- трех- объем- ный	Купе	2		2 ••	Стесненные посадочные размеры второго ряда сидений
		Хард-топ	2; 4		2	Кузов без центральных боковых стоек
4	Трех- объем- ный	Седан	2; 4; 6		2;3	

		Лимузин	4; 6		2;3	Застекленная перегородка отделяет пассажирский салон от места водителя; второй ряд сидений складной либо расположен спиной к направлению движения

5	Открытый	Кабриолет	2; 4; 6		2;3	Складывающаяся крыша и опускающиеся боковые стекла
		Фэтон	2; 4; 6		3;4	Складывающаяся крыша, боковые стекла съемные
		Еодстер	2		1;2	Складывающаяся крыша и опускающиеся боковые стекла; стесненные посадочные размеры второго ряда сидений
		Баркет- *» та	2		1	Могут отсутствовать боковые дверные проемы, ветровое стекло отсутствует либо имеет предельно малую высоту.
6	Комбинированный	Пикап	2;3;4		1;2	Грузопассажирский с открытой бортовой платформой для груза с от-квдным задним бортом
		Тарга				Купе со складной или съемной крышей над первым рядом сидений

		Лондо	4		2;3	Складная или съемная часть крыши над задним рядом сидений; возможна стеклянная перегородка между салоном и местом водителя

Приложение 6

Ответственность за некоторые виды правонарушений и преступлений

Условные обозначения **Взыскания и наказания Субъекты ответственности**

ПР — предупреждение

ШТ - штраф

ЛП - лишение права управления ТС

АА - административный арест

ИР - исправительные работы

ОР - обязательные работы

ОС - ограничение свободы

АР - арест

ЛС - лишение свободы

ПЛС — пожизненное лишение свободы

ВД - водитель ТС ВЛ - владелец ТС ГР - гражданин ДЛ - должностное лицо

Административная ответственность

№ст. КоАП

Содержание

Взыскания

158

Мелкое хулиганство, то есть нецензурная брань в общественных местах, оскорбительное приставание к гражданам и другие подобные действия, нарушающие общественный порядок и спокойствие граждан.

ШТотО, ! до 0,5

МРОТ;

ИР от 1 до 2 мес.;

АА до 15 сут.

165

См. приложение 10.

166

Самоуправство, то есть самовольное, с нарушением установленного законом порядка, осуществление своего действительного или предполагаемого

права, не причинившего существенного вреда гражданам или общественным организациям.

ПР;

ШТ до $\frac{1}{3}$ МРОТ;

ШТ на ДЛ до V;

МРОТ.

166'

Нарушение законодательства РФ о... демонстра-циях, шествиях и пикетированиях

Воспрепятствование организации, или проведению собрания, митинга, демонстрации, шествия, пикетирования либо иного публичного мероприятия, проводимых в соответствии с законом, или участию в них, а также принуждение к участию в них. Нарушение порядка организации и проведения собрания, митинга, демонстрации, шествия, пикетирования либо иного публичного мероприятия, а также участие в них при отсутствии признаков преступления.

ПР;

ШТ до 5 МРОТ;

ИР до 2 мес.

ШТ до 5 МРОТ; ИР до 2 мес.

		Лиму- зин	4; 6		2;3	Застекленная пе- регород-ка от- деляет пасса- жир-ский салон от места води- теля; второй ряд сидений складной либо расположен спиной к на- правлению дви- жения
5	От- кры- тый	Каб- ри- олет	2; 4; 6		2;3	Складывающаяся крыша и опус- кающиеся боко- вые стекла
		Фа- этон	2; 4; 6		3;4	Складывающаяся крыша, боковые стекла съемные

		Еод-стер	2		1;2	Складывающаяся крыша и о^скающиеся боко-вые стекла; стесненные посадочные размеры второго ряда сидений
		Баркет-•» та	2		1	Могут отсутствовать бо-ковые дверные проемы, ветровое стекло отсутствует либо имеет предельно малую высоту.
6	Комби-ниро-ван-ный	Пикап	2;3;4		1;2	Грузопассажирский с от-крытой бортовой платформой для груза с от-кидным задним бортом
		Тарга				Купе со складной или съёмной крышей над первым рядом сидений
		Лондо	4		2;3	Складная или съёмная часть крыши над задним рядом сидений; возмож-на стеклянная перегородка между салоном и местом водителя

Приложение 6

Ответственность за некоторые виды правонарушений и преступлений

Условные обозначения **Взыскания и наказания Субъекты ответственности**

ПР - предупреждение

ШТ - штраф

ЛП — лишение права управления ТС

АА — административный арест

ИР — исправительные работы

ОР - обязательные работы

ОС - ограничение свободы

АР - арест

ЛС - лишение свободы

ПЛС - пожизненное лишение свободы

ВД - водитель ТС ВЛ - владелец ТС ГР - гражданин ДЛ - должностное лицо

Административная ответственность

№ст. КоАП

Содержание

Взыскания

158

Мелкое хулиганство, то есть нецензурная брань в общественных местах, оскорбительное приставание к гражданам и другие подобные действия, нарушающие общественный порядок и спокойствие граждан.

ШТ от 0,1 до 0,5

МРОТ;

ИР от 1 до 2 мес.;

АА до 15 сут.

165

См. приложение 10.

166

Самоуправство, то есть самовольное, с нарушением установленного законом порядка, осуществление своего действительного или предполагаемого права, не причинившего существенного вреда гражданам или общественным организациям.

ПР;

ШТ до 1/3 МРОТ; ШТ на ДЛ до 1/2 МРОТ.

166'

Нарушение законодательства РФ о... демонстрациях, шествиях и пикетированиях

Воспрепятствование организации, или проведению собрания, митинга, демонстрации, шествия, пикетирования либо иного публичного мероприятия, проводимых в соответствии с законом, или участию в них, а также принуждение к участию в них. Нарушение порядка организации и проведения собрания, митинга, демонстрации, шествия, пикетирования либо иного публичного мероприятия, а также участие в них при отсутствии признаков преступления.

ПР;

ШТ до 5 МРОТ;
ИР до 2 мес.
ШТ до 5 МРОТ; ИР до 2 мес.

184

№ ст. УК

125

213

Нарушение иностранными гражданами и лицами без гражданства правил пребывания в РФ, то

есть... несоблюдение установленного порядка передвижения, уклонение от выезда после истечения определенного срока пребывания, а также несоблюдение правил транзитного проезда через территорию РФ. _____

ПР; ШТ до 1/2 МРОТ.

Уголовная ответственность¹

Содержание

Оставление в опасности

Заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишенного возможности принять меры к самосохранению по малолетству, старости, болезни или вследствие своей беспомощности, в случаях, если виновный имел возможность оказать помощь этому лицу и был обязан иметь о нем заботу либо сам поставил его в опасное для жизни или здоровья состояние

1. Хулиганство, то есть грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, сопровождающееся применением насилия к гражданам или угрозой его применения, а равно уничтожением или повреждением чужого имущества.

2. То же деяние, если оно:

а) совершено группой лиц, группой лиц по предварительному сговору или организованной группой;

б) связано с сопротивлением представителю власти либо иному лицу, исполняющему обязанности по охране общественного порядка или пресекающему нарушение общественного порядка;

в) совершено лицом, ранее судимым за хулиганство.

Хулиганство, совершенное с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия.

Основные виды наказания

ШТ от 50 до 100

МРОТ;

ОР от 120 до 180

час;

ИР до 1 года;

АР до 3 мес.

ОР от 120 до 180

час;

ИР от 6 мес до

1 года;

АР на от 4 до 6

мес;

ЛС до 2 лет.

ОР от 180 до 240

час;

ИР от 1 года до 2

лет;

ЛС до 5 лет. ЛС от 4 до 7 лет.

Курсив автора.

214

228

237

Вандализм, то есть осквернение зданий или иных сооружений, порча имущества на *общественном транспорте* или в иных общественных местах.

Незаконное изготовление, приобретение, хранение, перевозка либо сбыт наркотических средств или психотропных веществ

1) в крупном размере без цели сбыта;

2) в целях сбыта;

3) группой лиц по предварительному сговору или неоднократно;

5) нарушение правил... перевозки наркотических средств или психотропных веществ, а также веществ, инструментов или оборудования, используемых для изготовления наркотических средств или психотропных веществ, находящихся под специальным контролем, если это деяние совершено лицом, в обязанности которого входит соблюдение указанных правил. **Примечание.**

Лицо, добровольно сдавшее наркотические средства или психотропные вещества и активно способствовавшее раскрытию или пресечению преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств или психотропных веществ, изобличению лиц, их совершивших, обнаружению имущества, добытого преступным путем, освобождается от уголовной ответственности за данное преступление.

1. Соккрытие или искажение информации о событиях, фактах или явлениях, создающих опасность для жизни или здоровья людей либо для окружающей среды, совершенные лицом, обязанным обеспечивать население и органы, уполномоченные на принятие мер по устранению такой опасности, указанной информацией.

2. Те же деяния, если они совершены лицом, занимающим государственную должность РФ или государственную должность субъекта РФ, а равно главой органа местного самоуправления либо если в результате таких деяний причинен вред здоровью человека или наступили иные тяжкие последствия.

ШТот 50 до 100

МРОТ;

ОРот 120 до 180

час;

ИР от 6 мес до 1

года;

АР до 3 мес.

ЛС до 3 лет. ЛС от 3 до 7 лет. ЛСот5до Юлет.

ШТ от 200 500 МРОТ; ЛС до 3 лет.

до

ШТ от 500 до 700 МРОТ.

ШТ от 700 до ЮООМРОТ.

285

Нарушение правил обращения экологически опасных веществ и отходов

1. ...транспортировка... или иное обращение радио-активных, бактериологических, химических веществ и отходов с нарушением установленных правил, если эти деяния- создали угрозу причинения существенно-го вреда здоровью человека или окружающей среде.

2. Те же деяния, повлекшие загрязнение, отравление или заражение окружающей среды, причинение вреда здоровью человека либо массовую гибель животных, а равно совершенные в зоне экологиче-скогО бедствия или в зоне чрезвычайной экологиче-ской ситуации..

3. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, повлекшие по неосторож-ности смерть человека либо массовое заболевание людей.

Злоупотребление должностными полномочиями

Использование должностным лицом своих служеб-ных полномочий вопреки интересам службы, если это деяние совершено из корыстной или иной личной заинтересованности и повлекло существенное нарушение пр^в и закон-ных интересов граждан или организаций либо охраняемых законом интере-сов общества или государства.

***Примечания.** 1. Должностными лицами в статьях настоящей главы УК признаются лица, постоянно, временно ши по специальному полномочию осуще-ствляющие функции представителя власти либо выполняющие орга-низационно-распорядительные, адмиистративно-хозяйственные функции в госу-дарственных органах, органах местного самоуправ-ления, государст-венных и муниципальных учрежде-ниях, а также в Вооруженных Силах РФ, других войсках и еоинских формироеаниях РФ.*

2. Государственные служащие и служащие органов местного самоуправ-ления, не относящиеся к числу должностных лиц, несут уголоеную ответст-вен-ность по статьям настоящей главы УК в случаях, специально преду-смотренных соответствующими статьями.

ШТ от 200 до 500 МРОТ.

ЛС до 5 лет.

ЛС от 3 до 8 лет.

ШТ от 100 до 200 МРОТ; АР от 4 до 6 мес; ЛС до 4 лет.

286

291

292

Превышение должностных полномочий

1. Совершение должностным лицом действий, явно выходящих за пределы его полномочий и повлекших существенное нарушение прав и законных интересов граждан или организаций либо охраняемых законом интересов общества или государства.

2. То же деяние, совершенное лицом, занимающим государственную должность РФ или государственную должность субъекта РФ, а равно главой органа местного самоуправления.

3. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, если они совершены:

а) с применением насилия или с угрозой его применения;

б) с применением оружия или специальных средств;

в) с причинением тяжких последствий.

1. Дача взятки должностному лицу лично или через посредника.

2. Дача взятки должностному лицу за совершение им заведомо незаконных действий (бездействие) или неоднократно.

***Примечание.** Лицо, дающее взятку, освобождается от уголовной ответственности, если имело место вымогательство взятки со стороны должностного лица или если лицо добровольно сообщило органу, имеющему право возбудить уголовное дело, о даче взятки.*

Служебный подлог, то есть внесение должностным лицом, а также государственным служащим или служащим органа местного самоуправления, не являющимся должностным лицом, в официальные документы заведомо ложных сведений, а равно внесение в указанные документы исправлений, искажающих их действительное содержание, если эти деяния совершены из корыстной или иной личной заинтересованности.

ШТ от 100 до 200 МРОТ; АР от 4 до 6 мес; ЛС до 4 лет.

ШТ от 500 до 800 МРОТ; ЛС до 7 лет.

ЛС от 3 до 8 лет.

ШТ от 200 до

500 МРОТ;

АР от 1 года до 2,

лет;

АР от 3 до 6 мес;

ЛС до 3 лет.

ШТ от 700 ЮО ОМРОТ; ЛС до 8 лет.

до

ШТ от 100 до

200 МРОТ;

ОР от 180 до 200

час;
ИР от 3 до 6 мес;
ЛС до 2 лет.

Халатность, то есть неисполнение или ненадлежащее исполнение должностным лицом своих обязанностей вследствие недобросовестного или небрежного отношения к службе, если это повлекло существенное нарушение прав и законных интересов граждан или организаций либо охраняемых законом интересов общества или государства.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека или иные тяжкие последствия.

Воспрепятствование осуществлению правосудия и производству предварительного расследования

2. Вмешательство в какой бы то ни было форме в деятельность прокурора, следователя или лица, производящего дознание, в целях воспрепятствования всестороннему, полному и объективному расследованию дела.

3. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, совершенные лицом с использованием своего служебного положения.

Посыгательство на жизнь лица, осуществляющего правосудие или предварительное расследование

Посыгательство на жизнь судьи, присяжного заседателя или иного лица, участвующего в отправлении правосудия, прокурора, следователя, *лица, производящего дознание*, защитника, эксперта, судебного пристава, судебного исполнителя, а равно их близких в связи с рассмотрением дел или материалов в суде, производством предварительного расследования либо исполнением приговора, решения суда или иного судебного акта, совершенное в целях воспрепятствования законной деятельности указанных лиц либо из мести за такую деятельность.

Угроза или насильственные действия в связи с осуществлением правосудия или производством предварительного расследования

1. ...совершенные в отношении прокурора, следователя, *лица, производящего дознание*, эксперта, судебного пристава, судебного исполнителя, а равно их близких в связи с производством предварительного расследования, рассмотрением дел или

ШТ от 100 до

200 МРОТ;

ОРот 120 до 180

час;

ИР от 6 до 1

года;

АР до 3 мес.

ЛС до 5 лет.

ШТ от 100 до 200 МРОТ;

ОРот 180 до 200

час;

АР от 3 до 6 мес.

ШТ от 500 до 700 МРОТ; ЛС до 4 лет.

ЛС от 12 до 20

лет;

ПЛС.

ШТ от 200 до 500 МРОТ; АР от 3 до 6 мес; ЛС до 2 лет.

298

316

317

318

материалов в суде либо исполнением приговора, решения суда или иного судебного акта.

3. ... совершенные с применением насилия, не опасного для жизни или здоровья.

4. ... совершенные с применением насилия, опасного для жизни или здоровья.

Клевета в отношении... прокурора, следователя лица, производящего дознание, судебного пристава, судебного исполнителя в связи с производством предварительного расследования либо исполнением приговора, решения суда или иного судебного акта.

Клевета, соединенная с обвинением лица в совершении тяжкого или особо тяжкого преступления.

Укрывательство преступлений

Заранее не обещанное укрывательство особо тяжких преступлений.

***Примечание.** Лицо не подлежит уголовной ответственности за заранее не обещанное укрывательство преступления, совершенного его супругом или близким родственником.*

Посягательство на жизнь сотрудника правоохранительного органа, военнослужащего, а равно их близких в целях воспрепятствования законной деятельности указанных лиц по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности либо из мести за такую деятельность.

1. Применение насилия, не опасного для жизни или здоровья, либо угроза применения насилия **в отношении представителя власти** или его близких в связи с исполнением им своих должностных обязанностей.

2. Применение насилия, опасного для жизни или здоровья, в отношении лиц, указанных в части первой настоящей статьи.

***Примечание.** Представителем власти в настоящей статье и других статьях УК признается должностное лицо правоохранительного или контролирующего органа, а также иное должностное лицо, наделенное в установленном законом порядке распорядительными полномочиями в отношении лиц, не находящихся от него в служебной зависимости.*

ЛС до 5 лет.

ЛС от 5 до 10 лет.

ШТ от 100 до 200 МРОТ; ИР до 2 лет; АР от 3 до 6 мес; ЛС до 2 лет.

ЛС до 4 лет.

ШТ от 200 до 500 МРОТ; АР от 2 до 6 мес; ЛС до 2 лет.

ЛС от 12 до 20 лет; ПЛС; Смертн. казнь.

ШТ от 20 до 500

МРОТ;

АР от 3 до 6 мес;

ЛС до 5 лет.

ЛС от 5 до 10 лет.

Публичное оскорбление представителя власти

при исполнении им своих должностных обязанностей или в связи с их исполнением.

1. Подделка или уничтожение идентификационного номера, номера кузова, шасси, двигателя, а также подделка государственного регистрационного знака ТС в целях эксплуатации или сбыта ТС, а равно сбыт ТС с заведомо поддельным идентификационным номером, номером кузова, шасси, двигателя или с заведомо поддельным государственным регистрационным знаком.

2. Те же деяния, совершенные неоднократно либо группой лиц по предварительному сговору или организованной группой.

Подделка, изготовление или сбыт поддельных документов, государственных наград, штампов, печатей, бланков

1. Подделка удостоверения или иного официального документа, предоставляющего права или освобождающего от обязанностей, в целях его использования либо сбыт такого документа, а равно изготовление в тех же целях или сбыт поддельных государственных наград РФ, РСФСР, СССР, штампов, печатей, бланков.

2. Те же деяния, совершенные неоднократно.

3. Использование заведомо подложного документа.

1. Самоуправство, то есть самовольное, вопреки установленному законом или иным нормативным правовым актом совершение каких-либо действий, правомерность которых оспаривается организацией или гражданином, если такими действиями причинен существенный вред.

2. То же деяние, совершенное с применением насилия или с угрозой его применения.

ШТ от 50 до 100

МРОТ;

ОР от 120 до 189

час;

ИР от 6 мес до 1

года.

ШТ от 100 до 200 МРОТ; ИР до 1 года; ОС до 2 лет; ЛС до 2 лет.

ИР до 2 лет; ОС до 3 лет; ЛС до 4 лет.

до
ОС до 3 лет; АР от 4 до 6 мес; ЛС до 2 лет.

до
ЛС до 4 лет.
ШТ от 100
200 МРОТ;
ОРОт 180до240

час;
ИР до 2 лет;
АР от 3 до бмеа
ШТ от 100 до
200 МРОТ;
ОРОг 1.80 до 240
час; ИР от 1 года
до 2 лет;
АР от 3 до 6 мес.
ОС до 3 лет; ЛС до 5 лет.

Пртожение 7

Правовые гарантии служебных действий

Законо-датель-ный акт и номер статьи

УК

Ст. 37

УК Ст. 38

Название статьи

Необхо-

димая

оборона

Причине-

ние вреда

при за-

держании

лица,

совер-

шившего

преступ-

ление

Содержание²

1. Не является преступлением причинение вреда посягающему лицу в состоянии необходимой обороны, то есть при защите личности и прав обороняющегося или других лиц, охраняемых законом интересов общества или государства от общественно опасного посягательства, если при этом не было допущено **превышения пре-делов** необходимой обороны.

2. Право на необходимую оборону имеют в равной мере все лица независимо от их профессиональной или иной специальной подготовки и служебного положения. Это право принадлежит лицу **независимо от возможности избе-**

жать общественно опасного посягательства или обратиться за помощью к другим лицам или органам власти.

3. Превышением пределов необходимой обороны признаются умышленные действия, явно **не соответствующие** характеру и степени общественной опасности посягательства.

1. Не является преступлением причинение вреда лицу, совершившему преступление, при его задержании для доставления органам власти и пресечения возможности совершения им новых преступлений, если **иными средствами задержать такое лицо не предпринималось возможным** и при этом не было допущено превышения необходимых для этого мер.

2. Превышением мер, необходимых для задержания лица, совершившего преступление, признается их **явное несоответствие** характеру и степени общественной опасности совершенного задерживаемым лицом преступления и обстоятельствам задержания, когда лицу без
" Курсив автора.

ФЗ«О

мили-
ции»

Ст. 15

(извле-
чения)

Примене-
ниеи

использо-
вание ^

огнестрель-
ного ору-
жия

3) задержания лица, застигнутого при совершении преступления против жизни, здоровья или собственности и пытающегося скрыться;

4) задержания лиц, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они намерены оказать вооруженное сопротивление;

5) доставления задерживаемых лиц в милицию, конвоирования и охраны задержанных, а также лиц, подвергнутых административному аресту и заключенных под стражу, когда они своим поведением дают основания полагать, что могут совершить побег либо причинить вред окружающим или себе, или оказывают противодействие сотруднику милиции;

6) освобождения насильственно удерживаемых лиц, захваченных зданий, помещений, сооружений, ТС и земельных участков;

7) пресечения массовых беспорядков и групповых действий, нарушающих работу транспорта, связи и организаций;

8) выявления лиц, совершающих или совершивших преступления.

Сотрудники милиции имеют право применять огне-стрельное оружие лично или в составе подразделения в следующих случаях:

- 1) для защиты граждан от нападения, опасного для их жизни и здоровья;
- 2) для отражения нападения на сотрудника милиции, когда его жизнь и здоровье подвергаются опасности, а также для пресечения попытки завладеть его оружием;
- 3) для освобождения заложников;
- 4) для задержания лица, застигнутого при совершении тяжкого преступления против жизни, здоровья и собственности и пытающегося скрыться, а также лица, оказывающего вооруженное сопротивление;
- 5) для отражения группового или вооруженного нападения на жилища граждан, помещения государственных органов, организаций и общественных объединений;
- 6) для пресечения побега из под стражи: лиц, задержанных по подозрению в совершении преступления; лиц, в отношении которых мерой пресечения избрано заключение под стражу; лиц, осужденных к лишению свободы; а также для пресечения попыток насильственного освобождения этих лиц.

ФЗ«О милиции» Ст. 16

Гарантии
личной
безо-
пасности
воо-
руженного
сотруд-
ника
милиции

Сотрудники милиции имеют право, кроме того, использовать огнестрельное оружие в следующих случаях:

- 1) **для остановки ТС** путем его повреждения, когда водитель создает реальную опасность жизни и здоровью людей и не подчиняется неоднократным законным требованиям сотрудника милиции остановиться;
- 2) для обезвреживания животного, непосредственно угрожающего жизни и здоровью людей;
- 3) для производства предупредительного выстрела, подачи сигнала тревоги и для вызова помощи.

Запрещается применять огнестрельное оружие про-тив женщин, лиц с явными признаками инвалидности и несовершеннолетних, когда возраст очевиден или из-вестен сотруднику милиции, кроме случаев оказания ими вооруженного сопротивления, совершения группо-вого либо иного нападения, угрожающего жизни людей, а также при значительном скоплении людей, ко-гда от этого могут пострадать посторонние лица.

Сотрудник милиции имеет право обнажить огне-стрельное оружие и приве-сти его в готовность, если считает, что в создавшейся обстановке могут воз-

никнуть предусмотренные ст. 15 настоящего Закона основания для его применения.

Попытки задерживаемого сотрудником милиции с обнаженным огнестрельным оружием, приблизиться к нему, сократив при этом указанное им расстояние, или прикоснуться к его оружию предоставляют сотруднику милиции право применить огнестрельное оружие в соответствии с п. 2 части 1 настоящего Закона.

I

Приложение 8

Уголовная ответственность за некоторые преступления, связанные с выполнением служебных обязанностей

№ ст. УК	Содержание ³	Основные виды наказания	1 I
108	1. Убийство, совершенное при превышении пределов необходимой обороны.	ОС до 2 лет; ЛС до 2 лет.	2 & 1
	2. Убийство, совершенное при превышении мер, необходимых для задержания лица, совершившего преступление.	ОС до 3 лет; ЛС до 3 лет.	3 !
168	1. Уничтожение или повреждение чужого имущества в крупном размере, совершенные по неосторожности.	ШТ до 200 МРОТ; ИР до 1 года; ОС до 2 лет.	до • : 1
	2. Те же деяния, совершенные путем неосторожного	ШТ от 200 до	1 до

	обращения с огнем или иными <i>ис-</i> <i>точниками</i> <i>повышен-</i> <i>ной опасности</i> либо повлекшие тяж- кие последствия.	500 МРОТ; ИР от 1 года до 2 лет; ОС до 3 лет; ЛС до 2 лет.	• § , « ж •
224	Небрежное хранение огнестрельного оружия, создав- шее условия для его использо- вания другим лицом, если это повлекло тяжкие последствия.	ОС до 2 лет; АП до 6 мес; ЛС до 1 года.	
290	Получение взятки 1. Получение должностным лицом лично или через по- средника взятки в виде денег, ценных бумаг, иного иму- щества или выгод имущественного характера за действия (бездействие) в пользу взяткодателя или представляемых им лиц, если такие действия (бездей- ствие) входят в слу- жебные полномочия должностного лица либо оно в силу	ШТ от 700 до 1000 МРОТ; ЛС до 5 : лет.	, •

должностного положения может способствовать таким		1
действиям (бездействию), а равно за общее покровительство		1
ство или попустительство по службе.		
2. Получение должностным лицом взятки за незаконные	ЛС от 3 I до 7	
действия (бездействие).	лет.	1
³ Курсив автора.		
:		1

302

303

... л^лппл, прсдуюишрнные частями первой или второй настоящей статьи, совершенные лицом, занимающим государственную должность РФ или государственную должность субъекта РФ, а равно главой органа местного самоуправления.

4. Деяния, предусмотренные частями первой, второй или третьей настоящей статьи, если они совершены:

- а) группой лиц по предварительному сговору или органи-зованной группой; ,
- б) неоднократно;
- в) с вымогательством взятки;
- г) в крупном размере.

Принуждение к даче показаний

1. Принуждение подозреваемого, обвиняемого, потер-певшего, сввдателя к даче показаний либо эксперта к даче заключения путем применения угроз, шантажа или иных незаконных действий со стороны следователя или лица, производящего дознание.

2. То же деяние, соединенное с применением насилия, издевательств или пытки.

Фальсификация доказательств по уголовному делу лицом, производящим дознание, следователем, прокуро-ром или защитником.

- 2. Фальсификация доказательств по уголовному делу о тяжком или об особо тяжком преступлении, а равно фальсификация доказательств, повлекшая тяжкие послед-

Преступления, связанные с дорожно-транспортным происшествием

Условные обозначения:

ШТ - штраф АР - арест

ОС - ограничение свободы ЛС - лишение свободы

Содержание

Оставление в опасности

Заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишенного возможности принять меры к самосохранению по малолетству, старости, болезни или вследствие своей беспомощности, в случаях, если виновный имел возможность оказать помощь этому лицу и был обязан иметь о нем заботу либо сам поставил его в опасное для жизни или здоровья состояние.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации ТС

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации ТС, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

***Примечание.** Под другими механическими ТС в настоящей статье понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические ТС.*

Основные

виды наказания

ШТ от 50 до ЮОМРОТ; ОР от 120 до 180 час; ИР до 1 года; АР до 3 мес.

ОС до 5 лет;

АР от 3 до 6

мес,

ЛС до 2 лет.

ЛС до 5 лет,

ЛС от 4 до 10 лет.

265

Оставление места дорожно-транспортного происшествия

лицом, управляющим ТС и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации ТС, в случае наступления последствий, предусмотренных статьей 264 УК.

ОС до 3 лет, АР до 6 мес, ЛС до 2 лет.

266

Недоброкачественный ремонт ТС и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями

1. Недоброкачественный ремонт ТС, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в экс-

плуатацию техни-чески неисправных ТС лицом, ответственным за техниче-ское состояние ТС, если эти деяния повлекли по неосто-рожности причине-ние тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц.

ШТ от 400 до 700 МРОТ, ОС до 3 лет, АР до 6 мес, ЛС до 2 лет.

ЛС до 5 лет.

ЛСот4до 10 лет.

267

Приведение в негодность ТС или путей сообщения

1. Разрушение, повреждение или приведение иным спосо-бом в негодное для эксплуатации состояние ТС, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирование транс-портных коммуникаций, если эти деяния повлекли по неос-торожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей ста-тьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц.

ШТ от 400 до 700 МРОТ, ЛС до 4 лет.

ЛС от 3 до 8 лет.

ЛСотбдо 10

лет.

268

обеспечивающих безопасную

Нарушение правил, работу транспорта

1. Нарушение пассажиром, пешеходом или другим участ-ником движения (кроме лиц, указанных в статьях 263 и 264 УК) правил безопасности движе-ния или эксплуатации ТС, если это деяние повлекло по неосторожности при-чи-нение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью че-ловека.

ОС до 3 лет, АР от 2 до 4 мес,

ЛС до 2 лет.

	человека. 3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.	ОС до 5 лет, ЛС до 5 лет. ЛС от 4 до 8 лет.
350	Нарушение правил вождения или экс-плуатации ма-	

шин		
1 . Нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека.	АР от 4 до 6 мес, содержание в дисциплинарной части до 2 лет, ЛС до 2 лет.	
2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека.	ЛС от 2 до 5 лет.	
3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.	ЛС от 4 до 10 лет.	

Приложение 10

Административная ответственность за правонарушения в сфере БДД⁴

Условные обозначения

Административные взыскания

ПР - предупреждение

ШТ - штраф

ЛП - лишение права управления ТС

ИР — исправительные работы

АА - административный арест

Субъекты ответственности

ВД - водитель ТС ВЛ - владелец ТС ГР - гражданин ДЛ - должностное лицо

Меры обеспечения административного производства

ЗУ - задержание водительского удостоверения

ЗТ - задержание ТС

ОУ - отстранение от управления ТС

ОС - освидетельствование на предмет установления состояния опьянения

Органы и должностные лица, рассматривающее дело

Н - начальник подразделения ГИБДД и * его заместители

К - командир подразделения ДПС ГИБДД и его заместители

ГТ- государственный автомобильный инспектор ГИБДД

ГД- государственный инспектор дорожного надзора ГИБДД

УИ - участковый инспектор милиции

ГТХ- Гостехнадзор Минсельхозпрода РФ

РТИ - Российская транспортная инспекция

АК - административная комиссия при исполнительных органах местного самоуправления

2 - все сотрудники ГИБДД

Курсивом выделены статьи, принятие постановлений по которым не входит в юрисдикцию ГИБДД.

№	Названия статей КоАП и виды административных правонарушений'	Взыскания	Меры обесп.	Орган, рассматрив. дело
1	2	3	4	5
80	<i>Выпуск в эксплуатацию транс-</i>	ПР или ШТ		Сан. надз.

	портных и других подеижных	на ДЛ до 1		
	средств с преешени- ем нормати- вов содержания загрязняющих веществ в выбросах	МРОТ		
81	Эксплуатация ав- томототранс- портных и других пе- редвижных средств с превышени- ем нормати- вов содержания загрязняющих веществ в выбросах	ПР или ШТ до 0,3 МРОТ		Сан. надз.
100	Нарушение правил эксплуатации тракторов, иных самоходных машин и оборудова- ния, поднад- зорных органам гостехнадзора за исключением пра- вонарушений, предусмотренных ст. 80, 81, 114, 119, 123и124КоАП	На ГР - ШТ от 1 до 3 МРОТ; на ДЛ - от 3 до 5 МРОТ		ГТХ

Ю О ¹	<i>Систематическое нарушение правил эксплуатации тракторов, иных самоходных машин и оборудования, поднадзорных органам гостехнадзора</i> то есть совершение в течение года нескольких правонарушений, предусмотренных ст. 80, 81, 100, 114, ч. 1 и ч. 2 ст. 119, ст. 123 и 124 КоАП	На ГР - ЛП от 3 до 6 мес; на ДЛ - ШТ от 5 до 10 МРОТ		ГТХ
100 *	<i>Невыполнение законных предписаний государственных инженеров-инспекторов гостехнадзора</i>	ШТ на ДЛ от 5 до 10 МРОТ		ГТХ
114	Нарушение правил регистрации и эксплуатации ТС	ШТ на ГР от 0,5 до 1 МРОТ;	ЗУ	Е

ч.1	Нарушение правил регистрации ТС	на ДЛ от 2 до 3 МРОТ		—
ч.2	Управление ТС водителями, не имеющими при себе документов, предусмотренных ПДД	ПР или ШТ от 0,2 до 0,5 МРОТ	ЗУ, ОУ, ЗТ	2, УИ
ч.3	Управление ТС, не зарегистрированными в установленном порядке, или не прошедшими государственного технического осмотра, или имеющими неисправности, при наличии которых в соответствии с ПДД запрещается их эксплуатация, за исключением неисправностей, указанных в ч. 4 настоящей статьи	ПР или ШТ от 0,2 до 0,5 МРОТ	ЗУ, ЗТ	2, УИ
ч.4	Управление ТС, имеющими неисправ-	ШТ от 1 до	ОУ,	Е

	правности: тормоз- ной системы, рулевого управления, неисправное тягово-сцепное уст- ройство (в сос- таве автопоезда)	ЗМРОТ	зт,		
			ЗУ		
ч.5	Управление водите- лями зарегист- рированными ТС без государст- венных регистрацион- ных знаков, а равно без государст- венных реги- страционных знаков на прицепах грузовых автомобилей	ШТ от 0,5 до 1 МРОТ	ОУ, зт, ЗУ	н, к, гт	,
4.6	Управление водите- лями ТС с нестандартными, нечитаемыми или установленными с нарушени- ем требований ПДД государствен- ными регистрацион- ными знаками	ШТ от 0,2 до 0,5 МРОТ	ЗУ	Е	УИ
ч. 7	Управление водите-	ШТ от 5	ОУ,	н,	

	лями ТС с подложными госу- дарственными регистрационными знаками	до 8МРОТ	ЗУ	к
И4 ¹	Нарушение правил установки устройств для подачи специаль- ных, световых и зву- ковых сиг- налов Установка на ТС уст- ройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов без разрешения ГИБДД, установка на автомобилях спереди красных ог- ней, красных	ШТ на ВЛ ТС, от 5 до 7 МРОТ и на ВД от 2 до 3 МРОТ	ЗУ	н, к, гт

№	Названия статей КоАП и виды адми-		Меры	Орган,
сг.	нистративных правонарушений'	Взыска- ния	обесп.	рассмат- рив. дело

1	2	3	4	5
80	Выпуск в эксплуатацию транспортных и других подвижных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах	ПР или ШТ на ДЛ до 1 МРОТ		Сан. надз.
81	Эксплуатация автотранспортных и других передвижных средств с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах	ПР или ШТ до 0,3 МРОТ		Сан. надз.
100	Нарушение правил эксплуатации тракторов, иных самоходных машин и оборудования, поднадзорных органам гостехнадзора за исключением правонарушений,	На ГР - ШТ от 1 до 3 МРОТ; на ДЛ - от 3 до 5 МРОТ		ГТХ

	предусмотренных ст. 80, 81, 114, 119, 123 и 124 КоАП			
Ю О ¹	Систематическое нарушение правил эксплуатации тракторов, иных самоходных ма- шин и оборудова- ния, поднадзор- ных органам гостехнадзора то есть совершение в течение года нескольких пра- вонарушений, предусмотренных ст. 80, 81, 100, 114, ч. 1 и ч. 2 ст. 119, ст. 123 и 124 КоАП	На ГР - ЛП от 3 до 6 мес; на ДЛ - ШТ от 5 до 10 МРОТ		ГТХ
100 *	Невыполнение закон- ных предпи- саний государствен- ных инжене- ров-инспекторов гос- технадзора	ШТ на ДЛ от 5 до 10 МРОТ		ГТХ
114	Нарушение правил ре- гистрации	ШТ на ГР от	ЗУ	Е

	и эксплуатации ТС	0,5 до 1		
ч.1	Нарушение правил регистрации ТС	МРОТ; на ДЛ от 2 до 3 МРОТ		—
ч.2	Управление ТС водителями, не имеющими при себе документов, предусмотренных ПДД	ПР или ШТ от 0,2 до 0,5 МРОТ	ЗУ, ОУ, ЗТ	2, УИ
ч.3	Управление ТС, не зарегистрированными в установленном порядке, или не прошедшими государственного технического осмотра, или имеющими неисправности, при наличии которых в соответствии с ПДД запрещается их эксплуатация, за исключением неисправностей,	ПР или ШТ от 0,2 до 0,5 МРОТ	ЗУ, ЗТ	2, УИ

	указанных в ч. 4 настоящей статьи				
ч.4	Управление ТС, имеющими неисправности: тормозной системы, рулевого управления, неисправное тягово-сцепное устройство (в составе автопоезда)	ШТ от 1 до 3МРОТ	ОУ, зт, ЗУ	Е	
ч.5	Управление водителями зарегистрированными ТС без государственных регистрационных знаков, а равно без государственных регистрационных знаков на прицепах грузовых автомобилей	ШТ от 0,5 до 1 МРОТ	ОУ, зт, ЗУ	н, к, гт ,	
4.6	Управление водителями ТС с нестандартными, нечитаемыми или установленными с нарушением требований ПДД государствен-	ШТ от 0,2 до 0,5 МРОТ	ЗУ	Е УИ	

	ными регистрационными знаками			
ч. 7	Управление водителями ТС с подложными государственными регистрационными знаками	ШТ от 5 до 8	ОУ, МРОТ ЗУ	н, к
И4 ¹	Нарушение правил установки устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов Установка на ТС устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов без разрешения ГИБДД, установка на автомобилях спереди красных огней, красных	ШТ на ВЛ ТС, от 5 до 7 МРОТ и на ВД от 2 до 3 МРОТ	ЗУ	н, к, гт

	светоотражающих приспособлений или красных светоотражающих материалов, а равно незаконное использование цветографических схем автомобилей оперативных служб			
115	Нарушение водителями ТС			
ч.1	правил дорожного движения			
	Превышение водителями ТС установленной скорости движения на величину от 10 до 20 км/ч, нарушение правил расположения ТС на проезжей части, пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, ремнями безопасности и мотошлемами	ПР или ШТ от 0,2 до 0,5 МРОТ	ЗУ	2
ч. 2	Несоблюдение требований дорожных знаков и разметки проез-	ШТ0.5 МРОТ	ЗУ	2

	жей части, за исключением случа- ев, указанных в чч. 4 и 5 настоя- щей статьи, либо на- рушение пра- вил проезда пешеход- ных перехо- дов, остановки, сто- янки, букси- ровки или перевозки грузов				
ч.3	Превышение водите- лями ТС уста- новленной скорости движения на величину от 20 до 30 км/ч	ШТ МРОТ	1	ЗУ	2
ч.4	Проезд на запрещаю- щий сигнал светофора, регули- ровщика, несо- блюдение требований дорожных знаков «Въезд запре- щен», «Дви- жение запрещено», «Опасность» или нарушение пра- вил обгона,	ШТ МРОТ	1	ЗУ	2

	разворота, перевозки людей			
ч. 5	Пересечение сплошной линии разметки, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений, нарушение правил движения через ЖДП, за исключением указанных в ч. 7 настоящей статьи, либо непредоставление преимущества в движении водителям ТС или пешеходам, имеющим такое право	ШТ от 1 до 2 МРОТ	ЗУ	2
ч.б	Превышение водителями ТС установленной скорости движения более чем на 30 км/ч	ШТ 3 МРОТ	ЗУ	2

ч.8

ч.2

117

Н5¹

, , --~2 -- ^*--

том либо закрывающемся шлаг-бауме, запрещающем сигнале светофора или запрещающем сигнале дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка ТС на ЖДП

Нарушение водителями иных ПДД, за исключением предусмотренных ст. 114, П4¹, 117, 118, 121' настоящего Кодекса и чч. 1-7 настоящей статьи

ШТ 5 МРОТ или ЛП на срок от 3 до 6 мес

ПР или ШТ 0,2 МРОТ

ЗУ

Н,К

ЗУ

Нарушения режима труда и отдыха при осуществлении междунациональных автомобильных перевозок

Управление ТС водителями при осуществлении международных автомобильных перевозок без контрольных устройств (тахографов) регистрации режима труда и отдыха водителей ТС или с выключенными такими контрольными устройствами (тахографами) либо с незаполненными тахограммами, а равно без ведения ежедневных регистрационных листов режима труда и отдыха

Нарушения режима труда и отдыха водителями при осуществлении международных автомобильных перевозок

Управление ТС водителями, находящимися в состоянии опьянения

Управление ТС водителями, находящимися в состоянии опьянения, а равно передача управления ТС лицу, находящемуся в состоянии опьянения

ШТ до 25 МРОТ

УИ

РТИ

ШТ от 5 до 10 МРОТ

ШТ от 8 до 12 МРОТ или ЛП на срок 1 год

РТИ

ОУ, ЗУ, ЗТ, ОС

Н,К

ч.2	Те же действия, совершенные повторно в течение года	ШТ от 10 до 15 МРОТ или ЛП от 1 до 3 лет	ОУ, ЗУ, ЗТ, ОС	н,
118	Нарушение водителями ПДД или эксплуатации ТС,			

	повлек- шее причинение лег- ких телес- ных повреждений или матери- ального ущерба			
ч.1	Нарушение водителя- ми ПДД или эксплуатации ТС, по- влекшее при-чинение материального ущерба	ШТ от 3 до 6 МРОТ	ЗУ	н,к
ч.2	Нарушение водителя- ми ПДД или эксплуатации ТС, по- влекшее при- чинение легких телес- ных повреж- дений	ШТ от 5 до 8 МРОТ или ЛП от 3 до 6 мес.	ЗУ —	н,к
119	Управление ТС лица- ми, не имею- щими права управле- ния			
ч.1	Управление ТС лица- ми, не имею- щими права управ- ления этими средствами, а равно передача управления ТС лицу, не имеюще-	ШТ от 3 до 5 МРОТ	ОУ.ЗТ	н,к

	му права управления			
ч.2	Управление ТС, лицами, лишенными права управления	ШТ от 5 до 8МРОТ	ОУ,ЗТ	н,к
4.3	Нарушение ПДЦ и эксплуатации ТС лицами, указанными в ч. 1 и ч. 2 настоящей статьи, повлекшее причинение материального ущерба	ШТ от 5 до ЮМ-РОТ	ОУ,ЗТ	н, к
ч.4	Нарушение ПДЦ и эксплуатации ТС лицами, указанными в ч. 1 и ч. 2 настоящей статьи, повлекшее причинение легких телесных повреждений	ШТо-тЮдо 12 МРОТ	ОУ, ЗТ	н,к
120	Управление ТС лицами, не имеющими права управления ТС и находящимися в состоянии опьянения			
ч.1	Управление ТС лица-	ШТ от	ОУ,	н,к

	ми, не имею- щими права управле- ния ТС и нахо- дящимися в состоянии опьянения	10 до 15 МРОТ	ЗТ, ос	— —
4.2	Те же действия, совершенные повторно в течение года	ШТ от 12 до 15МРОТ	ОУ, ЗТ, ОС	н,к
4.3	Управление ТС лица- ми, лишен- ными права управле- ния ТС и находящимися в со- стоянии опья- нения	ШТ 15 МРОТ	ОУ, ЗТ, ОС	н,к
ш ¹	Групповое передви- жение, соз- дающее помехи для дорожного движения Участие водителей ТС в группо- вом передвижении по дорогам, улицам городов и дру- гах населен- ных пунктов, создаю- щем помехи	 ШТ от 2 до 3МРОТ	 ЗУ	 н,к

	для дорожного движения, или с нарушением правил пользования звуковыми сигналами			
122	Нарушение ПДД пешеходами и иными участниками дорожного движения			
4.1	Нарушение пешеходами ПДД	ПР или ШТ от 0,1 до 0,3 МРОТ		2,УИ
4.2	Нарушение ПДД лицами, управляющими мопедами, велосипедами, а также водителями, пассажирами или другими лицами, непосредственно участвующими в процессе дорожного движения	ШТ от 0,1 до 0,5 МРОТ		2,УИ
ч.3	Нарушение ПДД, совершенное в	ШТ от 1 до 3		2,УИ

	состоянии опьянения лицами,	2 МРОТ		
	указанными в ч. 1 и ч. 2 настоящей статьи			
ч. 4	Нарушение ПДД лицами, указанными в ч. 1 и ч. 2 настоящей статьи, повлекшее причинение материального ущерба	ШТ от 0,5 до 1 МРОТ		2, УИ
ч. 5	Нарушение ПДД лицами, указанными в ч. 1 и ч. 2 настоящей статьи, повлекшее причинение легких телесных повреждений	ШТ от 0,5 до 1 МРОТ		Е

123	Выпуск на линию ТС, имеющих неисправности, и иные нарушения правил эксплуатации ТС Выпуск на линию ТС, имеющих неисправности, с которыми запрещена их эксплуатация, или перемещенных без	ШТ на ДЛ от 3 до 5 МРОТ		Н, К, ГТ

	соответствующего разрешения, или не зарегистрированных в установленном порядке, или не прошедших государственного технического осмотра			
124	Допуск к управлению ТС водителей, находящихся в состоянии опьянения, или лиц, не имеющих права управления ТС	ШТ на ДЛ от 5 до 10 МРОТ		Н,К,ГТ
126 ¹	Нарушение правил перевозки опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов на авто-мобильном транспорте	ШТ на ВД от 1 до 3 МРОТ, на ДЛ от 10 до 20 МРОТ	ЗУ,ЗТ	Н,К
131	Повреждение дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений *» Повреждение дорог, железнодорожных переездов, других дорожных сооружений или технических средств регулирования дорожного движения, а также умышленное создание помех для дорожного движения, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия	ШТ на ГР от 1 до 5 МРОТ; на ДЛ от 5 до 10 МРОТ	ЗУ	Н,К,ГД

Ш ¹	Нарушение порядка перевозок крупногабаритных и опасных грузов Осуществление водителями ТС международных автомобильных перевозок крупногабаритных и опасных грузов без специальных разрешений, а равно отклонение от маршрутов или превышение габаритов, указанных в специальных разрешениях	ШТ до 25 МРОТ		РТИ

ШТотЮдо 15МРОТ

ч. 2

131³

Нарушение порядка перевозки тяжёловесных грузов

Осуществление водителями ТС международных автомобильных перевозок с превышением максимального веса ТС или нагрузки на ось ТС, установленных для движения по автомобильным дорогам нормативными правовыми актами РФ, до 15 % без специальных разрешений, а равно отклонение от указанных в специальных разрешениях маршрутов

Те же действия при превышении максимального веса ТС или грузки на ось ТС свыше 15 %

Осуществление международных автомобильных перевозок без разрешений

Осуществление водителями ТС, | до 25 МРОТ принадлежащих иностранным перевозчикам, международных автомобильных перевозок без разрешений, если такие разрешения обязательны

РТИ

на-

ШТот 15 до 25 МРОТ

РТИ

РТИ:

131⁴ *Отсутствие списков пассажиров ШТ от 2 до у водителей ТС при осуществле- 5 МРОТ нии нерегулярных пассажирских международных автомобильных перевозок (в случаях, предусмотренных международными договорами РФ в области международного автомобильного сообщения) без разрешений*

Нарушение правил по охране полосы отвода автомобильных дорог

Распашка участков, покос травы, ШТ до 0,1 порубка и повреждение насаж-
де- МРОТ ний, снятие дерна и выемка грунта, спуск канализационных^ про-
мышц-
РТИ
АК

	ленных, мелиоратив- ных и сточных вод в водоотводные сооружения и резервы на полосе от- вода автомо- бильной дороги без согласования с дорожными органа- ми, а также разведение огня на полосе отвода и ближе 100 м от дере- вянных мостов, курение на деревян- ных мостах с деревянными насти- лами		• •	_____ _____ - _____
133	<i>Нарушение земле- пользователями</i> <i>правил по охране ав- томобильных</i> <i>дорог и дорожных со- оружений</i>			

Нарушение землепользователями	ШТ до 0,1	АК
участков, прилегающих к полосе отвода автомобильных дорог, в пределах населенных пунктов на дорогах общегосударственного и республиканского значения обязанностей по устройству, ремонту и регулярной очистке пешеходных дорожек и переходных мостиков в границах закрепленных за ними участков, а также обязанностей по содержанию в технически исправном состоянии и чистоте выездов с закрепленных участков или подъездных путей на автомобиль-	МРОТ	

	ную дорогу общего пользования, включая переездные мостики			
134	Нарушение правил содержания дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений Нарушение правил ремонта и содержания дорог, ЖДП и других дорожных сооружений в безопасном для движения состоянии, или непринятие мер к своевременному устранению помех для движения, запрещению или ограничению движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасно-	ШТ на ДЛ от 5 до 10 МРОТ		н,к,гд Щ ',,, \ ~ - Λ' й Г • • > " — •

	сти движения			

134¹

Невыполнение ГИБДД предписаний

ч.2

ШТ на ДЛ от 2 до 3 МРОТ

Невыполнение предписаний ГИБДД об устранении нарушений правил, нормативов и стандартов, относящихся к обеспечению безо-пасности дорожного движения

Повторное в течение года невы- ШТ на ДЛ
полнение ранее выданного пред- от 3 до 5
писания ГИБДД МРОТ

157³ | *Осуществление подлежащей лицензированию деятельности на транспорте без специального разрешения (лицензии), нарушение условий, предусмотренных в ли-цензии*

ч. 1 | Осуществление подлежащей ли-цензированию деятельности на транспорте без специального разрешения (лицензии)

ч. 2 | Нарушение условий, предусмотренных в специальном разреше нии (лицензии)

ч.3

Те же действия, совершенные повторно в течение года после наложения ад-министративного взыскания

ШТ на ГР и ДЛ от 2 до 5 МРОТ

ШТ на ГР и ДЛ от 0,5 до 2МРОТ

ШТ 3 МРОТ с приост. или аннулир. лицензии

57⁵

Использование ТС, принадлежа- ШТ на ВД щих иностранным перевозчикам, до 20 МРОТ, для перевозки грузов и пассажи- на ГР и ДЛ ров между пунк- тами, распо- до 50 МРОТ женными на территории РФ

Нарушение водителями ТС, при-надлежащих иностранным пере-возчикам, порядка международ-ных автомобильных перевозок в третьи государства и из третьих государств

ШТ до 25 МРОТ

ЗУ

н,к,гд

н, к, ГД

(Л	сл -а

Осуществление меж- дународных авто- мобильных знаков осудар- ста реги-	р
Злобное неповинове- му распоряжению ши поддан дммишнл Злобное неповинове- му распоряжению или дружинника, а также военносл-жашего при порядка, а равно невы- полнение водителями законного требования уклонение от прохож- ком освидетельствова-	•>. Ю -в аь х Е Г"" рз 35 о •-а '-л • *' и н • o - 53 . . й г- 8 Зч о О й о ¹ 0 ~? Ы о 3 Н
	О о о
О*	1

Приложение 11

Расположение идентификационных номеров на некоторых распространенных моделях легковых автомобилей'

№ п/п	Модель	Расположение УШ	Расположение номера на двигателе	Расположение за- водской таблички
Отечественные				

1	ВАЗ-2110	Правая опора пружины перед-ней подвески	Задний торец блока цилиндров над картером сцепления	Передняя опора правсн пружины
2	ВАЗ-2108, 2109, 21099	Правая опора пружины перед-ней подвески	Задний торец блока цилиндров над картером сцепления	Передняя стенка коробм воздухопритока
3	ВАЗ-2104, 2106	Полка коробки воздухопритока рядом с заводской табличкой	Прилив блока цилиндров слева от масляного фильтра (до 1976 г. - на переднем торце блока цилиндров)	Нижняя полка коробю воздухопритока справа
4	ВАЗ-2105	Полка коробки воздухопритока рядом с заводской табличкой	Прилив блока цилиндров слева от топливного насоса	Нижняя полка коробки воздухопритока справа
5	ВАЗ-2121, 21213, 2129, 2131,2182	Правый усилитель щита перед-ка кузова	Прилив блока цилиндров слева от масляного фильтра	Щит передка справа от аккумулятора
6	ГАЗ-3102, 3109,3110	Справа на желобе водостока капота	Прилив нижней части блока ци-линдров слева	Брызговик правого передне-го крыла

¹ Места расположения номеров на отдельных моделях могут варьироваться в зависимости от года выпуска ТС.

7	АЗЛК-2141, 2335, 2901	Щит передка кузова справа (или правая опора стойки передней подвески)	Прилив блока цилиндров с левой стороны над стартером (или слева от масляного фильтра)	Верхняя поперечина отсе] двигателя слева от зам] капота
8	ВАЗ-1111	Справа над аккумуляторной батареей	Прилив блока цилиндров над свечой второго цилиндра	Верхняя часть передш панели

9	ИЖ-21251, 2715	Верхняя панель передка справа	Прилив блока цилиндров с левой стороны под стартером	Полка щита радиатора] справа
10	ИЖ-2126	Правая опора пружины перед-ней подвески	Прилив блока цилиндров с левой стороны под стартером	Верхняя часть передш панели справа
11	УАЗ-469, 3151, 31512, 31514	1) до 04.03.1994г. - за задней дверью в верхней части боковины кузова (4 цифры); 2) с 04.03.1995г. по 01.07.1995 г. - за задней правой дверью в верхней части боковины кузова (6 цифр); 3) с 01.07.1995г.- за задней правой дверью в верхней части боковины кузова (8 знаков); 4) с 01.02.1996г.- на щите передка над аккумулятором (8 знаков)	Блок цилиндров слева	1) до 01.07.1995г. - I облицовке радиатора; 2) с 01.07.1995г. - на центральной правой стош кузова
		Импортные		
12	АшН-80	Верхняя часть переднего щита кузова(с 1980г.)	Левая сторона блока двигателя над бензонасосом (или над генератором)	Передний правый брызгс вик
13	АисИ-100 (с 1982 г.)	Передний щит кузова рядом с бачком стеклоомывателя	Левая сторона блока двигателя	У замка капота двигателя
14	УоллсУаҗеп Polo	Передний щит кузова справа	Левая сторона блока двигателя над распределителем зажигания	У замка капота двигателя

15	УоллсУаҗеп Раз-за!	Передний щит кузова рядом с бачком стеклоомывателя	Левая сторона блока двигателя над бензонасосом	Передний щит кузова справа
16	УоллсУаҗеп Оолг"	Передний щит кузова справа	Левая сторона блока двигателя под бензонасосом	Справа от замка капота двигателя
17	Оре! КаёеИ	Между проемом двери и передним сидением пассажира	Передняя часть блока двигателя слева	Воздуховод под правой фарой
18	Оре! Азсопа	Между проемом двери и сидением водителя	Середина левой стороны блока двигателя	Воздуховод под правой фарой
19	Реиҗео1-305	Брызговик правого переднего крыла	Справа от масляного фильтра между первым и вторым болтами крепления коробки передач	Брызговик правого переднего крыла
20	Тоуо1а СогоНа	Передний щит кузова справа	Правая сторона блока двигателя у распределителя зажигания	Брызговик правого переднего крыла (или передний щит кузова справа)
21	Тоуо1а Саппа	Передний щит кузова справа	Левая сторона блока двигателя сзади маслоизмерительного щупа	Брызговик правого переднего крыла
22	Нопёа Ассогс!	Передний щит кузова справа	Блок двигателя со стороны коробки передач	Передний щит кузова справа

23	ВМ\У-2,5; 2,8; 3,3; 3,8	Брызговик правого переднего крыла	Блок двигателя под стартером	Брызговик правого переднего крыла

24	ВМ\У (5, 6 и 7-я серии)	Передний щит кузова рядом с отопителем	Блок двигателя над стартером	Брызговик правого переднего крыла
25	Рогё 31егга	Между проемом двери и сидением водителя »	Левая часть блока двигателя	Панель радиатора справа
26	Рогй Таишз	Брызговик правого переднего крыла	Левая передняя часть блока двигателя	Панель радиатора справа опоры капота
27	Мег-сес1е5-380; 500	Передний щит кузова над бачком стеклоомывателя	Правая сторона блока двигателя	Панель радиатора сверху
28	Мег-зес1е3-460	Брызговик правого переднего крыла	Левая сторона блока двигателя под сцеплением	Панель радиатора сверху
29	Уо1уо-760	Стойка дверей справа	Левая сторона блока двигателя под турбиной	Правая опора переднеподвески

													I ^	
40	чо	Ч О	4 5	ОО				^	*> -1^		К)	ю		•З Е 8 О
"	и>	(0	"					и>	К) ^—	и>	к>	—	*	'Й о о п 2 — О — 3 К 60 о 2 Я I 0 E №)= n

Группы различных классов опасных грузов общего назначения	С	8	8	о	л	Г	%	к	03	•
Перечень грузов общего назначения, запрещенных к со	да	О	д	а		ео		8		
Легкогорючие										
Запрещений нет										
Продовольственные, хлебобу-	в	Х	0							
Легкогорючие, минеральные, з	з	5		з	з	г				
Легкогорючие, продовольствен-	а	Е	со	Е						
Легкогорючие, продовольствен-										
Легкогорючие, продовольствен-		И	га	0	а	Х	Е	о		
Легкогорючие, минеральные и	и	4	-Р	я	а	й		1		
Продовольственные, хлебобу-	Х	0	1	8	-й			Й ?		
Все грузы										
Продовольственные, легкогорю-		и		П		й				
Легкогорючие										
Легкогорючие, продовольствен-										
Продовольственные, хлебобу-	Х	о	1	5	Х	о	о	1		
Запрещений нет :										

СОДЕРЖАНИЕ

Предисло-

вие.....

Список	сокраще-
ний.....	6
1. Строевые подразделения дорожно-патрульной службы	
1.1. Социально-экономические и экологические последствия автомобилизации.....	8
1.2. Роль и основные задачи дорожно-патрульной службы в системе ОБДД.....	11
1.3. Виды и структура подразделений.....	16
2. Меры административного воздействия, применяемые должностными лицами дорожно-патрульной службы	
2.1. Меры организации дорожного движения.....	23
2.2. Меры убеждения.....	23
2.3. Меры принуждения.....	24
2.3.1. Меры предупреждения.....	24
2.3.2. Меры пресечения.....	27
2.3.3. Меры обеспечения административного производства.....	28
2.3.4. Соотношение мер пресечения и обеспечения административного производства.....	32
2.3.5. Административные взыскания.....	33
3. Способы и формы организации дорожно-патрульной службы	
3.1. Способы ДПС.....	35
3.2. Формы организации ДПС.....	39
3.3. Мобильные формы контроля дорожного движения.....	39
3.3.1. Пеший патруль (пост).....	39
3.3.2. Автопатруль.....	41
3.3.3. Мотопатруль.....	44
3.3.4. Особенности эксплуатации патрульных ТС.....	45
3.3.5. Воздушный патруль.....	46
3.3.6. Способы вертолетного патрулирования.....	48
3.4. Статичные формы контроля дорожного движения.....	51
3.4.1. Стационарные посты ДПС.....	51
3.4.2. Выбор места размещения и варианта обустройства СП.....	53
3.4.3. КПМ и другие разновидности СП.....	56
3.5. Соотношение мобильных и статичных форм несения службы.....	58
3.6. Автоматизированный контроль дорожного движения.....	59
4. Контроль состояния и обустройства улично-дорожной сети	
4.1. Роль ДИ в обеспечении безопасности дорожного движения.....	62
4.2. Оценка параметров безопасности элементов ДИ.....	65
4.3. Основные условия проведения ремонтно-строительных работ на улицах и дорогах.....	66

4.4. Контроль состояния дорожных знаков, разметки и дорожных покрытий	70
4.5. Освещенность проезжей части.....	73
4.6. Размещение и состояние рекламных устройств.....	74
4.7. Обустройство придорожной полосы.....	75
4.8. Железнодорожные переезды.....	75
4.9. Действия при обнаружении недостатков в состоянии ДИ.....	77
4.10. Оценка влияния неблагоприятных природных условий.....	77
4.11. Контроль ликвидации зимней скользкости.....	79
4.12. Туман.....	81
4.13. Дождь.....	81
4.14. Сильный ветер.....	82
4.15. Распорядительно-регулирующие действия при осложнении погодных условий.....	82
4.16. Определение относительно безопасных параметров движения ТС в сложных дорожных условиях.....	85
5. Контроль правомерности действий участников дорожного движения	
5.1. Методы превентивного контроля.....	88
5.2. Внешние признаки, свидетельствующие о возможной причастности ТС к правонарушению.....	89
5.3. Оценка внешнего вида и особенностей поведения водителей и пассажиров ТС.....	91
5.4. Порядок действий при обнаружении признаков опьянения у водителей ТС.....	93
5.4.1. Влияние опьянения на психофизиологические качества водителя.....	93
5.4.2. Признаки опьянения водителей.....	95

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие.....	3
Список сокращений.....	6
1. Строевые подразделения дорожно-патрульной службы	
1.1. Социально-экономические и экологические последствия автомобилизации.....	8
1.2. Роль и основные задачи дорожно-патрульной службы в системе ОБДД.....	11
1.3. Виды и структура подразделений.....	16
2. Меры административного воздействия, применяемые должностными лицами дорожно-патрульной службы	

2.1.	Меры организации дорожного движения.....	
23		
2.2.	Меры убеждения.....	
23		
2.3.	Меры принуждения.....	
24		
2.3.1.	Меры предупреждения.....	24
2.3.2.	Меры пресечения.....	27
2.3.3.	Меры обеспечения административного производства.....	28
2.3.4.	Соотношение мер пресечения и обеспечения административного производства.....	32
2.3.5.	Административные взыскания.....	33
3.	Способы и формы организации дорожно-патрульной службы	
3.1.	Способы ДПС.....	35
3.2.	Формы организации ДПС.....	39
3.3.	Мобильные формы контроля дорожного движения.....	39
3.3.1.	Пеший патруль (пост).....	39
3.3.2.	Автопатруль.....	41
3.3.3.	Мотопатруль.....	44
3.3.4.	Особенности эксплуатации патрульных ТС.....	45
3.3.5.	Воздушный патруль.....	46
3.3.6.	Способы вертолетного патрулирования.....	48
3.4.	Статические формы контроля дорожного движения.....	51
3.4.1.	Стационарные посты ДПС.....	51
3.4.2.	Выбор места размещения и варианта обустройства СП.....	53
3.4.3.	КПМ и другие разновидности СП.....	56
3.5.	Соотношение мобильных и статических форм несения службы.....	58
3.6.	Автоматизированный контроль дорожного движения.....	59
4.	Контроль состояния и обустройства улично-дорожной сети	
4.1.	Роль ДИ в обеспечении безопасности дорожного движения.....	62
4.2.	Оценка параметров безопасности элементов ДИ.....	65
4.3.	Основные условия проведения ремонтно-строительных работ на улицах и дорогах.....	66
4.4.	Контроль состояния дорожных знаков, разметки и дорожных покрытий.....	70
4.5.	Освещенность проезжей части.....	73
4.6.	Размещение и состояние рекламных устройств.....	74
4.7.	Обустройство придорожной полосы.....	75
4.8.	Железнодорожные переезды.....	75
4.9.	Действия при обнаружении недостатков в состоянии ДИ.....	77
4.10.	Оценка влияния неблагоприятных природных условий.....	77
4.11.	Контроль ликвидации зимней скользкости.....	79
4.12.	Туман.....	81
4.13.	Дождь.....	81
4.14.	Сильный ветер.....	82

4.15. Распорядительно-регулирующие действия при осложнении погодных условий.....	82
4.16. Определение относительно безопасных параметров движения ТС в сложных дорожных условиях.....	85
5. Контроль правомерности действий участников дорожного движения	
5.1. Методы превентивного контроля.....	88
5.2. Внешние признаки, свидетельствующие о возможной причастности ТС к правонарушению.....	89
5.3. Оценка внешнего вида и особенностей поведения водителей и пассажиров ТС.....	91
5.4. Порядок действий при обнаружении признаков опьянения у водителей ТС.....	93
5.4.1. Влияние опьянения на психофизиологические качества водителя.....	93
5.4.2. Признаки опьянения водителей.....	95
5.4.3. Внешние признаки наркотического опьянения.....	96
5.4.4. Освидетельствование участников дорожного движения, имеющих признаки опьянения.....	97
5.5. Контроль скорости движения ТС.....	
5.5.1. Влияние скорости ТС на безопасность дорожного движения...	101
5.5.2. Портативные радиолокационные измерители скорости.....	103
5.5.3. Тактика применения ПРИС.....	105
5.5.4. Пост контроля скорости.....	107
5.6. Контроль движения пешеходов.....	109
5.7. Контроль технического состояния ТС	112
5.8. Контроль экологических параметров ТС.....	116
5.8.1. Влияние автомобильного транспорта на окружающую среду...	116
5.8.2. Роль ДПС в обеспечении экологической безопасности автомобильного транспорта.....	121
5.8.3. Контроль состава отработавших газов автомобильных двигателей.....	123
6. Документы водителей транспортных средств и контроль их подлинности	
6.1. Виды и номенклатура документов.....	128
6.2. Документы на право управления ТС.....	130

6.3. Документы, подтверждающие регистрацию ТС.....	134
6.4. Документы, подтверждающие право владения или распоряжения ТС да	137
6.5. Документы, подтверждающие соответствие конструкции и технического состояния ТС требованиям БДД.....	139
6.6. Документы, подтверждающие право на перевозку грузовипассажиров....	140
6.7. Документы, предоставляющие право на отступление от требований ПДД.....	145
6.8. Медицинские справки.....	145
6.9. Документы водителей и владельцев ТС из числа иностранных граждан и лиц без гражданства.....	147
6.9.1. Документы, удостоверяющие личность.....	147'
6.9.2. Документы на право управления ТС.....	149
6.9.3. Регистрационные документынаТС.....	150
6.9.4. Разрешения на передвижение по автомобильным дорогам.....	150
6.10. Признаки подделки регистрационных, водительских и других документов, подтверждающих право владения транспортным средством и право его использования	15*
6.10.1. Частичная подделка.....	*"
6.10.2. Полнаяпрдделка.....	1"
6.11. Тактикапроверкидокументов.....	157
7. Опознавательные знаки, надписи и устройства транспортных средств	
7.1. Индивидуальныезнаки.....	161
7.1.1. Государственныерегистрационныезнаки.....	161
7.1.2. Регистрационные знаки ТС, временно допущенных к участию в дорожном движении.....	165
7.1.3. Национальныерегистрационныезнаки.....	165
7.1.4. Ведомственные регистрационные знаки.....	166
7.2. Идентификационные номера.....	167
7.3. Предупреждающие знаки и надписи.....	
7.4. Функциональныезнаки.....	
7.5. Конструкционные признаки ТС.....	
7.6. Признаки подделки регистрационных знаков.....	

7.7.	Признаки подделки идентификационных номеров.....	182
7.8.	Способы выявления подделки идентификационных номеров	183
7.9.	Порядок действий при обнаружении признаков подделки идентификационных номеров и регистрационных документов.....	186
8.	Тактика остановки, проверки и задержания транспортных средств	
8.1.	Факторы, определяющие степень риска при контроле дорожного движения.....	188
8.2.	Меры безопасности при наблюдении за транспортным потоком.....	189
8.3.	Проверка неподвижного ТС.....	193
8.4.	Порядок общения с участниками дорожного движения.....	195
8.5.	Реагирование на провокационные действия.....	199
8.6.	Остановка разыскиваемого или причастного к преступлению ТС.....	204
8.7.	Приведение в готовность и применение оружия.....	210
8.8.	Подготовка и использование заслона.....	
8.9.	Принятие решения о преследовании ТС.....	
8.10.	Порядок преследования.....	
8.11.	Остановка движущегося ТС.....	
8.12.	Применение оружия для остановки ТС.....	
8.13.	Использование патрульного автомобиля для принудительной остановки ТС.....	227
8.14.	Защита от преднамеренных столкновений и наездов.....	230
8.15.	Задержание водителя и пассажиров остановленного ТС.....	233
8.16.	Обыск задержанных лиц.....	237
8.17.	Особенности осмотра ТС, причастных к преступлениям.....	239
8.18.	Перевозка задержанных лиц в патрульные автомобили.....	240
213		
217		
221		
223		
225		

5.4.3. Внешние признаки наркотического опьянения.....	96
5.4.4. Освидетельствование участников дорожного движения, имеющих признаки опьянения.....	97
5.5. Контроль скорости движения ТС.....	
щ	
5.5.1. Влияние скорости ТС на безопасность дорожного движения...	101
5.5.2. Портативные радиолокационные измерители скорости.....	юз
5.5.3. Тактика применения ПРИС.....	Ю5
5.5.4. Пост контроля скорости.....	107
5.6. Контроль движения пешеходов.....	
Ю9	
5.7. Контроль технического состояния ТС	
112	
5.8. Контроль экологических параметров ТС.....	
116	
5.8.1. Влияние автомобильного транспорта на окружающую среду...	116
5.8.2. Роль ДПС в обеспечении экологической безопасности автомобильного транспорта.....	121
5.8.3. Контроль состава отработавших газов автомобильных двигателей.....	123
6. Документы водителей транспортных средств и контроль их подлинности	
6.1. Видьиноменклатура документов.....	128
6.2. Документы на право управления ТС.....	
130	
6.3. Документы, подтверждающие регистрацию ТС.....	
134	
6.4. Документы, подтверждающие право владения или распоряжения ТС	да
137	
6.5. Документы, подтверждающие соответствие конструкции и технического состояния ТС требованиям БДД.....	139
6.6. Документы, подтверждающие право на перевозку грузов и пассажиров....	
140	
6.7. Документы, предоставляющие право на отступление от требований ПДД.....	145
6.8. Медицинские справки.....	
145	
6.9. Документы водителей и владельцев ТС из числа иностранных граждан и лиц без гражданства.....	147
6.9.1. Документы, удостоверяющие личность.....	147'
6.9.2. Документы на право управления ТС.....	149
6.9.3. Регистрационные документы на ТС.....	150

6.9.4. Разрешения на передвижение по автомобильным дорогам.....	150
6.10. Признаки подделки регистрационных, водительских и других документов, подтверждающих право владения транспортным средством и право его использования	15*
6.10.1. Частичная подделка.....	*"
6.10.2. Полная подделка.....	1"
171	
174	
175	
181	
6.11. Тактика проверки документов.....	
157	
7. Оознавательные знаки, надписи и устройства транспортных средств	
7.1. Индивидуальные знаки.....	
161	
7.1.1. Государственные регистрационные знаки.....	161
7.1.2. Регистрационные знаки ТС, временно допущенных к участию в дорожном движении.....	165
7.1.3. Национальные регистрационные знаки.....	165
7.1.4. Ведомственные регистрационные знаки.....	166
7.2. Идентификационные номера.....	
167	
7.3. Предупреждающие знаки и надписи.....	
7.4. Функциональные знаки.....	
7.5. Конструкционные признаки ТС.....	
7.6. Признаки подделки регистрационных знаков.....	
7.7. Признаки подделки идентификационных номеров.....	
182	
7.8. Способы выявления подделки идентификационных номеров	
183	
7.9. Порядок действий при обнаружении признаков подделки идентификационных номеров и регистрационных документов.....	186
8. Тактика остановки, проверки и задержания транспортных средств	
8.1. Факторы, определяющие степень риска при контроле дорожного движения.....	188
8.2. Меры безопасности при наблюдении за транспортным потоком.....	
189	
8.3. Проверка неподвижного ТС.....	
193	
8.4. Порядок общения с участниками дорожного движения.....	
195	
8.5. Реагирование на провокационные действия.....	
199	

8.6.	Остановка разыскиваемого или причастного к преступлению ТС.....	
204		
8.7.	Приведение в готовность и применение оружия.....	
210		
8.8.	Подготовка и использование заслона.....	
8.9.	Принятие решения о преследовании ТС.....	
8.10.	Порядок преследования.....'	
8.11.	Остановка движущегося ТС.....	
8.12.	Применение оружия для остановки ТС.....	
8.13.	Использование патрульного автомобиля для принудительной остановки ТС.....	227
8.14.	Защита от преднамеренных столкновений и наездов.....	
230		
8.15.	Задержание водителя и пассажиров остановленного ТС.....	
233		
8.16.	Обыск задержанных лиц.....	
237		
8.17.	Особенности осмотра ТС, причастных к преступлению.....	
239		
8.18.	Перевозка задержанных лиц в патрульнь'к автомобилях.....	
240		
213		
217		
221		
223		
225		

12.6.9.	Осмотр ТС, подозреваемых в причастности к происшествию..	35
12.6.10.	Определение продолжительности стоянки обнаруженного ТС...	
12.7.	Роль ДПС в предупреждении преступных посягательств на транспортные средства.....	
12.8.	Способы защиты ТС от краж и несанкционированной эксплуатации.....	
12.8.1.	Защита ТС на улицах и дорогах.....	365
12.8.2.	Охранные и противоугонные устройства.....	36Т
12.8.3.	Защита ТС в гаражах.....	37
12.8.4.	Защита ТС в процессе движения и кратковременных остановок.....	371
12.9.	Способы превентивной маркировки ТС.....	
37		

13. Контроль безопасности перевозок крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов

13.1. Обеспечение безопасности перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов.....	37
13.1.1. Классификация грузов.....	371
13.1.2. Порядок оформления разрешений на перевозки.....	37
13.1.3. Контроль осуществления перевозок.....	381
13.2. Обеспечение безопасности перевозок опасных грузов.....	38
13.2.1. Опасные грузы и их классификация.....	38
13.2.2. Порядок получения разрешений на перевозку опасных грузов.....	
13.2.3. Требования к техническому состоянию и оборудованию ТС, перевозящих опасные грузы.....	38
13.2.4. Требования, предъявляемые к таре и упаковке опасных грузов	39
13.2.5. Особенности технического обеспечения перевозок отдельных классов опасных грузов.....	

,13.2.6. Особенности перевозки оружия.....

V/13.2.7. Контроль перевозок опасных грузов.....	411

14. Обеспечение безопасного и беспрепятственного проезда транспортных колонн и автомобилей специального назначения

14.1. Общий порядок сопровождения.....	41
14.2. Подготовка сопровождения транспортных колонн.....	411
14.3. Тактика сопровождения колонны.....	41*

14.3.1. Выбор параметров движения..... 411

14.3.2. Действия экипажа автомобиля сопровождения.....	
14.4. Сопровождение крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов.....	42
14.5. Сопровождение автомобилей специального назначения опасных грузов..	42 _ >
14.6. Требования к автомобилям сопровождения и их экипажам.....	42
14.7. Эскортирование автомобилей специального назначения.....	425

15. Производство по делам об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения

15.1. Органы, рассматривающие дела об административных правонарушениях.....	427
15.2. Сроки и места рассмотрения дел	429
15.3. Порядок рассмотрения дел.....	430
15.4. Оформление материалов по фактам правонарушений в порядке обычного и упрощенного производства.....	434
15.5. Оформление материалов по фактам причинения материального	

ущерба и телесных повреждений.....	438
15.6. Наложение административных взысканий.....	439
15.7. Передача материалов об административных правонарушениях на рассмотрение общественности.....	442
15.8. Освобождение от административной ответственности.....	444
15.9. Рассмотрение жалоб и протестов.....	445
15.10. Контроль и учет материалов об административных правонарушениях...	448
16. Учет и анализ дорожно-транспортной аварийности	
16.1. Основы методологии оценки ДТП.....	452
16.2. Порядок регистрации и учета информации о ДТПТ.....	453
16.3. Ведомственный учет ДТП.....	456
16.4. Методы анализа ДТП.....	458
16.4.1. Топографический анализ.....	458
16.4.2. Относительные показатели ДТА.....	460
16.4.3. Группировка ДТП по времени их возникновения.....	463
16.4.4. Распределение ДТП по субъектам ответственности.....	466
16.4.5. Распределение ДТП по причинам возникновения.....	468
17. Анализ административно-юрисдикционной деятельности подразделений ДПС	
17.1. Сравнение показателей ДТА и административно-юрисдикционной деятельности.....	474
17.2. Определение потенциально опасных категорий участников дорожного движения	479
17.3. Оценка эффективности административных санкций	483
17.4. Способы представления анализируемой информации.....	487
17.4.1. Статистические таблицы.....	487
17.4.2. Сопоставление абсолютных и относительных показателей,.....	489
17.4.3. Графики и диаграммы.....	490
18. Планирование работы строевых подразделений	
18.1. Основные принципы планирования.....	496
18.2. Виды планов, разрабатываемых в подразделениях ДГТС.....	499
18.2.1. Текущие планы.....	499
18.2.2. Структура текущего плана.....	501
18.2.3. Специальные планы.....	504

18.3. Порядок разработки и утверждения планов	506
19. Формирование строевых подразделений	
19.1. Расчет штатной численности	509
19.2. Особенности формирования подразделений.....	512
19.3. Предварительная оценка оперативных возможностей подразделения..	513
19.4. Основные тактические принципы расстановки сил.....	517
19.5. Учет влияния факторов среды функционирования ДПС.....	522
19.6. Особенности отбора кандидатов на службу.....	525
19.7. Основные направления профессиональной подготовки инспекторов ДПС.....	527
19.8. Основные организационные формы профессиональной подготовки....	529
19.9. Ежедневный инструктаж..... "	531
20. Контроль и оценка работы личного состава	
20.1. Порядок сбора и обработки информации о работе по контролю за дорожным движением.....	537
20.2. Особенности оперативного учета работы инспекторов ДПС.....	540
20.3. Проверка работы нарядов.....	541
20.3.1. Гласный контроль.....	542
20.3.2. Негласный контроль.....	543
20.3.3. Тактика негласного контроля.....	545
20.4. Критерии оценки работы по контролю за дорожным движением.....	546
20.5. Выбор критериев оценки работы инспекторов ДПС.....	550
20.6. Система оценки работы инспекторов ДПС.....	552
20.7. Расчет показателей первой и второй групп.....	554
20.8. Расчет показателей третьей группы.....	556
Послесловие.....	558
Литература.....	564

Приложения.....
602.;.....^,;..;^;,,...^.^.,...;;^....^.^.^...^••; 492