

Учреждение образования  
«Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь»

**А.А. Сушко, В.В. Зиновенко**

**ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ МИЛИЦИИ  
ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

**ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ  
ИНСПЕКЦИИ**

Рекомендовано  
Министерством внутренних дел Республики Беларусь  
в качестве учебного пособия для обучающихся  
учреждений высшего образования  
Министерства внутренних дел Республики Беларусь

Минск  
Академия МВД  
2016

УДК 351.74 + 351.811.12  
ББК 67.401.213  
С89

Рецензенты:

кафедра «Организация автомобильных перевозок  
и дорожного движения» автотракторного факультета  
Белорусского национального технического университета;  
заместитель начальника УГАИ милиции общественной безопасности  
МВД Республики Беларусь *А.В. Цегельник*

**Сушко, А.А.**

С89 Организация деятельности подразделений милиции общественной безопасности. Дорожно-патрульная служба Государственной автомобильной инспекции : учебное пособие / А.А. Сушко, В.В. Зиновенко ; учреждение образования «Акад. М-ва внутр. дел Респ. Беларусь». – Минск : Академия МВД, 2016. – 271, [1] с.

ISBN 978-985-427-898-8.

Рассматриваются вопросы организации деятельности милиции общественной безопасности и особенности работы дорожно-патрульной службы ГАИ.

Предназначено для слушателей и курсантов Академии МВД Республики Беларусь, обучающихся по специальности 1-24 01 02 «Правоведение» (специализация 1-24 01 02 18 «Административно-правовая деятельность» (направление оперативно-служебной деятельности – дорожно-патрульная служба Государственной автомобильной инспекции)), а также для слушателей повышения квалификации и переподготовки руководящих кадров Академии МВД Республики Беларусь.

УДК 351.74 + 351.811.12  
ББК 67.401.213

ISBN 978-985-427-898-8 © УО «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь», 2016

ВВЕДЕНИЕ .....	7
Глава 1. ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГАИ ПО АНАЛИЗУ И ПРОГНОЗИРОВАНИЮ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ОБСЛУЖИВАЕМОЙ ТЕРРИТОРИИ. ПЛАНИРОВАНИЕ РАБОТЫ. РАССТАНОВКА СИЛ И СРЕДСТВ .....	9
1.1. Анализ и прогноз состояния безопасности дорожного движения с учетом складывающейся оперативной обстановки на обслуживаемой территории .....	9
1.2. Силы и средства, используемые в дорожно-патрульной службе ГАИ. Планирование работы. Расстановка сил и средств. Дислокация маршрутов патрулирования. Контроль несения дорожно-патрульной службы .....	14
Глава 2. ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГАИ ПРИ РЕГУЛИРОВАНИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ПОМОЩЬЮ СИГНАЛОВ РЕГУЛИРОВЩИКА .....	25
2.1. Принципы организации дорожного движения .....	25
2.2. Принципы светофорного регулирования в случае регулирования с помощью сигналов регулировщика .....	33
Глава 3. ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГАИ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ .....	35
3.1. Первоначальные действия на месте дорожно-транспортного происшествия .....	36
3.2. Особенности регулирования дорожного движения на месте дорожно-транспортного происшествия .....	42
3.3. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия. Измерения на месте дорожно-транспортного происшествия. Фиксирование вещной обстановки .....	43
3.4. Осмотр транспортных средств и фиксирование их состояния .....	57
3.5. Осмотр участка дороги и фиксирование его состояния .....	63
3.6. Опрос водителей транспортных средств .....	68
3.7. Опрос пассажира транспортного средства – участника дорожно-транспортного происшествия .....	78
3.8. Опрос пешехода – участника дорожно-транспортного происшествия .....	83
3.9. Опрос очевидца дорожно-транспортного происшествия .....	88
Глава 4. ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГАИ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ, В КОТОРЫХ ЛИЦА, ПРИЧАСТНЫЕ К ЕГО СОВЕРШЕНИЮ, ОСТАВИЛИ МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ .....	92

4.1. Первоначальные действия в случае, когда водитель оставил место происшествия, оставив на нем (или вблизи от него) транспортное средство .....	94
4.2. Первоначальные действия в случае, когда известны лишь приметы транспортного средства, на котором водитель оставил место происшествия .....	96
<b>Глава 5. НАДЗОР ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГАИ В ОТНОШЕНИИ ВОДИТЕЛЕЙ И ПассажиРОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, УЧАСТВУЮЩИХ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ .....</b>	<b>98</b>
5.1. Правоохранительная деятельность дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к водителям транспортных средств, участвующим в дорожном движении .....	99
5.2. Правоохранительная деятельность дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к пассажирам транспортных средств, участвующим в дорожном движении .....	103
5.3. Формы и методы организации дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к водителям транспортных средств, участвующим в дорожном движении .....	105
5.4. Формы и методы организации дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к пассажирам транспортных средств, участвующим в дорожном движении .....	115
<b>Глава 6. НАДЗОР ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГАИ В ОТНОШЕНИИ ПЕШЕХОДОВ, УЧАСТВУЮЩИХ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ .....</b>	<b>118</b>
6.1. Правоохранительная деятельность дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к пешеходам, участвующим в дорожном движении .....	118
6.2. Формы и методы организации дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к пешеходам, участвующим в дорожном движении .....	120
<b>Глава 7. НАДЗОР ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГАИ В ОТНОШЕНИИ КОНСТРУКЦИИ, ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ И ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ (ПЕРЕРЕГИСТРАЦИИ) ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ .....</b>	<b>130</b>
7.1. Нормативные правовые акты, касающиеся конструкции, технического состояния, регистрации (перерегистрации) транспортных средств .....	130
7.2. Правоохранительная деятельность дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к конструкции транспортных средств .....	138
7.3. Правоохранительная деятельность дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к регистрации (перерегистрации) транспортных средств .....	139
7.4. Правоохранительная деятельность дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к техническому состоянию транспортных средств .....	140
7.5. Формы и методы организации дорожно-патрульной службы ГАИ в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) транспортных средств .....	148
<b>Глава 8. НАДЗОР ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГАИ В ОТНОШЕНИИ УЧАСТВУЮЩИХ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ</b>	

<b>СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ ИМИ ПассажиРОВ И ГРУЗОВ, А ТАКЖЕ УЧЕБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ .....</b>	<b>158</b>
8.1. Правоохранительная деятельность дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к транспортным средствам, которые в процессе участия в дорожном движении перевозят пассажиров .....	158
8.2. Правоохранительная деятельность дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к транспортным средствам, которые в процессе участия в дорожном движении перевозят грузы, в том числе крупногабаритные, тяжеловесные и опасные, а также учебным транспортным средствам .....	163
8.3. Формы и методы организации дорожно-патрульной службы ГАИ в отношении участвующих в дорожном движении транспортных средств, перевозимых ими пассажиров .....	174
8.4. Формы и методы организации дорожно-патрульной службы ГАИ в отношении участвующих в дорожном движении транспортных средств, перевозимых ими грузов, а также учебных транспортных средств .....	188
<b>Глава 9. НАДЗОР ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГАИ В ОТНОШЕНИИ СОДЕРЖАНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И УЛИЦ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ, ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, СТАЦИОНАРНОГО НАРУЖНОГО ОСВЕЩЕНИЯ, ПРОВЕДЕНИЯ РЕМОНТНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ И ДРУГИХ РАБОТ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ И УЛИЦАХ .....</b>	<b>205</b>
9.1. Контролируемые параметры, дефекты и директивные сроки при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием проезжей части, обочин и отдельных элементов автомобильных дорог .....	207
9.2. Контролируемые параметры, дефекты и директивные сроки при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием мостов, путепроводов, подземных и надземных пешеходных переходов .....	218
9.3. Контролируемые параметры, дефекты и директивные сроки при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием пересечения (примыкания) трамвайных и железнодорожных путей с проезжей частью автомобильных дорог и улиц .....	219
9.4. Контролируемые параметры, дефекты и директивные сроки при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием технических средств организации дорожного движения .....	220
9.5. Контролируемые параметры, дефекты и директивные сроки при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием дорожных светофоров и оборудования светофорных объектов .....	221
9.6. Контролируемые параметры, дефекты и директивные сроки при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием противослепяющих устройств .....	222
9.7. Контролируемые параметры, дефекты и директивные сроки при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием направляющих устройств .....	223
9.8. Контролируемые параметры, дефекты и директивные сроки при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием островков безопасности .....	224

9.9. Контролируемые параметры, дефекты и директивные сроки при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием стационарного наружного освещения .....	225
9.10. Контролируемые параметры и директивные сроки при надзоре за выполнением дорожно-строительными, дорожно-эксплуатационными и другими организациями условий согласования и сроков выполнения работ на дорогах и улицах .....	225
9.11. Контролируемые параметры, дефекты и директивные сроки при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием проезжей части и обочин улиц .....	226
9.12. Контролируемые параметры и директивные сроки при надзоре за выполнением мероприятий по ликвидации зимней скользкости и полной очистки от снега улиц .....	231
9.13. Форма и методы организации дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к содержанию и эксплуатационному состоянию автомобильных дорог, технических средств организации дорожного движения, стационарного наружного освещения, пересечения (примыкания) трамвайных и железнодорожных путей с проезжей частью автомобильных дорог, проведению ремонтно-строительных и других работ на автомобильных дорогах .....	236
9.14. Формы и методы организации дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к содержанию и эксплуатационному состоянию улиц населенных пунктов, технических средств организации дорожного движения, стационарного наружного освещения, пересечения (примыкания) трамвайных и железнодорожных путей с проезжей частью улиц, проведению ремонтно-строительных и других работ на автомобильных дорогах .....	248
<b>Глава 10. ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГАИ ПРИ СОПРОВОЖДЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, САМОХОДНЫХ МАШИН, УЧАСТНИКОВ ПРОВОДИМЫХ НА ДОРОГЕ МАССОВЫХ МЕРОПРИЯТИЙ .....</b>	<b>257</b>
10.1. Требования к автомобилям сопровождения и экипажам .....	259
10.2. Действия командира (начальника) подразделения ДПС, получившего задание на сопровождение .....	259
10.3. Общий порядок сопровождения. Организованная транспортная колонна .....	262
<b>Глава 11. ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГАИ В СИТУАЦИЯХ, ТРЕБУЮЩИХ ОПЕРАТИВНОГО ИЗМЕНЕНИЯ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....</b>	<b>266</b>
11.1. Изменение организации дорожного движения в случае дорожно-транспортного происшествия в населенном пункте .....	266
11.2. Регулирующе-распорядительные действия в случае дорожно-транспортного происшествия в населенном пункте .....	268
11.3. Изменение организации дорожного движения и регулировочно-распорядительные действия в случае проведения аварийно-спасательных работ и ликвидации чрезвычайных ситуаций .....	269
11.4. Изменение организации дорожного движения и регулировочно-распорядительные действия в случае проведения массовых мероприятий .....	270

В современном мире решение задачи обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) складывается из решения задач по обеспечению безопасной конструкции транспортных средств (ТС), дороги и безопасных условий движения по ней ТС, а также по обеспечению безопасного поведения участников дорожного движения, особенно управляющих источником повышенной опасности – водителей ТС.

В Республике Беларусь протяженность автомобильных дорог (без учета протяженности улиц населенных пунктов) составляет около 87 тыс. км, суммарное число автомобилей и мотоциклов превышает 3,6 млн единиц, более 120 тыс. человек получают водительские удостоверения. В среднем за последние 10 лет из 100 тыс. человек около 14 погибло в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП).

На снижение числа погибших в ДТП направлено функционирование утвержденной законодательно многоуровневой системы обеспечения БДД. На дороге (на последнем рубеже обеспечения БДД) службу несет сотрудник дорожно-патрульной службы (ДПС) Государственной автомобильной инспекции МВД Республики Беларусь (ГАИ). Он – последний, кто из государственной системы обеспечения БДД может повлиять на нормальное функционирование системы «человек – транспортное средство – дорога», и первый, кто начинает профессиональную работу на месте ДТП, оказывает помощь пострадавшим, минимизирует негативные последствия ДТП и выясняет причины его возникновения.

Требования, предъявляемые к ДПС, высоки и постоянно повышаются, несмотря на установку систем видеонаблюдения и автоматической фиксации нарушений водителями Правил дорожного движения, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» (Правила). Организация деятельности ДПС в таких условиях представляет собой организацию мотивированного процесса использования сил и средств ДПС для достижения поставленной цели.

Таким образом, ДПС в рамках компетенции:

осуществляет охрану общественного порядка и обеспечение общественной безопасности, защиту жизни, здоровья, чести, достоинства,

прав, свобод и законных интересов граждан Республики Беларусь, иностранных граждан и лиц без гражданства, обеспечение их личной и имущественной безопасности;

организует и осуществляет контроль за соблюдением законодательства в области дорожного движения;

организует и осуществляет мероприятия в области обеспечения БДД; выявляет причины и условия, способствующие нарушению Правил.

ДПС выросла из подразделений регулирования дорожного движения и имеет собственную историю. Это самая многочисленная служба ГАИ. Необходимо учитывать, что, контролируя и привлекая к ответственности одного нарушителя, ДПС защищает права остальных участников дорожного движения, в частности право на безопасные условия передвижения по дороге.

Пособие посвящено организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции и предназначено для курсантов и слушателей специальности «Правоведение» специализации «Административно-правовая деятельность» (направление оперативно-служебной деятельности – дорожно-патрульная служба ГАИ).

Пропорции и объем излагаемого материала определены содержанием и структурой дисциплины «Организация деятельности подразделений милиции общественной безопасности» с учетом профиля учреждения образования «Академия МВД Республики Беларусь».

Настоящее учебное пособие является первым в Республике Беларусь и не охватывает всего спектра деятельности ДПС. Особое внимание уделяется организации службы, формам и методам ее несения, организации работы на месте ДТП, а также при сопровождении ТС. Таблицы позволяют самостоятельно проводить анализ по заданному алгоритму, обращаться к справочному материалу или иллюстрациям из любой главы текста. Главы учебного пособия структурированы по темам программы учебной дисциплины и могут включать несколько разделов.

При работе с материалом учебного пособия необходимо учитывать изменения законодательства в сфере обеспечения БДД, что связано с динамичностью нормотворческого процесса в сфере дорожного движения.

Авторы выражают благодарность рецензентам за ценные замечания, направленные на улучшение качества содержания пособия.

## 1.1.

В системе ОВД наиболее сложным, емким и распространенным видом анализа является комплексный анализ оперативной обстановки, который подразумевает изучение совокупности условий, складывающихся из особенностей территории, обслуживаемой ОВД, состояния преступности и общественного порядка, сил и средств, используемых ОВД в борьбе с правонарушениями, и результативности их деятельности.

Оперативная обстановка (применительно к ДПС) в сфере обеспечения БДД, как и оперативная обстановка в целом, содержит следующие компоненты:

географическое положение обслуживаемой территории и ее особенности;

демографические данные и их особенности;

социально-экономическое состояние и его особенности;

состояние БДД;

силы и средства, задействованные в обеспечении БДД.

Деятельность подразделений ДПС объединяет цели, средства, результат и непосредственно сам процесс. Организация деятельности ДПС – организация обоснованного процесса использования сил и средств ДПС для достижения поставленной цели.

Правовую основу деятельности подразделений ДПС составляют: Конституция Республики Беларусь, Законы Республики Беларусь от

17 июля 2007 г. № 173 «Об органах внутренних дел Республики Беларусь»; «О дорожном движении»; Положение о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1851; Инструкция об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь; иные акты законодательства Республики Беларусь.

Организационно-методическое обеспечение деятельности подразделений ДПС осуществляют УГАИ МОБ МВД Республики Беларусь, УГАИ ГУВД Минского городского исполнительного комитета, УГАИ УВД облисполкомов.

Обеспечение БДД – один из показателей состояния системы общественных отношений, закрепленных нормами права, морали и правилами общежития, определяющими права и обязанности их участников. Эта система призвана обеспечить сохранность жизни, чести, достоинства граждан, охрану их имущества, а также реализацию иных прав – общественный порядок.

Географическое положение обслуживаемой территории (и ее особенности) включает: ее площадь и местонахождение относительно крупных административно-территориальных единиц (города, района, области) и сопредельных территорий; протяженность и характеристику автомобильных дорог и улиц, их прохождение по определенной местности (населенному пункту); особенности погодных условий (осадки, температура, давление) на протяжении года.

Демографические данные (и их особенности) включают: общую численность населения и демографический состав; состояние занятости населения; материальное благополучие граждан; миграционные процессы; состояние активности общественных объединений; число лиц, имеющих право на управление ТС, и их демографический (социальный) состав; степень доверия граждан правоохранительным органам, в том числе и ГАИ.

Социально-экономическое состояние включает: число ТС и их принадлежность; характеристику промышленности, сельского хозяйства и парк ТС, обслуживающий каждую отрасль, в том числе отдельные организации; наличие, расположение и сезонность мест массового отдыха, туристических маршрутов, зрелищных и спортивных сооружений, объектов торговли, их работу и доступность населению и т. д.

Силы и средства, задействованные в обеспечении БДД, включают сотрудников, непосредственно участвующих в данной деятельности, автоматизированные банки данных, специальную и криминалистическую технику, вооружение, ТС, средства связи.

*Состояние безопасности дорожного движения* – состояние движения пешеходов и (или) ТС по дороге, в том числе стоянка и остановка в пределах дороги, и связанные с ним общественные отношения, обеспечивающие минимальную вероятность возникновения:

условий, вынуждающих водителя снизить скорость движения или остановиться, – реакция на нарушение Правил другим участником дорожного движения с целью предотвращения ДТП (вероятность нарушения Правил, не приведшего к ДТП);

происшествия, совершенного с участием хотя бы одного находившегося в движении механического ТС, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица (нарушение Правил, однозначно приведшее к ДТП). Вероятность возникновения такого происшествия устанавливается на основе прогноза, построенного на анализе данных о ДТП за определенный период времени.

**Анализ состояния БДД** заключается в детальном изучении ДТП и компонентов оперативной обстановки в месте его совершения. Существуют три уровня данного анализа: государственный, ведомственный и инженерный. На *государственном* анализируются укрупненные показатели состояния БДД на всей территории Республики Беларусь, необходимые для решения региональных и стратегических задач: общее количество ДТП, тяжесть последствий, динамика отдельных показателей, наметившиеся тенденции и ряд других. На *ведомственном* анализ ведется министерствами, предприятиями, организациями, учреждениями, владельцами автомобильных дорог и другими заинтересованными субъектами по показателям состояния БДД в рамках выполнения своих специфических задач. На *инженерном* решаются организационно-технические задачи, связанные с обеспечением БДД на определенной территории, в конкретном регионе (город, район, отдельный перекресток и т. д.). Методика анализа во многом совпадает с анализом на государственном уровне, только применяется к конкретному региону (населенному пункту). Анализ состояния БДД по видам разделяется на *анализ единичных ДТП* (детерминированный, причинно-следственный, юридический анализ, экспертиза ДТП) и *анализ определенного массива ДТП как массового явления* (параметрический, вероятностный, статистический).

В зависимости от предмета исследования применяются определенные **методы анализа**: количественный, качественный, топографический, очаговый. *Количественный* позволяет ответить на вопросы: «что?» – число ДТП, число пострадавших в них лиц, виды ДТП и т. д.; «где?» – место совершения ДТП (перекресток, участок дороги, регион и т. д.); «когда?» – время совершения ДТП (час, день, месяц, квартал, полугодие, год, темное или светлое время суток и т. д.). *Качественный* помогает ответить

на вопросы: «почему?», «по какой причине?», служит для установления причинно-следственных связей между факторами, приведшими к возникновению ДТП, степени влияния каждого из них, выявляет причины возникновения ДТП по каждой из составляющих системы «человек – ТС – дорога – среда». *Топографический* отвечает на вопрос «где на дороге совершаются ДТП?», выявляет места концентрации ДТП и заключается в нанесении на карту или схему обслуживаемой территории мест совершения ДТП. *Очаговый* (разновидность топографического) определяет, в каком элементе системы «человек – ТС – дорога – среда» происходит отказ в работе. При проведении этого анализа на карту, график либо схему места ДТП наносятся необходимые данные из карточки учета ДТП. Анализ подлежат условия в системе «человек – ТС – дорога – среда», при которых может возникнуть ДТП, или условия, при которых оно совершилось.

О необходимости ведения такой работы указано в п. 6 Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь, утвержденной Приказом МВД от 1 июня 2012 г. № 155 и Приказом МВД от 22 марта 2013 г. № 104 (Инструкция). Учет ДТП осуществляется подразделениями ГАИ, на территории обслуживания которых совершены ДТП, с целью оценки состояния БДД, анализа причин и условий их совершения, тяжести последствий, принятия мер по их предупреждению и устранению.

Порядок **учета дорожно-транспортных происшествий** в соответствии со ст. 11 Закона Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З «О дорожном движении» (Закон «О дорожном движении») устанавливает МВД, а ГАИ проводит учет ДТП, фактов нарушения Правил и принятых мер к виновным лицам.

В государственную статистическую отчетность включаются сведения ОВД о ДТП, повлекших гибель или ранение людей, за исключением происшествий, совершенных на огороженных и охраняемых территориях предприятий, организаций, аэродромов, воинских частей, строящихся и других объектов с пропускной системой въезда и выезда, вне дорог (лес, луг, поле и т. п.), а также происшествий, не подлежащих учету как ДТП:

во время проведения мероприятий по автомобильному, мотоциклетному или велосипедному спорту, когда пострадали водители-спортсмены, судьи или другой персонал, обслуживающий спортивные мероприятия;

с тракторами, другими самоходными машинами и механизмами при выполнении ими основных производственных операций, для которых они предназначены (пахота, прокладка траншей, уборка сельскохозяйственной продукции на полях, лесозаготовка, погрузочно-разгрузочные работы, производимые с помощью автокранов или методом самосвала, установка мачт, опор и т. п.);

возникших в результате умышленных действий, направленных на лишение жизни, причинение вреда здоровью людей или имуществу, либо явившихся следствием попытки пострадавшего покончить жизнь самоубийством, которые установлены следствием (судом);

возникших в результате нарушения техники безопасности и правил эксплуатации ТС при отсутствии водителя за рулем (запуск двигателя с помощью заводной рукоятки или пуск двигателя при включенной передаче, при сцепке-расцепке ТС с прицепами, тракторными саними, сельскохозяйственными орудиями и т. п.);

возникших в результате стихийных бедствий;

связанных с пожарами на движущихся ТС (кроме пожаров, явившихся следствием их технической неисправности).

Учет ДТП проводится по месту их совершения и месту регистрации ТС. Устные или письменные сообщения о ДТП и пострадавших в них людях регистрируются в установленном порядке в ОДС ОВД. После проверки сообщений и принятия неотложных мер сведения о ДТП, подлежащих учету, регистрируются в журнале (книге) учета установленной формы.

На каждое ДТП, сведения о котором подлежат включению в государственную статистическую отчетность, заполняется карточка учета ДТП и делается соответствующая отметка в специальном журнале. Второй экземпляр карточки направляется в соответствующее управление ГАИ УВД облисполкома, ГУВД Мингорисполкома.

Заполнение карточки осуществляется сотрудниками территориальных подразделений ГАИ в течение трех суток после совершения ДТП посредством внесения сведений в базу данных с последующей распечаткой карточки.

Карточка учета дорожно-транспортных происшествий содержит 80 основных полей для заполнения, куда заносятся данные об отдельных компонентах оперативной обстановки на момент совершения ДТП и его участниках. Анализ данных полей карточки учета и данных о компонентах оперативной обстановки позволяет прогнозировать состояние БДД.

Учет нарушения Правил ведется в соответствии с постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 20 июня 2006 г. № 909 и постановлением МВД Республики Беларусь от 24 января 2006 г. № 82.

**Прогнозирование состояния безопасности дорожного движения** (или научное предвидение результатов, хода событий и процессов) заключается в научном предсказании величины показателей, характеризующих состояние БДД на определенный момент времени. В сфере обеспечения БДД существуют благоприятные и неблагоприятные тенденции. К благоприятным относят: устойчивое снижение общего числа ДТП, числа ДТП, совершенных по вине отдельных категорий участников дорожного движения, тяжести последствий ДТП, а также относи-

тельных показателей, характеризующих состояние БДД. При прогнозировании с целью эффективного выполнения задач, возложенных на ДПС, прежде всего важно выявить неблагоприятные тенденции, наметившиеся или намечающиеся в сфере обеспечения БДД.

Уровень БДД оценивается по отношению к предшествующему и базовому периоду времени, среднему значению за несколько предшествующих лет, средним показателям, например по средним за две пятилетки (средние к среднему). Исследуя проблемы дорожного движения, В.В. Лукьянов писал, что «уровень безопасности дорожного движения определяется количеством ДТП и тяжестью их последствий»<sup>1</sup>.

Результаты комплексного анализа оперативной обстановки и состояния БДД представляются в виде таблиц, графических зависимостей, диаграмм, карт и служат основанием для планирования работы ДПС, определения дислокации нарядов ДПС и составления маршрутов патрулирования.

## 1.2.

**Силы дорожно-патрульной службы ГАИ**, представленные сотрудниками ДПС, сводятся в строевые подразделения – полки, батальоны, роты, взводы (на уровне УГАИ МВД, ГУВД Мингорисполкома, УВД облисполкомов); взводы, группы (на уровне управлений, отделов внутренних дел городских, районных исполнительных комитетов (местных администраций), Минского отдела внутренних дел на воздушном транспорте). На уровне УГАИ МВД, ГУВД Мингорисполкома, УВД облисполкомов могут формироваться специальные подразделения ДПС, в том числе мобильные подразделения, созданные в качестве резерва для реагирования на осложнение оперативной обстановки в части обеспечения БДД, проведения специальных мероприятий по пресечению преступлений и административных правонарушений.

В настоящее время в Республике Беларусь полки и роты ДПС отсутствуют. Функционируют три специальных подразделения (СП) ДПС: СП «Стрела» УГАИ МВД, СП УГАИ ГУВД Мингорисполкома, СП УВД Миноблисполкома; пять батальонов ДПС (УГАИ УВД Брестского, Витебского, Гродненского, Гомельского и Могилевского облисполкомов). Создано шесть специальных мобильных подразделений, входящих в структуру СП и батальонов: «Гарпун» (СП УГАИ Миноблисполкома),

«Буг» (батальон ДПС УГАИ УВД Брестского облисполкома), «Тайфун» (батальон ДПС УГАИ УВД Витебского облисполкома), «Молния» (батальон ДПС УГАИ УВД Гомельского облисполкома), «Выраж» (батальон ДПС УГАИ УВД Гродненского облисполкома) и «Сокол» (батальон ДПС УГАИ УВД Могилевского облисполкома).

К несению ДПС на территории обслуживания ОВД могут привлекаться подразделения ДПС, другие функциональные подразделения ГАИ, подразделения МОБ данного территориального ОВД, а также иных территориальных ОВД, воинские части внутренних войск и учреждения образования МВД.

Нормативно силы ДПС не классифицированы, однако с учетом назначения, роли и места в обеспечении БДД силы ДПС можно условно разделить на основные, дополнительные, приданные, взаимодействующие.

**Основные** специально предназначены для несения ДПС на определенной территории (строевые подразделения ДПС, СП, специальные мобильные подразделения).

**Дополнительные** предназначены для несения ДПС на территории обслуживания основных сил при проведении специальных операций, специальных комплексных и иных мероприятий по обеспечению БДД (другие функциональные подразделения ГАИ).

**Приданные** обслуживают другие территории. По распоряжению вышестоящего начальника ОВД поступают в оперативное подчинение к нижестоящему для усиления ДПС при осложнении оперативной обстановки или при возникновении определенных обстоятельств (например, при проведении массовых мероприятий, во время стихийных бедствий, каких-либо чрезвычайных происшествий). В приданные силы могут входить подразделения ОВД как специально предназначенные (строевые и специальные подразделения ДПС, специальные мобильные подразделения), так и специально не предназначенные для несения ДПС (другие функциональные подразделения ГАИ, подразделения МОБ, подразделения внутренних войск МВД, учреждения образования МВД).

**Взаимодействующие** осуществляют функции, возложенные на ДПС совместно и во взаимодействии с основными силами в рамках проведения определенных мероприятий по обеспечению БДД в соответствии с порядком, установленным нормативными актами, регламентирующими их деятельность. К ним относятся подразделения других государственных органов и предприятий (Военная автомобильная инспекция Министерства обороны, Транспортная инспекция, служба безопасности движения транспортного предприятия), общественные формирования (добровольные дружины и иные общественные формирования правоохранительной направленности).

<sup>1</sup> Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М. : Транспорт, 1978. 247 с.

**Средства дорожно-патрульной службы ГАИ** включают: транспортные средства (все виды ТС, используемые ДПС для выполнения возложенных задач, включая вертолеты, беспилотные летательные аппараты);

оперативно-технические (радиопередающие и звукоусилительные устройства, телекамеры и телемониторы, телефоны, сигнализации различного назначения, средства фиксации регистрационных знаков ТС и сверки содержащихся на них сведений с базами данных о разыскиваемых ТС, другими базами данных ГАИ, выявления и фиксации нарушений Правил и др.);

специальные средства (огнестрельное оружие, наручники, устройства для принудительной остановки ТС, табельное вооружение);

средства диагностики и контрольно-измерительные приборы (предназначены для измерений на месте ДТП, определения скорости движения ТС, дымности, светопропускаемости стекол ТС, освидетельствования лиц, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии алкогольного опьянения либо в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, и другие, предназначенные для выполнения задач ДПС).

Комплектация автомобиля ДПС техническими средствами организации дорожного движения, которые используются при осмотре места ДТП, представлена в табл. 1.

Таблица 1

**Комплектация автомобиля ДПС  
техническими средствами организации дорожного движения,  
которые используются при осмотре места ДТП**

№ п/п	Наименование	Минимальное количество штук для автомобилей ДПС	Необходимость комплектации
1	Дорожные знаки		
1.1	1.30 «Прочие опасности»	2	Обязательно
1.2	3.24.2 «Ограничение максимальной скорости» (30, 50, 70 км/ч)	По 2 каждого вида	Обязательно
1.3	4.2.1 «Объезд препятствия справа»; 4.2.2 «Объезд препятствия слева»; 4.2.3 «Объезд препятствия справа или слева»	По 1 каждого вида (знаки должны вращаться, обеспечивая взаимозаменяемость)	Обязательно

№ п/п	Наименование	Минимальное количество штук для автомобилей ДПС	Необходимость комплектации
1.4	1.18.4 – 1.18.6 «Сужение дороги»	По 1 каждого вида	Рекомендуется
1.5	1.19.2 «Двустороннее движение»	2	Рекомендуется
1.6	2.6.2 «Преимущество встречного движения»; 2.7 «Преимущество перед встречным движением»	По 1 каждого вида	Рекомендуется
2	Дорожная разметка (горизонтальная и вертикальная)	1 рулон	Рекомендуется
4	Направляющие устройства		
4.1	Конус сигнальный	8	Обязательно
4.2	Столбик сигнальный	8 (могут использоваться вместо конусов сигнальных)	Рекомендуется
4.3	Лента оградительная сигнальная	1 рулон	Обязательно
4.4	Устройство светосигнальное	6	Обязательно
5	Панно предупреждающее световое (световозвращающее)	1	Рекомендуется
6	Жилеты сигнальные (светоотражающие)	По 1 на каждого сотрудника	Обязательно

**Планирование работы**<sup>1</sup> (общая функция процесса управления ОВД и ДПС) – деятельность субъекта управления по определению целей и задач ОВД на предстоящий период, способов, средств и последовательности их достижения, сроков выполнения. Планирование должно строиться на принципах научности, законности, системности, эффективности.

Основным средством реализации функции планирования является план – специфическая разновидность управленческого решения. Планы работы сотрудников, разрабатываемые в системе ОВД, можно разделить на стратегические, организационно-тактические, организационно-оперативные и личные.

*Стратегические* – межгосударственные, государственные и региональные комплексные и целевые программы решения наиболее важных

<sup>1</sup> См.: Леонов А.П. Управление органами внутренних дел : курс лекций : в 2 т. 2-е изд., перераб. и доп. Минск : Акад. МВД Респ. Беларусь, 2009.

проблем борьбы с преступностью; концепции развития системы МВД Республики Беларусь.

*Организационно-тактические* (годовые, полугодовые, квартальные, ежемесячные) – текущие планы оперативно-служебной деятельности ОВД в целом и его подразделений; в частности графики инспекторских и контрольных проверок, проведения занятий в системе профессиональной подготовки; планы индивидуальной воспитательной работы, работы коллегии и оперативных совещаний, научно-исследовательской работы, научного и научно-технического обеспечения основных направлений деятельности.

*Организационно-оперативные* – предназначенные для решения конкретных задач по мере их возникновения, типовые (оперативные планы действий при чрезвычайных ситуациях, обеспечения общественного порядка и безопасности при проведении государственных, спортивных и массовых мероприятий) и разовые планы (по выполнению задач, поступивших из вышестоящих органов, решению отдельных задач и проведению операций, координации оперативно-розыскных и иных действий по раскрытию конкретных преступлений).

Сам по себе план не гарантирует планомерности в работе. Для этого необходима высокая исполнительская дисциплина и персональная ответственность руководителей и сотрудников служб, подразделений ОВД (в том числе ДПС) и проверка фактического исполнения предусмотренных планом мероприятий. В *план основных организационных мероприятий* включаются четыре раздела.

*Первый* – краткая оценка оперативной обстановки на территории, обслуживаемой ОВД, с выводами на основании анализа особенностей изменения всех ее компонентов за предыдущий период; определение приоритетных направлений и наиболее актуальных комплексных проблем, на решении которых должны быть сконцентрированы основные усилия.

*Второй* – организационные мероприятия: по выполнению декретов, указов, распоряжений Главы государства, Государственного секретариата Совета безопасности Республики Беларусь, постановлений Совета Министров Республики Беларусь, нормативных правовых актов (НПА) МВД, приказов начальников вышестоящих ОВД, решений коллегий, местных исполнительных и распорядительных органов, межведомственных коллегиальных органов по борьбе с преступностью и укреплению правопорядка; обеспечению прав и законных интересов граждан; взаимодействию с местными исполнительными и распорядительными органами, другими правоохранительными органами, общественностью, трудовыми коллективами, средствами массовой информации; ведению информационно-аналитической работы; организации контроля исполнительской дисциплины; подведению итогов оперативно-служебной деятельности; изучению общественного мнения; совершенствованию форм

и методов оперативно-служебной деятельности, внедрению в практику современных научно-технических достижений и передового опыта.

*Третий* – практические мероприятия.

*Четвертый* – механизм реализации и контроля за ходом выполнения плана, включающий: комплексное инспектирование и контрольные проверки ОВД, конференции, семинары-совещания и учебно-методические сборы; учет изменений и дополнений мероприятий плана; специальные программы, специальные комплексные мероприятия и специальные операции, учения и тренировки.

Внесение изменений и дополнений в утвержденные планы осуществляется в случаях:

принятия нормативных правовых актов, с которыми ранее запланированные мероприятия вступают в противоречие либо не охватывают их реализацию;

резкого и продолжительного осложнения оперативной обстановки, вызванного негативными факторами социального, природного или техногенного характера;

изменения криминогенной ситуации и неактуальности в связи с этим ранее запланированных мероприятий;

невозможности выполнения мероприятия в установленные сроки по объективным и не зависящим от исполнителя причинам;

служебной необходимости в переносе сроков выполнения мероприятия;

иных мотивированных обстоятельств.

Основанием для внесения изменений и дополнений является рапорт, согласованный с начальником ОВД, утвердившим план.

*Дислокация нарядов дорожно-патрульной службы ГАИ* – составная часть планирования деятельности ДПС и комплексного использования сил и средств ОВД – представляет собой утвержденное соответствующим должностным лицом ОВД или его подразделения расположение нарядов ДПС на обслуживаемой территории. Разрабатывается начальниками УГАИ УВД, командирами (начальниками) подразделений ДПС, начальниками отделений, отделов (в том числе межрайонных) ГАИ.

Начальник УГАИ УВД разрабатывает дислокацию нарядов ДПС на магистральных республиканских автомобильных дорогах в границах обслуживаемой территории. Данная дислокация утверждается начальником (заместителем начальника – начальником МОБ) УВД и пересматривается ежегодно до 15 февраля, в дальнейшем – по мере необходимости. Начальник УГАИ УВД по согласованию с начальником УГАИ МВД и начальником соответствующего УВД может разрабатывать дислокацию нарядов ДПС на других республиканских автомобильных дорогах в границах обслуживаемой территории.

Дислокация нарядов ДПС, разрабатываемая командирами (начальниками) подразделений ДПС, пересматривается начальниками ОГАИ ежегодно до 1 марта, в дальнейшем – по мере возникновения такой необходимости. При этом в нее включаются посты и маршруты патрулирования, предусмотренные дислокацией нарядов ДПС, разрабатываемой соответствующим начальником УГАИ УВД, а также посты и маршруты патрулирования на оставшихся республиканских и местных автомобильных дорогах, улицах населенных пунктов в границах обслуживаемой территории.

Командир (начальник) подразделения ДПС, начальник межрайонного отдела ГАИ представляет дислокацию нарядов ДПС на утверждение начальнику УГАИ ГУВД, УГАИ УВД.

Начальник отдела (отделения) ГАИ согласовывает дислокацию нарядов ДПС с начальником УГАИ ГУВД, УГАИ УВД, представляет ее на утверждение начальнику или заместителю начальника соответствующего территориального ОВД (РУ-ГО-РОВД).

Дислокация нарядов ДПС хранится в течение одного года, после ее переработки и утверждения новой дислокации нарядов ДПС – в подразделении ГАИ, где она разработана.

Копия дислокации нарядов ДПС направляется:  
начальником УГАИ УВД в РУ-ГО-РОВД для исполнения;  
командиром (начальником) подразделения ДПС в ОДС подразделения ГАИ;

начальником ОГАИ начальнику отдела (отделения) охраны правопорядка и профилактики РУ-ГО-РОВД для включения в план комплексного использования сил и средств.

В случаях когда включенные в дислокацию нарядов ДПС автомобильные дороги (улицы населенных пунктов) проходят по территории нескольких областей, районов (районов в городе), копия дислокации нарядов ДПС либо извлечение из нее направляются начальником УГАИ УВД, командиром (начальником) подразделения ДПС, начальником ОГАИ для сведения в соответствующие РУ-ГО-РОВД.

Дислокация подлежит незамедлительной переработке соответствующими должностными лицами при возникновении объективных обстоятельств, препятствующих ее соблюдению.

**Расстановка сил и средств дорожно-патрульной службы ГАИ** осуществляется исходя из их наличия, норм рабочего времени, анализа и прогноза состояния БДД на обслуживаемой территории по дням, времени и местам, наиболее подверженным риску совершения ДТП.

Расстановка на последующие сутки осуществляется на основании дислокации, заносится в книгу постовых ведомостей нарядов ДПС и ежедневно представляется начальником ОГАИ начальнику отдела (от-

деления) охраны правопорядка и профилактики ГО-РОВД, ОВД на ВТ до 16 ч предшествующих суток, а командиром (начальником) подразделения ДПС – в ОДС подразделения ГАИ до 18 ч предшествующих суток. Срок хранения книги постовых ведомостей составляет один год с момента окончания ее ведения.

Выставление наряда ДПС для несения службы в течение дежурной смены может осуществляться на одном или нескольких маршрутах (постах), о чем делается отметка в книге постовых ведомостей, старшему наряду ДПС выдаются соответствующие карточки маршрутов патрулирования.

Допускается временное невыставление постов в связи с некомплектом, предоставлением отпусков инспекторам ДПС, а также:

при обеспечении мероприятий, требующих привлечения к службе инспекторов ДПС, по письменному решению должностного лица, утвердившего дислокацию нарядов ДПС, либо вышестоящего должностного лица; задействовании нарядов ДПС по плану обеспечения безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения, для осуществления сопровождения в установленном законодательством порядке;

проведении внезапных массированных отработок автомобильных дорог (их участков), населенных пунктов (районов в городах), оказании практической помощи другим ОВД по согласованию с начальниками соответствующих ОВД.

Запрещается выставлять для несения службы на стационарных постах, дорогах вне населенного пункта и в темное время суток наряды ДПС в составе менее двух сотрудников ОВД за исключением сил, привлеченных для обеспечения безопасности охраняемых лиц.

**Контроль несения дорожно-патрульной службы ГАИ** как одна из функций управления подразделениями ДПС имеет особую роль при выполнении задач, стоящих перед ДПС. Отсутствие контроля неизбежно влечет потерю деловых качеств исполнителей.

Контроль несения службы инспектором ДПС на посту, маршруте патрулирования осуществляется уполномоченными должностными лицами ОВД путем проведения гласной и негласной проверок. *Гласная* – открытая проверка выполнения инспектором ДПС возложенных на него служебных обязанностей на месте несения им службы, изучение служебной документации. *Негласная* – скрытая проверка выполнения инспектором ДПС служебных обязанностей с опросом водителей остановленных ТС и проверкой материалов, составленных инспектором ДПС в период наблюдения за ним.

Во время проведения гласной и негласной проверок изучаются: внешний вид, экипировка, состояние и укомплектованность транспортного средства оперативного назначения (ТСОН);

состояние общественного порядка на маршруте патрулирования, обеспечение реагирования на изменение оперативной и дорожной обстановки, указания должностных лиц, в подчинении которых находится наряд ДПС, своевременность осуществления регулировочно-распорядительных действий;

порядок организации выполнения должностных обязанностей, нормативных правовых актов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности;

применение оптимальных форм и методов контроля за дорожным движением, активность наряда ДПС в выявлении и пресечении правонарушений;

соблюдение служебной дисциплины и законности, обеспечение доброжелательного, вежливого и внимательного отношения к гражданам;

соблюдение Правил при управлении ТСОН;

знание оперативной обстановки в зоне обслуживаемого поста, маршрута патрулирования, выполняемой задачи, прав и обязанностей, ориентировок, полученных на инструктаже и в процессе несения службы;

знание НПА, регламентирующих деятельность ГАИ, умение руководствоваться ими;

качество подготовки дел об административных правонарушениях и ведение служебной документации;

умение пользоваться техническими средствами.

Сотрудников ОВД, уполномоченных на осуществление проверок, можно разделить на две категории: тех, которым по службе не подчинены наряды ДПС, и тех, которым они подчинены.

Для проведения проверок сотрудникам ОВД выдается служебное задание и (или) предписание. Проверка несения службы сотрудниками, относящимися к первой категории, может осуществляться только после предъявления служебного задания (предписания). Для сотрудников второй категории, приступающих к проверке, предъявление служебного задания (предписания) не требуется.

Проверки несения службы инспекторами ДПС организуются и осуществляются должностными лицами начальствующего и инспекторского состава УГАИ МВД, УГАИ ГУВД, УГАИ УВД на основании планов работы, приказов (распоряжений) либо устных указаний руководителей указанных подразделений или вышестоящих руководителей.

Руководителями РУ-ГО-РОВД, ОВД на ВТ, подразделения ДПС, ОГАИ проверки несения службы нарядами ДПС осуществляются исходя из следующих норм:

начальником РУ-ГО-РОВД, ОВД на ВТ – в отношении не менее 10 % личного состава в течение месяца;

заместителем начальника РУ-ГО-РОВД, ОВД на ВТ – в отношении не менее 20 % личного состава в течение месяца;

командиром (начальником) подразделения ДПС, начальником ОГАИ – в отношении не менее 30 % личного состава в течение месяца.

Командир (начальник) подразделения ДПС (кроме начальника СП ДПС «Стрела» и командира специального мобильного подразделения), начальник ОГАИ организуют проведение подчиненными сотрудниками и проводят лично проверки несения службы каждого наряда ДПС не менее двух раз за смену.

При удаленности поста, маршрута патрулирования более чем на 30 км от места расположения подразделения ДПС, ОГАИ, а также в ночное время, выходные дни, государственные праздники и праздничные дни, установленные или объявленные нерабочими Президентом Республики Беларусь, допускается проведение гласных и негласных проверок несения службы каждого наряда ДПС один раз за смену.

Гласные проверки несения службы организуются не ранее, чем через один час после прибытия наряда ДПС на пост, маршрут патрулирования. Информация о проведенной проверке отражается в служебной книжке либо в книге постовых ведомостей с указанием конкретных недостатков, замечаний и предлагаемых мер. При обнаружении во время гласной проверки недостатков в организации или несении службы проверяющий оказывает наряду ДПС практическую помощь по их устранению, принимает иные необходимые меры.

Негласные проверки в подразделениях ДПС, ОГАИ организуются их командирами (начальниками) и распределяются равномерно по месяцам из расчета их проведения не реже одного раза в полугодие в отношении каждого инспектора ДПС. При организации негласных проверок учитываются результаты индивидуально-воспитательной работы, наличие жалоб на действия инспектора ДПС и действующих дисциплинарных взысканий, иная представляющая интерес информация. Не менее 10 % проверок планируется в ночное время. Проведение негласных проверок планируется составляемыми на месяц графиками. К проведению негласных проверок привлекается каждый руководитель подразделения ДПС, ОГАИ (не реже одного раза в месяц), а также ответственный по подразделению, старшие инспекторы ДПС и другие сотрудники ГАИ, обладающие достаточным опытом и знаниями. Перед негласной проверкой командир (начальник) подразделения ДПС, начальник ОГАИ проводит инструктаж сотрудников, на которых возлагается ее проведение, и выдает им служебное задание. При отсутствии наряда ДПС на посту, маршруте патрулирования немедленно выясняется причина и уста-

навливается его местонахождение. При выявлении во время негласной проверки нарушений законности или служебной дисциплины со стороны инспектора ДПС проверяющий прекращает указанную проверку и принимает неотложные меры по их пресечению. Инспектор ДПС, допустивший нарушения законности или служебной дисциплины, может быть снят с поста, маршрута патрулирования должностными лицами, которым он подчинен, с докладом начальнику РУ-ГО-РОВД, ОВД на ВТ, командиру (начальнику) подразделения ДПС и уведомлением оперативного дежурного.

Для документирования результатов негласной проверки могут быть использованы технические средства. Негласная проверка проводится, как правило, не менее двух часов и завершается гласной.

После предъявления служебного задания сотрудником ОВД, осуществляющим проверку, которому наряд ДПС не подчинен по службе, или обращения сотрудника ОВД, проводящего проверку, которому наряд ДПС подчинен по службе, старший наряда ДПС, а в его отсутствие – старший по специальному званию, представляется, по требованию проверяющего докладывает об оперативной обстановке на посту, маршруте патрулирования и отвечает на заданные вопросы.

О проведении негласной проверки не позднее одних суток после ее окончания (за исключением выходных и праздничных дней) составляется рапорт на имя начальника, назначившего ее либо утвердившего ответствующий график.

Начальник визирует представленный рапорт, при необходимости принимает решение (ходатайствует перед вышестоящим начальником) о назначении служебной проверки в порядке, предусмотренном НПА МВД, а также меры по повышению эффективности служебной деятельности.

Рапорты о проведении негласных проверок (их копии в случае назначения служебной проверки) помещаются в контрольно-наблюдательные дела.

Информация о выявленных в ходе проверок недостатках и нарушениях регулярно доводится инспекторам ДПС при проведении инструктажей.

Результаты контроля за деятельностью нарядов ДПС не реже одного раза в квартал обобщаются командиром (начальником) подразделения ДПС, начальником ОГАИ в форме докладных записок, при необходимости рассматриваются на совещаниях при начальнике УГАИ ГУВД, УГАИ УВД, оперативных совещаниях при начальнике РУ-ГО-РОВД, ОВД на ВТ.

## 2.1.

Организация дорожного движения – совокупность действий, направленных на образование и совершенствование взаимосвязей между движением пешеходов и (или) ТС по дороге (в том числе стоянка и остановка ТС в пределах дороги) и связанных с ним общественных связей, устанавливаемых людьми в ходе мотивированного процесса использования тех или иных средств для достижения минимальных издержек.

**Управление дорожным движением** – мотивированный процесс использования тех или иных средств, направленный на достижение минимальных издержек при движении пешеходов и (или) ТС по дороге, в том числе стоянке и остановке в пределах дороги, и связанные с ним законодательные определения запрещаемых действий и санкции за их нарушение.

Регулировщик – субъект, а дорожное движение – объект управления. Регулировочно-распорядительные действия как один из секторов в системе управления дорожным движением есть мотивированный процесс подачи сигналов жезлом (жестом руки), направленный на достижение минимальных издержек при движении пешеходов и (или) ТС по дороге, в том числе стоянке и остановке в пределах дороги, и связанные с ним законодательные определения запрещаемых действий и санкции за их нарушение. Указанные действия регулировщика не должны противоречить принципам организации дорожного движения и осуществляются путем подачи сигналов жезлом (жестом руки) (согласно Инструкции осуществляемое регулировщиком в местах: введения временного запрещения движения ТС и пешеходов, временного ограничения движения ТС и пешеходов, проведения массовых мероприятий, при неисправностях тех-

нических средств регулирования дорожного движения (светофоров), в других случаях изменения организации дорожного движения.

О других случаях изменения организации дорожного движения указано в ст. 19 Закона «О дорожном движении»:

изменение направления движения пешеходов, ТС и самоходных машин по дорогам;

временное запрещение или ограничение движения самоходных машин по дорогам;

ограничение скорости движения ТС, самоходных машин, их массы и нагрузок на оси, габаритных размеров.

Временное запрещение или временное ограничение движения по дорогам может вводиться в случае:

угрозы БДД, в том числе жизни и (или) здоровью граждан;

угрозы сохранности дорог, в том числе вследствие неблагоприятных погодных (метеорологических) условий;

ДТП и производства процессуальных действий;

объявления в установленном порядке предупреждения о неблагоприятных погодных (метеорологических) условиях;

стихийных бедствий, аварий и иных чрезвычайных ситуаций природного или техногенного характера;

ремонтных и иных работ;

массовых мероприятий;

сопровождения (эскортирования) ТС, самоходных машин, участников проводимых на дороге массовых мероприятий.

Решение о введении временного запрещения или ограничения движения ТС, самоходных машин по дорогам принимается ГАИ в отношении всех дорог.

В основе организации дорожного движения – **принципы**, в совокупности позволяющие осуществлять дорожное движение с минимальными издержками:

правостороннего движения;

приоритета в движении (особого статуса) определенных категорий ТС;

запрета на движение в определенном направлении отдельных категорий ТС;

оптимального соотношения между временем и пространством у участника дорожного движения для выполнения требования, обращенного к нему;

пропорциональности объема требований по обеспечению БДД к каждому из участников дорожного движения в зависимости от его возможности влиять на источник повышенной опасности;

безусловного обеспечения безопасности пешеходов (и особенно отдельных их категорий);

учета интенсивности движения пешеходов и ТС;

оптимальной скорости движения ограничения максимальной скорости и предписания;

приоритета информации для участников дорожного движения в форме символов над текстовыми надписями;

иерархии сигналов, применяемых в дорожном движении.

*Принцип правостороннего движения.* Реализуется согласно установленному на дорогах Республики Беларусь правостороннему движению ТС (п. 3 Правил). С учетом правостороннего движения строится вся инженерная система организации дорожного движения, ведется оборудование дорог техническими средствами организации дорожного движения. К участию в дорожном движении допускаются ТС, конструкция которых специально спроектирована для правостороннего движения: водитель в ТС располагается в левой передней части, функциональные проемы маршрутных ТС, через которые входят (выходят) пассажиры при открытии дверей, находятся справа.

В соответствии с принципом правостороннего движения Правилами (п. 59, 69, 110) предписано, что на перекрестке равнозначных дорог, а также при одновременном перестроении ТС водитель должен уступить дорогу ТС, находящимся (приближающимся) справа.

*Принцип приоритета в движении (особого статуса) определенных категорий ТС.* Используется для определенной категории ТС: транспортных средств особого назначения (ТСОН); маршрутных ТС; ТС, перевозящих опасные грузы; тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств (ТКТС); механических ТС, специально предназначенных в соответствии с требованиями технического нормативного правового акта (ТНПА) для подвоза групп детей в учреждения образования; самоходных машины при их движении по дороге.

Транспортные средства оперативного назначения имеют специальную цветографическую окраску и (или) световую и звуковую сигнализацию (проблесковые сигналы (маячки) и звуковые сигналы с чередованием тонов), предусмотренные стандартом. Согласно постановлению Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1857 «О транспортных средствах оперативного назначения» к таким относятся ТС:

скорой (неотложной) медицинской помощи (предназначенные для оказания скорой (неотложной) медицинской помощи);

ОВД, внутренних войск МВД (предназначенные для обеспечения выполнения возложенных задач и функций);

МЧС (предназначенные для реализации мер по защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера);

аварийной службы (предназначенные для осуществления аварийно-спасательных работ, ликвидации аварий);

криминалистических лабораторий (предназначенные для выполнения неотложных следственных действий по предварительному исследованию вещественных доказательств, доставки следственно-оперативных групп);

таможенных органов (предназначенные для патрулирования зон таможенного контроля);

органов государственной безопасности (предназначенные для обеспечения оперативно-розыскной, служебной деятельности, проведения специальных мероприятий);

фельдсвязи, спецсвязи (предназначенные для перевозки спецпочты);

Государственной инспекции охраны животного и растительного мира при Президенте Республики Беларусь (предназначенные для обеспечения выполнения возложенных задач и функций);

органов пограничной службы (предназначенные для выполнения задач и функций, возложенных на органы пограничной службы);

Военной автомобильной инспекции Вооруженных Сил (для обеспечения выполнения возложенных задач и функций);

органа государственной охраны (предназначенные для обеспечения выполнения возложенных задач и обязанностей);

специального назначения (определенные органом государственной охраны и предназначенные для передвижения охраняемых лиц);

Следственного комитета (предназначенные для обеспечения выполнения возложенных задач и функций);

Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций (предназначенные для обеспечения выполнения задач и функций);

медицинской помощи (предназначенные для оказания медицинской помощи населению и осуществления санитарно-противоэпидемических мероприятий).

Согласно п. 25 Правил водителя ТСОИ с включенными маячками синего или синего и красного цветов могут отступать от требований светофоров, дорожных знаков и дорожной разметки, а также подп. 9.8 п. 9, подп. 10.4 п. 10, гл. 9 (кроме п. 56 и 57), 10–15, 17–19 Правил при условии обеспечения БДД. Этим правом пользуются и водители ТС, сопровождаемых ТСОИ с включенными маячками синего или синего и красного цветов.

Маршрутные транспортные средства – механические ТС (автобусы, троллейбусы, трамваи, иные ТС, осуществляющие движение в регулярном обычном, скоростном сообщении, в том числе экспрессном), движущиеся по установленному маршруту с обозначенными остановочными пунктами.

Особый статус маршрутных ТС закреплен в п. 45, подп. 79.5 п. 79 и гл. 15 Правил.

В определенных условиях Правила предоставляют маршрутным ТС ряд преимуществ в движении. При движении по установленному маршруту водитель маршрутного ТС имеет право отступать от требований дорожных знаков 3.1–3.3, 3.18.1, 3.18.2, 3.19, 3.27, 4.1.1–4.1.6. Отступление от требований перечисленных дорожных знаков оговаривается при согласовании маршрута с ГАИ.

Транспортные средства, перевозящие опасные грузы, имеют особый статус, который определяется видом и свойствами перевозимого ими груза. В случае совершения ДТП тяжесть последствий с рассматриваемыми ТС намного выше, поскольку последствия и ущерб от повреждения груза не сопоставимы с ущербом от самого ДТП. Для привлечения внимания на таком ТС должны быть включены фары (подп. 166.5 п. 166 Правил) и проблесковые маячки (подп. 171.2 п. 171 Правил). Участие в дорожном движении ТС, перевозящих опасные грузы, регламентируется подп. 89.7 п. 89, п. 187, подп. 201.5, 201.11 п. 201 Правил, дорожными знаками 3.32, 4.9.1–4.9.3.

Тяжеловесные и (или) крупногабаритные транспортные средства имеют массу и (или) габариты, при которых для проезда по дорогам требуется специальное разрешение, выдаваемое в порядке, установленном законодательством.

Особый статус ТКТС определен тем, что они могут стать причиной ДТП, так как дорога и технические средства организации дорожного движения не рассчитаны на участие в дорожном движении ТС таких габаритов и (или) массы. В случае совершения ДТП тяжесть последствий с рассматриваемыми ТС высока. Для привлечения внимания на таком ТС должны быть включены фары (подп. 166.5 п. 166 Правил) и проблесковые маячки (подп. 171.2 п. 171 Правил). Помимо этого для их сопровождения выделяются механические ТС. Участие в дорожном движении ТКТС регламентируется подп. 89.7 п. 89, 186, подп. 201.5 п. 201 Правил.

Механические ТС, специально предназначенные в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов для подвоза групп детей в учреждения образования, имеют особый статус, что определяется необходимостью повышенных мер безопасности при перевозке таких пассажиров, как дети.

Самоходные машины – гусеничный трактор, сельскохозяйственные, дорожные, строительные, иные машины, которые без дополнительных мер обеспечения БДД, предусмотренных организацией (заводом-изготовителем), не предназначены для участия в дорожном движении.

Особый статус самоходных машин определен большими габаритами, массой и низкой скоростью движения. В силу перечисленных свойств они могут стать причиной ДТП, поскольку дорога и технические средства организации дорожного движения не рассчитаны на участие в дорожном движении ТС таких габаритов и (или) массы. В случае совершения ДТП тяжесть последствий с рассматриваемыми ТС высока. Для привлечения внимания на самоходной машине должен быть включен проблесковый маячок (подп. 171.6 п. 171 Правил), в период сезонных полевых работ для их сопровождения выделяются автомобили ГАИ. Участие в дорожном движении самоходных машин регламентируется подп. 79.4 п. 79, п. 186, подп. 131.1 п. 131 Правил и дорожными знаками 3.4, 3.6, 3.22, 5.30.1–5.30.3.

Тихоходные транспортные средства – механические ТС, которые по своей конструкции или по условиям обеспечения безопасности при перевозке груза не могут двигаться со скоростью, превышающей 30 км/ч, и обозначаются опознавательным знаком «Тихоходное транспортное средство». Особый статус тихоходного ТС определяется его относительно низкой скоростью движения.

*Принцип запрета на движение в определенном направлении отдельных категорий ТС.* Реализуется путем применения дорожных знаков: 3.3–3.9, 3.11.1–3.15.2, 7.4.1–7.4.8 с дорожными знаками 3.19, а также в соответствии с п. 131, 132, 155, 158, подп. 160.1 п. 160 Правил.

*Принцип оптимального соотношения между временем и пространством у участника дорожного движения для выполнения требования, обращенного к нему.* С момента обнаружения сигнала, обращенного к участнику дорожного движения в любой форме, у участника дорожного движения должно быть достаточно времени для его выполнения.

В отношении дорожных знаков рассматриваемый принцип изложен в ст. 6 Конвенции о дорожных знаках и сигналах (заключена в Вене 8 ноября 1968 г.). Дорожные знаки устанавливаются таким образом, чтобы их легко и своевременно могли распознавать водители, для которых они предназначены. Обычно они устанавливаются на стороне дороги, соответствующей направлению движения, но могут быть помещены или повторены над проезжей частью дороги. Любой дорожный знак, установленный на стороне дороги, соответствующей направлению движения, должен быть повторен над проезжей частью или на противоположной

стороне дороги, если местные условия таковы, что этот знак может не быть вовремя замечен водителями ТС, для которых он предназначен.

Действие каждого знака распространяется на всю ширину проезжей части, открытой для движения дороги, для тех водителей, для которых он предназначен. Однако действие знака может быть ограничено одной или несколькими полосами движения, разграниченными продольной дорожной разметкой на проезжей части.

Когда, по мнению компетентных органов, тот или иной знак, помещенный на обочине дороги с отдельными проезжими частями, является неэффективным, он может устанавливаться на разделительной полосе, и в этом случае повторять его на обочине не обязательно.

Дорожные знаки устанавливаются так, чтобы не мешать движению ТС по проезжей части, а знаки, установленные на обочинах, – движению пешеходов.

Размеры знака должны быть такими, чтобы он был хорошо виден издали и легко различим при приближении к нему с учетом обычной скорости ТС. Например, предупреждающие дорожные знаки должны устанавливаться на расстоянии от опасного участка, обеспечивающем их максимальную эффективность днем и ночью с учетом условий дорожного движения, в частности обычной скорости движения ТС и расстояния, с которого виден знак.

Для каждого вида сигнальных знаков устанавливается четыре категории размеров: малые, нормальные, большие и очень большие. Знаки малого размера должны устанавливаться в случаях, когда условия не позволяют применять знаки нормального размера или когда движение возможно только на малой скорости. Они могут также устанавливаться для повторения предшествующего знака. Знаки большого размера должны устанавливаться на очень широких дорогах со скоростным движением, а знаки очень большого размера – на дорогах со сверхскоростным движением, в частности на автомагистралях.

Дорожные знаки, в частности предупреждающие и означающие обязательное предписание, за исключением знаков, регламентирующих остановку или стоянку на освещенных улицах населенных пунктов, с целью улучшения их видимости в темное время суток следует освещать либо использовать светоотражающие материалы или приспособления при условии, что это не приводит к ослеплению.

*Принцип пропорциональности объема требований по обеспечению БДД к каждому из участников дорожного движения в зависимости от его возможности влиять на источник повышенной опасности.* Водитель ТС управляет источником повышенной опасности, от его действий

## 2.2.

и действий других водителей во многом зависит складывающаяся дорожно-транспортная ситуация (ДТС). Действия водителя при выборе скорости движения во многом определяют тяжесть последствий в случае возникновения ДТП. Учитывая изложенное, самый большой объем требований предъявляется к водителю механического ТС, затем – к водителю немеханического ТС, пешеходу, пассажиру.

*Принцип безусловного обеспечения безопасности пешеходов (и особенно отдельных их категорий).* Безопасность пешеходов, участвующих в дорожном движении, обеспечивается: инженерным обустройством путей передвижения пешеходов (пешеходная дорожка, пешеходный переход, тротуар и т. д.); техническими средствами организации дорожного движения (дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, барьерные ограждения и т. д.); требованиями Правил как в отношении пешеходов, так и по отношению к пешеходам со стороны водителей.

*Принцип учета интенсивности движения пешеходов и ТС.* Учет интенсивности движения пешеходов и ТС закладывается в размерах пешеходных (ширина тротуара, пешеходной и велосипедной дорожки) и транспортных путей (ширина полосы движения, число полос движения). В местах пересечения этих путей устанавливаются светофоры.

*Принцип ограничения максимальной скорости и предписания оптимальной скорости движения.* Реализуется путем применения дорожных знаков 3.24.1, 3.24.2, 4.7, 5.18.1, а также в подп. 79.5 п. 79, п. 80, п. 86, п. 87–91, подп. 131.1 п. 131, подп. 137.1 п. 137 Правил.

*Принцип приоритета информации для участников дорожного движения в форме символов над текстовыми надписями.* Его реализация позволяет на большем расстоянии и максимально понятно донести основные требования к участнику дорожного движения. Справочная и другая информация представляется в текстовом формате.

*Принцип иерархии сигналов, применяемых в дорожном движении.* Сигналы и указания для участников дорожного движения представляют собой иерархическую систему, позволяющую в случае получения противоречивой информации руководствоваться сигналом из верхнего уровня.

Безусловный приоритет имеют сигналы регулировщика, далее (по мере убывания приоритета) идут сигналы дорожных светофоров, дорожные знаки, горизонтальная и вертикальная дорожные разметки, опознавательные знаки ТС. Принцип иерархии сигналов закреплен в п. 7 Правил.

Регулировщик при выполнении регулировочно-распорядительных действий должен руководствоваться перечисленными принципами организации дорожного движения.

*Дорожный светофор* – элемент системы технических средств организации дорожного движения, представляющий собой светосигнальное устройство, предназначенное для регулирования дорожного движения.

Светофорное регулирование вводится для сокращения задержек, увеличения средней скорости движения ТС, полного использования пропускной способности дорог, обеспечения кратчайшей траектории движения на регулируемом объекте, устранения причин и условий возникновения ДТП за счет ликвидации конфликтных точек во времени.

Приоритет сигналов регулировщика над сигналами светофора не означает игнорирования принципов светофорного регулирования, которые закладываются, например, при установке светофора на перекрестке.

При выполнении регулировочно-распорядительных действий на перекрестке, на котором применяется светофорное регулирование, регулировщику необходимо руководствоваться рядом *принципов*.

1. Положения и жесты регулировщика должны четко соответствовать цветовым сигналам светофора, включая дополнительные секции светофора. При наличии дополнительных секций светофора для поворота налево (направо) регулировщику необходимо в обязательном порядке уделять внимание сигналам «левый поворот» и «разрешено движение в прямом направлении и с поворотом направо».

2. Размещение регулировщика должно обеспечивать его наилучшую видимость и обзорность участниками дорожного движения.

3. Сигналы регулировщика должны нести четкую направленность передаваемой информации: только тем участникам дорожного движения, для которых она предназначена.

4. При подаче сигналов необходимо соблюдать принципы и учитывать приоритеты, установленные Правилами.

5. Обязательной является работа регулировщика на объекте регулирования в самое напряженное время (в любом из направлений около 1 авт/с или 5 пешеходов за 10 с) – 600 ед/ч (для дорог с разделительной полосой 1 000 ед/ч) по главной дороге в двух направлениях; 150 пешеходов, в час пересекающих проезжую часть в одном, наиболее загруженном направлении.

6. Соблюдение последовательности подачи сигналов с учетом светофорного цикла «движение запрещено» – «внимание» – «движение разрешено» – «внимание» – «движение запрещено» или «движение запре-

щено» – «внимание» – «движение разрешено – ускорить движение» – «внимание» – «движение запрещено».

7. Оптимальная продолжительность подачи каждого из сигналов:

сигнал «движение разрешено» – продолжительность сигнала для пешеходов должна обеспечить возможность каждому из пешеходов, вышедших на пешеходный переход при разрешающем сигнале регулировщика, при движении со скоростью 1,3–1,4 м/с пройти до конструктивно выделенного островка безопасности, а при его отсутствии – до противоположного края проезжей части;

сигнал «движение разрешено – ускорить движение» – не менее 3 с. Продолжительность сигнала для пешеходов должна обеспечить возможность покинуть проезжую часть пешеходам с нарушением опорно-двигательного аппарата и пешеходам с детьми;

сигнал «внимание» – не менее 3 с.

8. Непрерывность регулирования при смене регулировщиков на объекте регулирования.

**Личная безопасность регулировщика при проведении регулировочно-распорядительных действий** обеспечивается соблюдением ряда положений.

При этом необходимо:

быть отчетливо заметным участникам дорожного движения, используя специальную форму одежды по сезону;

осуществлять выход на перекресток (объект регулирования) по самому безопасному направлению, убедившись, что сигнал «внимание» выполнен;

избегать нахождения на скользких участках дорожного покрытия без служебной необходимости;

держат включенной радиостанцию для координации действий;

контролировать движение приближающихся ТС с «закрытого» сигналом регулировщика направления;

занять при подаче сигнала «левый поворот» такое положение на перекрестке, чтобы поворачивающие налево ТС не двигались за спиной.

3

**Дорожно-транспортное происшествие** – совершенное с участием хотя бы одного находившегося в движении механического ТС происшествие, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица (подп. 2.18. п. 2 Правил).

Инспектор ДПС при получении информации о ДТП непосредственно от физического лица внимательно его выслушивает и фиксирует: основные персональные данные и номер телефона заявителя; место, время, вид и обстоятельства ДТП; сведения о пострадавших; сведения об оказании пострадавшим медицинской помощи; в какие организации здравоохранения и кем направлены пострадавшие; тип, марку, цвет и регистрационные знаки ТС, на которых были отправлены пострадавшие; сведения о ТС, причастных к данному происшествию.

Также инспектор ДПС докладывает оперативному дежурному о вынужденном оставлении поста, отклонении от маршрута патрулирования (п. 62 Инструкции) и выбывает на место ДТП.

Инспектор ДПС в целях реализации возложенных на ГАИ законодательными актами Республики Беларусь функций контроля за выполнением участниками дорожного движения требований нормативных правовых актов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах своей компетенции обязан осуществлять неотложные действия на месте ДТП, предусмотренные Инструкцией и постановлением МВД Республики Беларусь от 23 марта 2004 г. № 66 «О мерах безопасности при осуществлении осмотров сотрудниками органов внутренних дел мест дорожно-транспортных происшествий» (Постановление № 66), всесторонне и полно выяснять обстоятельства ДТП, причины и условия, способствовавшие их совершению (подп. 30.11 п. 30 Инструкции).

На месте ДТП инспектор ДПС может столкнуться с одной из следующих ситуаций:

ДТП с материальным ущербом без пострадавших физических лиц;

ДТП с пострадавшими (раненые, погибшие) физическими лицами (ДТП, подлежащие учету в соответствии с действующим законодательством);

ДТП определенного вида с материальным ущербом без пострадавших (водитель ТС в нарушение подп. 32.1 п. 32 Правил оставил место ДТП) (см. гл. 4);

ДТП определенного вида с пострадавшими физическими лицами (водитель ТС в нарушение подп. 32.1 п. 32 Правил оставил место ДТП) (см. гл. 4).

Работа на месте происшествия независимо от тяжести последствий ДТП условно может быть разделена на следующие этапы:

первоначальные (неотложные) действия;

фиксирование обстановки на месте ДТП;

осмотр ТС и фиксирование их состояния;

осмотр участка дороги и фиксирование его состояния;

опрос участников и очевидцев ДТП;

первоначальные действия по локализации последствий ДТП.

Регулирующе-распорядительные действия по обеспечению БДД на месте ДТП проводятся на протяжении всего времени работы на нем.

### 3.1.

На месте ДТП в зависимости от сложившейся ситуации предусмотрен ряд определенных действий.

**Первоначальные действия на месте ДТП с материальным ущербом без пострадавших физических лиц.** Обеспечение безопасности на месте ДТП, в том числе соблюдение требований Правил в части, касающейся обеспечения БДД, тесно связано с сохранением обстановки в неизменном состоянии. Чтобы достичь этого, необходимо решить следующие задачи:

а) обозначить место ДТП техническими средствами организации дорожного движения в соответствии с требованиями Постановления № 66, используя при этом ТСОИ с включенными маячками в качестве прикрытия. Обозначение места ДТП техническими средствами организации дорожного движения строится на следующих принципах:

максимально возможное расстояние, с которого водитель, движущийся по дороге, может получить сигнал о месте ДТП;

модульное построение технических средств организации дорожного движения;

ступенчатое снижение скорости до места ДТП;

приоритет «канализации» потока ТС перед их поочередным пропуском;

дублирование систем обеспечения БДД;

б) проконтролировать (а при необходимости принять меры) включение проблесковых маячков:

синего цвета – на имеющихся в наличии на месте ДТП ТСОИ (кроме ТСОИ ДПС);

синего цвета – на ТСОИ ДПС (если обеспечивается безопасное движение ТС мимо места ДТП);

красного цвета – на ТСОИ ДПС (если не обеспечивается БДД);

оранжевого цвета – на ТС дорожно-эксплуатационной и коммунальной службы и других ТС и самоходных машинах, привлекаемых для ликвидации последствий ДТП, эвакуации ТС, поврежденных в результате ДТП (п. 30 и 212 Правил).

Для привлечения внимания участников дорожного движения (при необходимости) подается специальный звуковой сигнал (п. 29 Правил);

в) проконтролировать (а при необходимости принять меры) обеспечение водителями – участниками ДТП:

включения аварийной световой сигнализации (при ее исправности) и выставления знака аварийной остановки, в дополнение к которому в темное время суток может быть выставлен фонарь с мигающим красным светом. Знак и фонарь устанавливаются на расстоянии, обеспечивающем в конкретной дорожно-транспортной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности (не менее 15 м от ТС в населенных пунктах и не менее 40 м – вне населенных пунктов) (подп. 31.1 п. 31, подп. 51.1 п. 51, подп. 53.1 п. 53, п. 54 Правил), при этом само ТС и его органы управления (кроме аварийной световой сигнализации) должны оставаться в неизменном положении (подп. 31.1 п. 31, подп. 32.1 и 32.3 п. 32 Правил);

присутствия (если позволяет состояние здоровья) на месте ДТП, по возможности вне проезжей части дороги (при этом запрещается употребление алкогольных напитков, наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ до прохождения проверки (освидетельствования) с целью определить, находится ли водитель в состоянии алкогольного опьянения либо в состоянии, вызванном употреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ) (подп. 31.1 п. 31, подп. 32.2 п. 32 Правил);

г) проконтролировать (а при необходимости принять меры) обеспечение водителями транзитных (не участвовавших в ДТП) ТС:

снижения скорости движения, чтобы иметь возможность немедленно остановиться в случае необходимости при приближении к стоящему ТСОН с включенным маячком синего цвета (подп. 28.1 п. 28 Правил);

остановки, не доезжая до стоящего ТСОН с включенным маячком красного цвета (подп. 28.2 п. 28 Правил);

продолжения (возобновления) движения после разрешения регулятора или выключения маячка красного цвета на ТСОН ДПС (подп. 28.2 п. 28 Правил).

*Обстановка на месте дорожно-транспортного происшествия* – характеристика участка дороги (перекрестка, искусственного сооружения, по которому проходит дорога, и т. д.), на котором произошло ДТП на определенный момент времени, содержащая сведения о состоянии объектов (ТС, пострадавшие и т. д.), последствиях (наличие повреждений, разрушения и т. д.), внешних условиях (время суток, состояние погоды и т. п.), проведенных работах и мероприятиях (начиная от ограждения места ДТП до эвакуации поврежденных ТС и приведения проезжей части в соответствие с установленными требованиями).

Обстановка на месте ДТП подлежит процессуальному оформлению.

Осмотр места ДТП (знакомство с обстановкой) решает задачи оценки сложившейся ситуации, сбора информации, необходимой для организации на месте происшествия последующей работы и доклада оперативному дежурному.

При проведении осмотра не следует поддаваться обманчивому впечатлению о кажущейся очевидности причин произошедшего ДТП. Каждое ДТП уникально и единственно в своем роде. Общие закономерности проявляются в досконально изученной уникальности единичного ДТП. Всегда должно строго соблюдаться непреложное правило: охват осмотром всех криминалистически значимых элементов места происшествия.

Вид и специфика места ДТП определяет тактику проведения осмотра, в ходе которого необходимо:

а) оценить сложившуюся ДТС на предмет обеспечения безопасности последующей работы на месте ДТП и необходимость изменения организации дорожного движения;

б) выявить опасную зону, в которой необходимо будет в первую очередь проводить любые виды работ;

в) определить отсутствие среди участников ДТП пострадавших людей, которым может понадобиться медицинская помощь;

г) определить необходимость вызова других специальных служб (дорожно-эксплуатационные и коммунальные службы – для принятия мер по ликвидации последствий, возникших на дороге в результате ДТП, а также для эвакуации ТС, поврежденных в результате ДТП; органы и подразделения по чрезвычайным ситуациям для участия в ликвидации чрезвычайных ситуаций, возникших на дороге в результате ДТП) и отметить места их размещения по прибытии;

д) выявить водителей, ТС которых участвовали в ДТП;

е) выяснить, выполнялись ли водителями – участниками ДТП следующие действия:

вызов скорой медицинской помощи;

доставка пострадавших в организацию здравоохранения на попутном ТС или на ТС, при участии которого совершено ДТП (подп. 31.2 п. 31 Правил); также важно знать, возвратился ли на место ДТП водитель, доставлявший пострадавшего в организацию здравоохранения на ТС, при участии которого совершено ДТП (подп. 31.2 п. 31 Правил);

запись (фиксирование) фамилии и адреса очевидцев ДТП (подп. 31.4 п. 31 Правил);

принятие мер по сохранению следов и предметов, относящихся к ДТП, их ограждению и организации объезда места ДТП (подп. 31.5 п. 31 Правил);

ж) выявить очевидцев ДТП, а также других лиц, располагающих информацией о ДТП;

з) выяснить, какие действия выполняли очевидцы ДТП до прибытия сотрудников ГАИ (п. 33 Правил):

оказали помощь пострадавшим;

записали фамилии и адреса других очевидцев ДТП, а также регистрационные знаки ТС, находившихся при совершении ДТП;

сообщили в милицию о ДТП;

и) принять меры к сохранности имущества, оставшегося без осмотра.

Результаты осмотра места ДТП докладываются оперативному дежурному. В докладе обязательно присутствует информация о данных, указывающих на наличие или отсутствие признаков преступлений, предусмотренных Особенной частью УК; месте совершения ДТП; наличии препятствий для движения ТС и другая информация, требующая мер реагирования. Кроме того, оперативному дежурному в предусмотренных нормативными правовыми актами МВД случаях докладывается внеочередная информация об основных персональных данных лиц, участвовавших и (или) пострадавших в ДТП, обстоятельствах соверше-

ния ДТП (если они известны), сведения о собственнике (владельце) ТС, участвовавшего в ДТП.

При отсутствии данных, указывающих на признаки преступлений, предусмотренных Особой частью УК, оформление материалов ДТП является прерогативой ГАИ, за исключением предусмотренных законодательными актами случаев оформления водителями, являющимися участниками ДТП, документов без участия сотрудников ГАИ.

Инспектор ГАИ выполняет и другие обязанности в пределах своей компетенции.

**Первоначальные действия на месте дорожно-транспортного происшествия, в котором пострадали физические лица.** Обеспечение безопасности на месте ДТП, в том числе соблюдение требований Правил в части, касающейся обеспечения БДД на месте дорожно-транспортного происшествия, в котором пострадали физические лица, с материальным ущербом, практически идентично обеспечению БДД на месте ДТП. При этом необходимо:

а) обозначить место ДТП техническими средствами организации дорожного движения в соответствии с требованиями, установленными нормативными правовыми актами МВД, используя при этом ТСОИ с включенными маячками в качестве прикрытия;

б) проконтролировать (а при необходимости принять меры) включение проблесковых маячков:

синего цвета – на имеющихся в наличии на месте ДТП ТСОИ;

синего цвета – на ТСОИ ДПС (если обеспечивается безопасное движение ТС мимо места ДТП);

красного цвета – на ТСОИ ДПС (если не обеспечивается БДД);

оранжевого цвета – на ТС дорожно-эксплуатационной и коммунальной службы и установленных на других ТС и самоходных машинах, привлекаемых для ликвидации последствий ДТП, эвакуации ТС, поврежденных в результате ДТП (п. 30 и 212 Правил).

Для привлечения внимания участников дорожного движения (при необходимости) подается специальный звуковой сигнал (п. 29 Правил);

в) оказать помощь, в том числе медицинскую, пострадавшим в ДТП;

г) проконтролировать (а при необходимости принять меры) обеспечение водителями – участниками ДТП:

включения аварийной световой сигнализации (при ее исправности) и выставления знака аварийной остановки, в дополнение к которому в темное время суток может быть выставлен фонарь с мигающим красным светом. Знак и фонарь устанавливаются на расстоянии, обеспечивающем в конкретной дорожно-транспортной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности (не менее 15 м от

ТС в населенных пунктах и не менее 40 м – вне населенных пунктов) (подп. 31.1 п. 31, подп. 51.1 п. 51, подп. 53.1 п. 53, п. 54 Правил), при этом само ТС и его органы управления (кроме аварийной световой сигнализации) должны оставаться в неизменном положении (подп. 31.1 п. 31, подп. 32.1 и 32.3 п. 32 Правил);

присутствия (если позволяет состояние здоровья) на месте ДТП, по возможности вне проезжей части дороги (при этом запрещается употребление алкогольных напитков, наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ до прохождения проверки (освидетельствования) с целью определить, находится ли водитель в состоянии алкогольного опьянения либо в состоянии, вызванном употреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ) (подп. 31.1 п. 31, подп. 32.2 п. 32 Правил);

д) проконтролировать (а при необходимости принять меры) обеспечение водителями транзитных (не участвовавших в ДТП) ТС:

снижения скорости движения, чтобы иметь возможность немедленно остановиться в случае необходимости при приближении к стоящему ТСОИ с включенным маячком синего цвета (подп. 28.1 п. 28 Правил);

остановки, не доезжая до стоящего ТСОИ с включенным маячком красного цвета (подп. 28.2 п. 28 Правил);

продолжения (возобновления) движения после разрешения регулировщика или выключения маячка красного цвета на ТСОИ ДПС (подп. 28.2 п. 28 Правил).

Осмотр места ДТП, в котором пострадали физические лица, решает задачи оценки сложившейся ситуации, сбора информации, необходимой для организации на месте происшествия последующей работы следственно-оперативной группы (СОГ) и доклада оперативному дежурному.

Необходимо учитывать, что до прибытия СОГ на место ДТП часть информации может быть утеряна. По этой причине внешним осмотром необходимо охватить все криминалистически значимые элементы места происшествия и принять меры по сохранению информации.

Вид и специфика места ДТП определяет тактику проведения осмотра и ничем не отличается от осмотра места происшествия без пострадавших физических лиц.

Результаты осмотра места ДТП, в котором имеются пострадавшие люди, докладываются оперативному дежурному. В докладе обязательно должна быть информация о данных, указывающих на наличие признаков преступлений, предусмотренных Особой частью УК; месте совершения ДТП; наличии препятствий для движения ТС и другая информация, требующая мер реагирования. Оперативному дежурному в

предусмотренных нормативными правовыми актами МВД случаях также сообщается внеочередная информация об основных персональных данных лиц, участвовавших и (или) пострадавших в ДТП, обстоятельствах совершения ДТП (если они известны), сведения о собственнике (владельце) ТС, участвовавшего в ДТП.

До прибытия скорой медицинской помощи или в случае невозможности ее вызова инспектором ДПС лично оказывается доврачебная медицинская помощь пострадавшим и при необходимости организовывается их доставка в организации здравоохранения.

Далее инспектор обеспечивает безопасность на месте происшествия и действует в соответствии с указаниями оперативного дежурного.

На месте ДТП инспектор выполняет в пределах своей компетенции и другие обязанности ДПС.

### 3.2.

В ходе работы на месте ДТП возникает необходимость в изменении организации дорожного движения, так как поврежденные ТС и иные объекты занимают участок проезжей части или полностью перекрывают всю дорогу по ширине на определенном участке. Работа на месте происшествия предполагает создание безопасных условий посредством изменения организации дорожного движения в соответствии с Инструкцией и введения временного запрещения или ограничения движения ТС и пешеходов путем осуществления регулировочно-распорядительных действий регулировщика.

При регулировании дорожного движения на месте ДТП регулировщик должен находиться в местах, хорошо видных участникам дорожного движения с обоих регулируемых направлений движения, в удалении от ТС, которые могут ограничить ему обзор складывающейся ДТС и помешать участникам дорожного движения увидеть его. При имеющейся возможности регулировщику целесообразно размещаться на линии горизонтальной дорожной разметки, разделяющей транспортные потоки встречных направлений. Все перемещения регулировщик должен осуществлять только убедившись в собственной безопасности.

В темное время суток и в условиях недостаточной видимости регулировщик на месте ДТП должен находиться на освещенном участке дороги (при невозможности – использовать свет фар патрульного автомобиля), иметь светящийся жезл и световозвращающее снаряжение. На всех ТСОН должны быть включены проблесковые маячки. Для остановки движущихся ТС на ТСОН ДПС включается маячок красного цвета.

В условиях скользкого дорожного покрытия и заснеженных проезжей части дороги и обочины во избежание травмирования ТС, потерявшими управление, инспектору ДПС необходимо находиться на возвышенных относительно проезжей части элементах дороги или вблизи патрульного автомобиля на участке с высоким коэффициентом сцепления, позволяющем быстро отойти в сторону или за автомобиль. В данном случае нежелательно находиться на разделительной полосе, выделенной только линиями горизонтальной дорожной разметки, а также между патрульным автомобилем и останавливаемым перед ним ТС. Регулировщику необходимо исключать нахождение на скользком покрытии, чтобы в случае падения не оказаться на проезжей части.

Организация движения ТС и пешеходов на месте ДТП производится на основе принципов, изложенных в ч. 1 настоящего пособия, с учетом того, что необходимо:

ранее сообщить водителю об изменении организации дорожного движения на участке дороги или перекрестке;

предупредить водителя о необходимости снижения скорости;

предупредить водителя о снижении скорости на достаточном для этого расстоянии;

давать указания водителю с учетом выполнения им п. 28 Правил.

### 3.3.

Само ДТП скоротечно, а информация о нем на месте ДТП быстро теряется и уничтожается. Каждые полчаса объем информации на месте ДТП уменьшается в среднем на 50 %. Через час на месте происшествия содержится только 25 % объема первоначальной информации, а через два – около 6 %.

В связи с этим результаты и качество расследования причин совершения ДТП во многом зависят от своевременного прибытия на место происшествия, квалифицированного поиска и процессуального закрепления имеющейся информации. Информация фиксируется графически на схеме ДТП в виде фотографий и видеозаписей, а также в предусмотренных случаях – в протоколе осмотра места ДТП. Графическая схема отражает данные о результатах измерений.

Измерения на месте ДТП, позволяющие графически зафиксировать часть обстановки на нем, и схема места ДТП служат исходными данными при моделировании механизма ДТП, проведении следственного экс-

перимента, уточнении показаний при дополнительном выходе на место происшествия.

Утрата даже части информации приводит к необходимости проведения дополнительных процессуальных действий с участниками и свидетелями, которые не всегда могут восполнить утерянные сведения.

На месте ДТП нет главных и второстепенных объектов: все объекты необходимо расценивать как главные, истинная значимость которых определяется при окончательном рассмотрении дела.

Специфика места ДТП определяет тактику проведения измерений и фиксации информации в протоколе осмотра места происшествия и схеме места происшествия.

**Общие принципы сбора информации на месте ДТП и проведения измерений.** Работа с объектами и следами на месте ДТП осуществляется в определенной последовательности, т. е. изучаются:

следы и объекты, которые могут быть уничтожены метеорологическими условиями (следы могут быть смыты дождем или засыпаны снегом и т. д.);

объекты, которые необходимо убрать с проезжей части дороги для того, чтобы обеспечить движение ТС (пострадавшие ТС, выпавший груз, отделившиеся детали ТС и т. д.);

объекты, положение которых может быть видоизменено после возобновления движения ТС (ТС, находившиеся в районе места совершения ДТП, осыпи грунта, стекла, потеки жидкости и т. д.);

следы и объекты, оставшиеся от перемещения ТС и иных объектов (груза, деталей, ТС и т. п.);

объекты дорожно-транспортной обстановки, сохраняющиеся длительное время (элементы дороги и их размеры, конфигурация перекрестка, технические средства организации дорожного движения, опоры освещения и т. д.).

**Измерения на месте ДТП** представляют собой совокупность действий, выполняемых средствами измерений для нахождения числового значения измеряемой величины в принятых единицах. Средство измерения – техническое средство, используемое при измерениях и имеющее нормированные метрологические свойства. При измерениях на месте ДТП используются рулетка и линейка, реже – курвиметр, транспортир, лазерная рулетка.

Измерения на месте ДТП проводят, соблюдая определенные принципы: неизменность расположения ориентиров на местности на протяжении относительно долгого времени (или возможность легкого воспроизведения мест расположения ориентиров при их уничтожении);

позиционирование («привязка») места ДТП относительно ориентиров на местности;

проведение измерений в прямоугольной системе координат относительно прямой линии, проведенной на местности (базовая линия);

обязательное расположение в одной плоскости базовой линии и точки, координаты которой подлежат измерению;

позиционирование («привязка») базовой линии относительно ориентиров на местности;

отсутствие ограничений числа базовых линий, когда любая новая базовая линия позиционируется («привязывается») относительно выбранных ориентиров на местности или уже проведенной базовой линии;

неразрывность цепочки измерений относительно базовой линии; минимальная погрешность при проведении измерений.

*Неизменность расположения ориентиров на местности на протяжении относительно долгого времени (или возможность легкого воспроизведения мест расположения ориентиров при их уничтожении).*

Перед проведением измерений на месте ДТП необходимо выбрать постоянные ориентиры, привязка к которым объектов дорожной обстановки позволяла бы и через значительное время без затруднений восстановить первоначальное их расположение. В широком смысле под ориентированием понимается умение определять свое местонахождение относительно сторон горизонта, окружающих объектов и форм рельефа. В нашем случае – умение определять место ДТП относительно окружающих объектов, а в некоторых случаях – и форм рельефа.

На лесных и проселочных дорогах технические средства организации дорожного движения отсутствуют. По этой причине особое внимание должно быть уделено ориентирам, относительно которых расположено место ДТП. Для этого проводится измерение расстояния до места ДТП от известных просек, опушек, столбов, мелиоративных каналов и т. п. В этом случае ориентирующая фотосъемка должна быть проведена так, чтобы в поле зрения были видны те ориентиры (деревья, камни, просеки и т. п.), которые в дальнейшем могут быть использованы для построения базовой линии. Перед фотосъемкой эти ориентиры дополнительно обозначаются подручными предметами, хорошо видимыми на поле фотоснимка и позволяющими при необходимости без затруднений определить их расположение относительно места ДТП. На схеме эти ориентиры обозначаются цифрами.

*Позиционирование («привязка») места ДТП относительно ориентиров на местности.* Место ДТП должно быть позиционировано («привязано») относительно ориентиров на местности. В качестве

объектов-ориентиров в населенном пункте могут быть использованы: угол здания, столбы, люки подземных инженерных коммуникаций (газ, канализация, водопровод, теплосеть и т. д.).

Объекты-ориентиры, относительно которых проводилась базовая линия, должны быть обозначены на схеме ДТП, чтобы их отыскание на местности не вызывало затруднений при необходимости последующей работы на месте ДТП.

*Проведение измерений в прямоугольной системе координат относительно прямой линии, проведенной на местности (базовая линия).* Измерение с применением базовой линии основано на использовании системы прямоугольных координат, где относительно взаимно перпендикулярных осей измеряются расстояния до характерных точек фиксируемого объекта. Одна или обе координатные оси, пересекающиеся между собой, могут быть приняты в качестве базовых линий.

Базовая линия – прямая линия, используемая при измерениях на месте ДТП, относительно которой проводятся измерения в прямоугольной системе координат.

*Обязательное расположение в одной плоскости базовой линии и точки, координаты которой подлежат измерению.* Полотно рулетки при измерениях должно располагаться горизонтально относительно поверхности земли, при этом базовая линия, точка, до которой проводится измерение, и полотно рулетки должны быть в одной плоскости. В противном случае имеет место отклонение результата измерения от истинного значения измеряемой величины, т. е. погрешность. Чем дальше находится любой из элементов (точка, до которой проводится измерение, базовая линия, полотно рулетки) от плоскости, в которой проводится измерение, тем больше погрешность измерения.

*Позиционирование («привязка») базовой линии относительно ориентиров на местности.* Базовая линия проводится между двумя хорошо заметными и устойчивыми во времени объектами (ориентирами) с помощью полотна достаточно длинной рулетки (50–100 м) или натянутой между ориентирами веревки. Базовая линия должна быть «привязана» к ориентиру на местности.

При выборе ориентиров на месте ДТП на лесной дороге следует прежде всего учитывать, что они должны быть легко опознаны в случае повторного выезда на место происшествия. Для этого рулеткой или по спидометру измеряется расстояние до места происшествия от известных просек, опушек либо деревьев. Это расстояние указывается на схеме.

Вблизи места ДТП может не оказаться двух объектов, между которыми можно было бы провести прямую линию, а только один (дорожный знак, камень, одинокое дерево и т. п.). В этом случае базовую ли-

нию можно построить на заданном расстоянии от места расположения компаса, установленного у определенной части ориентира, проведя ее так, чтобы она пересекала линию, направленную от компаса на какую-либо сторону света (рис. 1).

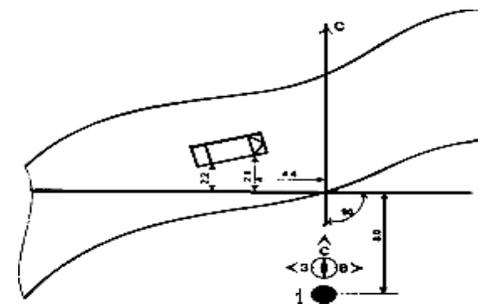


Рис. 1. Построение базовой линии по одному ориентиру (1 – камень-валун) и компасу

Кромка проезжей части не может быть выбрана в качестве одной из координат в силу своей нелинейности (заносится грунтом, имеет повреждения в виде выломанных фрагментов и т. д.). Кромки гравийных и проселочных дорог вообще не имеют четких границ, от которых можно было бы измерить точные расстояния до объектов дорожно-транспортной обстановки (рис. 2). В зимнее время бордюры, горизонтальная дорожная разметка и другие упомянутые ранее элементы скрыты слоем снега или наледи.

*Отсутствие ограничений числа базовых линий, когда любая новая базовая линия позиционируется («привязывается») относительно выбранных ориентиров на местности или уже проведенной базовой линии.* В качестве базовой линии могут быть использованы:

прямолинейный бордюр и линия, построенная на его продолжении; стена здания или сооружения и линия, построенная на продолжении; линия горизонтальной дорожной разметки и линия, построенная на ее продолжении;

другие устойчивые во времени объекты, ограниченные прямыми линиями на поверхности земли, и линия, построенная на продолжении прямой линии, принадлежащей такому объекту.

Вторую базовую линию целесообразно располагать в непосредственной близости от места ДТП, проведя ее, например, параллельно первой базовой линии, проходящей в рассматриваемом случае по касательной к столбам. Параллельность второй базовой линии относительно первой достигается построением на местности двух перпендикуля-

ров одинаковой длины, восстановленных от первой базовой линии на определенном расстоянии друг от друга.

Перпендикуляры на первой базовой линии строятся с помощью прямоугольного треугольника с катетами, равными трем и четырем метрам (один из них располагается на первой, другой направлен в сторону построения второй базовой линии), а гипотенуза выстроенного треугольника будет равна пяти метрам (правило «египетского треугольника»).

Для удобства измерений на месте ДТП вторая базовая линия может быть построена и не параллельно первой. В этом случае перпендикуляры к первой базовой линии имеют разную длину.

*Неразрывность цепочки измерений относительно базовой линии.* Измерения могут проводиться не только до базовой линии, но и до объекта, расположение которого уже известно на основании ранее проведенных измерений. В таком случае измерение проводится от точки объекта, координаты которой относительно базовой линии уже измерены. Если известно расстояние до точки соприкосновения правого переднего колеса ТС с поверхностью дороги, то следующий замер должен проводиться не от произвольной точки на колесе, а именно от точки соприкосновения колеса с дорогой.



Рис. 2. Построение базовой линии с помощью полотна рулеток

*Минимальная погрешность при проведении измерений.* Погрешность – отклонение от истинного значения параметра измерения, т. е. от истинного значения измеряемой величины. При цене деления рулетки 1 см на длине 1 м допустимая погрешность должна составлять половину цены деления т. е.  $\pm 0,5$  см. В таком случае, если проводить измерения рулеткой длиной 1 м, то на длине 10 м накопленная погрешность может составить  $\pm 5$  см, а на 100 м – 50 см. С целью снижения погрешности длина полотна рулетки должна превышать измеряемый размер. Использование набора рулеток разной длины (5, 10, 50 м) позволяет проводить измерения с погрешностью  $\pm 0,5$  см. Минимальная погрешность измерений достигается в случае расположения базовой линии на минимальном удалении от объектов, до которых проводятся измерения.

Допустимая погрешность инженерных расчетов на основании проведенных измерений должна составлять не более 5 %.

Измерения на месте ДТП могут осуществляться с применением **фотосъемки и видеозаписи**. Все преимущества таких измерений реализуются лишь при соблюдении определенных требований, предъявляемых к данному виду фиксации информации.

Фиксирование обстановки на месте ДТП с применением фотосъемки и видеозаписи, позволяющее при обработке видеоизображений провести измерения, необходимые для составления схемы ДТП, требует дополнительной подготовительной работы на месте происшествия в соответствии с выбранной методикой.

Фиксация и процессуальное оформление следов и объектов на месте ДТП с помощью фотосъемки – один из видов криминалистической фотографии, который подчиняется всем требованиям и правилам, предъявляемым к данной отрасли криминалистической техники.

Главным требованием при использовании фотосъемки и видеозаписи для проведения измерений является строгая последовательность выполнения сканирования места происшествия, одинаковое положение фокальной плоскости объектива по отношению к фиксируемым объектам, наличие в каждом кадре взаимосвязанных маркеров-ориентиров, объемной (3 координаты) масштабной линейки.

Применение в ходе осмотра средств фотосъемки и видеозаписи позволяет более полно и качественно провести фиксирование следовой информации, содержащейся на месте происшествия, а также сократить время, необходимое для ознакомления с условиями места происшествия и их изучения лицами, непосредственно не принимавшими участия в осмотре.

Фиксирование обстановки на месте ДТП с применением фотосъемки и видеозаписи не заменяет других видов (графические и описательные –

составление схемы места ДТП и протокола к осмотру места ДТП), при этом оно содержит дополнительную информацию. Кажущееся на первый взгляд обилие второстепенной информации на кадрах фотосъемки и видеозаписи в ряде случаев позволяет закрепить или обоснованно сформировать доказательную базу относительно причин совершения ДТП.

С целью проведения измерений на месте ДТП могут быть применены все виды съемки – ориентирующая, обзорная, узловая и детальная.

*Ориентирующая съемка* – фотографирование места происшествия с прилегающей территорией. Проводится по диагонали с четырех точек с целью запечатления места ДТП с прилегающей территорией. При этом точки для съемки необходимо выбирать так, чтобы они находились на возвышенностях относительно места ДТП. Данный вид съемки желательно выполнять методом линейной или круговой панорамы.

Особое внимание при ориентирующей съемке на лесной дороге следует уделить видимости в кадре отмеченных чем-либо заранее (тканью, листьями бумаги, ветками и т. п.) деревьев, выбранных в качестве ориентиров. На схеме ДТП деревья-ориентиры целесообразно обозначать цифрами.

*Обзорная съемка* – съемка самого места происшествия, которое фотографируется с четырех сторон. Кроме того, необходимо сделать два кадра, расположив объектив фотоаппарата по центру относительно разделительной полосы или условной осевой линии, разделяющей дорогу. Это позволит правильно определить расположение ТС и иных объектов на дороге (рис. 3).



Рис. 3. Обзорная съемка места ДТП  
(съемка с крыши пожарного автомобиля МЧС)

При данной съемке фотографируется взаимное расположение трупа и ТС, ТС между собой, ТС и осыпи грязи, трупа и следов крови и т. д. (рис. 4).



Рис. 4. Обзорная съемка места ДТП

*Узловая съемка* – съемка наиболее важных в криминалистическом отношении узлов и объектов (ТС, труп, взаимное расположение различных следов) (рис. 5).



Рис. 5. Узловая съемка места ДТП  
(положение следов и трупа относительно границ проезжей части)

ТС фотографируется со всех сторон и с двух сторон по диагонали таким образом, чтобы в каждом кадре были видны по две его стороны, например в одном – задняя и правая, во втором – передняя и левая. Также методом узловой съемки фотографируются повреждения на ТС, следы крови, микроволокна, следы от протекторов шин, после чего фотографируется взаимное расположение предметов в передней и задней частях салона ТС. Труп фотографируется с двух боковых сторон и сверху.

*Детальная съемка* – съемка различных следов и мелких объектов в крупном масштабе. Такой вид съемки в обязательном порядке проводится с использованием масштабной линейки, которая должна располагаться рядом с объектом на одном уровне (не выше и не ниже) верхнего края снимаемого объекта и не закрывать его. При этом необходимо, чтобы границы кадра полностью охватывали снимаемый объект.

При осмотре места ДТП методом детальной съемки фотографируют повреждения на ТС, раны на трупе, пятна крови, участки следов протекторов шин с наиболее четко отобразившимся рисунком и иные следы, обнаруженные на месте происшествия.

При расследовании ДТП особое значение имеют способ фиксации и процессуальное оформление места происшествия. В настоящее время фотографирование осуществляется с использованием цифровой фотографии. После окончания фотосъемки информация при помощи переносного автономного записывающего устройства в присутствии понятых записывается на разовый номерной CDR-диск, упаковываемый в бумажный конверт, клапан которого заклеивается, опечатывается и скрепляется подписями понятых и следователя. Факт копирования снимков и номер диска указываются в протоколе осмотра места происшествия.

*Расположение транспортного средства.* При осмотре места происшествия измеряется и фиксируется расстояние от базовой линии до места контакта передних и задних колес ТС с покрытием дороги. На базовой линии фиксируется величина проекции расстояния между передними и задними колесами.

У автопоезда измеряется расстояние от базовой линии до места контакта передних и задних колес тягача и прицепа. У автопоезда с полуприцепом – расстояние от базовой линии до места контакта передних и задних колес тягача и последних колес тележки полуприцепа.

Независимо от типа ТС измерению подлежит расстояние от передних или задних колес до выбранного ориентира.

Фиксирование угла поворота управляемых колес ТС проводится путем построения треугольника, имеющего следующие характеристики:

первая сторона – отрезок (от места контакта переднего колеса с поверхностью дороги), параллельный плоскости повернутого внешнего

(по отношению к радиусу поворота) управляемого колеса, проекция которого выходит за заднюю часть;

вторая сторона – база ТС;

третья сторона – отрезок, соединяющий место контакта заднего колеса с поверхностью дороги и окончание отрезка первой стороны, который располагается сзади за пределами ТС.

Построение треугольника для фиксирования угла поворота внутреннего (по отношению к радиусу поворота) управляемого колеса строится аналогично с учетом специфики построения, которую поясняет схема.

На месте ДТП часто обнаруживаются *осыпи сыпучих веществ, разливы и потеки жидкости*. Сыпучие вещества независимо от того, были они сыпучими ранее или приобрели такие свойства в результате разрушения, по своему виду разделяются на осыпи: стекла; грунта, отделившегося от днища и деталей подвески в момент столкновения (зимой отделяются куски снега и льда); образовавшиеся перевозимым сыпучим грузом (песок, зерно, уголь и т. п.); частиц краски, отделившихся при столкновении от ТС.

Перед началом измерений границы осыпи очерчиваются мелом или обозначаются бечевкой. При этом (по возможности) определяется принадлежность осыпавшихся стекол каждому из столкнувшихся ТС. Если окажется, что в общих границах осыпей имеются осколки, например, стекла окна салона одного из ТС и стекла фар другого ТС, то их границы следует обозначить отдельно. Материал осыпи распределяется в ее границах неравномерно. Так, в частности, имеется участок, где концентрируется большее количество материала осыпи (ядро осыпи). Однозначное определение границ ядра не является бесспорным, однако нанесение даже приблизительных его границ дает информацию о направлении движения (перемещения) материала осыпи до ее соприкосновения с поверхностью дороги.

В некоторых случаях материал осыпи, перемещаясь, например, по заснеженной дороге или обочине, оставляет следы, по которым можно судить о направлении его перемещения.

Упавший с ТС сыпучий груз, отделившиеся детали и другие объекты, разрушившиеся до сыпучего состояния после первоначального контакта с поверхностью дороги, перемещаясь по инерции к конечному своему положению, также могут оставлять следы, которые необходимо зафиксировать. Если эти следы оставлены грузом, то необходимо зафиксировать место, которое груз занимал на ТС, и способ его крепления.

Потеки жидкости, как правило, имеют четко обозначенные границы и не нуждаются в дополнительном очерчивании. Измерения до характерных точек потеков жидкости (габаритные размеры границы потека) проводятся так же, как и при измерении осыпи.

Измерению подлежат *следы шин колес транспортного средства и царапины*. Различают следы скольжения и следы качения шин колес ТС. Принципы измерения следов шины колеса одинаковы.

Если след от шины колеса ТС прямолинейный, то измерение и фиксирование расположения каждого следа по отношению к принятой базовой линии может проводиться в начале и конце следа. Если след криволинейный (сложной конфигурации), то перед фиксированием он разбивается на отрезки. Чем больше кривизна следа, тем чаще разбиение (и тем короче отрезок).

Измерению подлежит расстояние от базовой линии до точек разбиения (начало и конец отрезка) следа. Проекция расстояний между отрезками на базовой линии также фиксируется. При разбиении на отрезки одинаковой длины на схеме достаточно указать длину первого отрезка и отметить, что они равны между собой.

Если след, оставленный ТС, проходит по участкам дороги с различным покрытием (например, след юза начинается на проезжей части, затем пересекает разделительный газон, встречную проезжую часть и заканчивается на обочине), то измерение его длины проводится на каждом участке с учетом его кривизны. Если след имеет изломы, изгибы, изменяет направление движения и размер по ширине, то независимо от формы следа место его изменения подлежит измерению и отображению на схеме.

Независимо от конфигурации следа фиксированию обязательно подлежит расстояние от начала или конца следа до выбранного ориентира или точке ближайшего объекта, «привязанного» к ориентиру.

Царапина – поверхностное неглубокое повреждение покрытия проезжей части, длина которого больше его ширины. Типичный след, возникающий при соприкосновении разрушенных деталей ТС с покрытием проезжей части. Измерение параметров царапины аналогично измерениям следа.

*Лужи, проломы, наросты льда на проезжей части* измеряются в двух плоскостях: горизонтальной (конфигурация и расположение относительно границ проезжей части) и вертикальной (конфигурация и расположение относительно уровня проезжей части).

Измерение *ширины проезжей части* в пределах, например, города или населенного пункта в большинстве случаев не вызывает затруднений, поскольку проезжая часть ограничена линиями бордюров.

При отсутствии бордюров либо зимой, когда бордюры и прилегающая к ним проезжая часть находятся под снегом, за ширину проезжей части принимается ее часть, не покрытая снегом. Если снег по краям открытой проезжей части укатан ТС, то данные участки включаются в ее ширину (рис. 6).

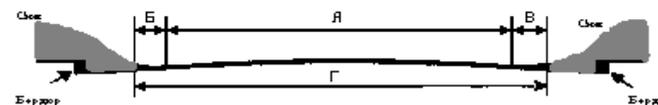


Рис. 6. Измерение ширины проезжей части, покрытой снегом: А – проезжая часть, не покрытая снегом; В и В' – полосы укатанного снега (слева и справа соответственно); Г – ширина проезжей части

Если проезжая часть полностью покрыта снегом, то за ее ширину принимается та часть, где снег укатан колесами ТС.

При наличии колеи, образовавшейся в результате движения ТС, следует указать ее ширину и глубину, а также расположение по ширине дороги (рис. 7).

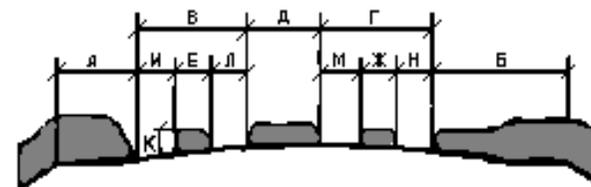


Рис. 7. Измерение ширины и глубины колеи и ее расположение по ширине дороги:

А, Б – обочины; В, Г – левая и правая полосы движения; Д – межполосное пространство; И, Л, М, Н – колея; Е, Ж – межколеинное пространство; К – глубина колеи

Измерение ширины обочин не вызывает затруднений. При наличии снега измерению подлежит очищенная часть обочин.

Фиксирование *конфигурации участка дороги и перекрестка в плане и профиле* предусматривает измерение продольных (подъем, спуск) и поперечных (вираж) уклонов, радиусов закругления.

Уклоны дороги, проходящие вдоль продольной оси дороги, называются подъемами или спусками в зависимости от направления, в котором проводятся измерения.

Для обеспечения стока воды с проезжей части необходимо, чтобы края проезжей части располагались ниже середины (двускатный про-

филь). Образующиеся при этом уклоны называют поперечными. Поперечный уклон с односкатным профилем называется виражом.

Поперечные уклоны измеряются в направлении, перпендикулярном к оси дороги. Продольные уклоны измеряют вдоль оси проезжей части дороги. Измерение продольных и поперечных уклонов проводится в следующем порядке:

на середине проезжей части дороги фиксируется (прижимается тяжелым предметом) конец рулетки с отметкой «ноль»;

в зависимости от вида измеряемого уклона в осевом или поперечном направлении по отношению к оси проезжей части разматывается полотно рулетки, которому с помощью уровня или глазомера наблюдателя придается горизонтальное положение;

измеряется расстояние от поверхности проезжей части до горизонтального полотна рулетки против одного из его делений – 3; 5 или 10 м;

измеряется протяженность продольного уклона при измерении спуска (подъема) проезжей части или ширина проезжей части при измерении поперечного уклона;

измеряется расстояние от места замеров до ориентира.

Поперечный профиль дороги, откосов, кювета и придорожной полосы фиксируется в случаях ДТП, когда ТС выезжает за пределы проезжей части. В таком случае фиксируется поперечный профиль всех элементов автомобильной дороги, на которых отразился путь перемещения ТС, с указанием расположения, вида и характера следов.

Если на пути своего перемещения ТС контактировало с дорожным окружением (столбы, деревья, искусственные сооружения и т. п.), то для фиксации на схеме проводятся измерения расположения этих препятствий и имеющиеся на них следы.

Величина радиуса закругления проезжей части, радиуса закругления сопряжения пересекаемых проезжих частей на перекрестке, а также радиуса закругления любого объекта и элементов дороги определяется следующим образом:

устанавливаются начало и конец закругления;

измеряется расстояние от ориентира до начала (конца) закругления;

начало и конец закругления соединяются хордой (полотно рулетки достаточной длины или веревка) и измеряется ее величина;

от середины хорды измеряется расстояние до линии закругления, радиус кривизны которой необходимо определить.

На плавном закруглении проезжей части с большой величиной радиуса закругления или переменным радиусом закругления кривая разбивается на отдельные участки, затем производится измерение кривизны каждого участка.

### 3.4.

Цели осмотра ТС на месте ДТП:

обнаружение и процессуальное оформление следов и повреждений ТС, имеющих отношение к ДТП;

определение и процессуальное оформление технического состояния ТС; выявление и процессуальное оформление неисправностей ТС, которые могли влиять на ДТП.

*Обнаружение и процессуальное оформление следов и повреждений ТС, имеющих отношений к ДТП.* При внешнем осмотре ТС на месте ДТП необходимо:

зафиксировать первоначальное (на момент осмотра) состояние каждого ТС и повреждения, полученные им во время ДТП, с целью их отграничения от дефектов, которые уже были на ТС до ДТП и могут возникнуть при последующих транспортировке и хранении;

идентифицировать, изъять, обеспечить сохранность и процессуально оформить предмет или объект, подлежащий экспертному исследованию (в том числе видеорегиистратор).

При внешнем осмотре ТС на месте ДТП снаружи и внутри салона (грузового отсека, багажника и т. д.) устанавливаются:

тип, модель, марка и технические данные, которые могут понадобиться, например при проведении следственного эксперимента с неповрежденным ТС;

способы крепления груза (при его наличии);

повреждения на ТС, т. е. нарушение исправного состояния объекта при сохранении его работоспособного состояния (разрушение и поломка частей и деталей, вмятины, царапины, разбитые и потрескавшиеся стекла и т. д.);

наличие посторонних предметов и веществ (кровь, мозговые вещества, обрывки тканей, наслоение краски, пластика и других материалов, веществ и иной следовой информации). При этом необходимо исследовать гладкие поверхности механизмов и частей ТС с целью выявления отпечатков пальцев;

наличие следов скольжения и трения (устанавливаются их размеры, расположение на ТС и относительно поверхности дороги);

состояние и положение органов управления, показания контрольно-измерительных приборов.

В случаях, предусмотренных ч. 2 и 3 п. 175 Положения о страховой деятельности, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь

от 25 августа 2006 г. № 530, инспектор ДПС оформляет и выдает потерпевшему, резиденту Республики Беларусь, заключившему комплексный договор внутреннего страхования, справку по форме, утвержденной постановлением Министерства внутренних дел от 23 февраля 2010 г. № 44 «Об утверждении формы справки, выдаваемой на месте ДТП потерпевшему, резиденту Республики Беларусь, заключившему комплексный договор внутреннего страхования» (Постановление № 44).

При невозможности выдачи такой справки инспектор ДПС после осмотра ТС выдает водителю – участнику происшествия выписку из материалов ДТП, содержащую описание выявленных внешним осмотром механических повреждений ТС в целях подтверждения факта регистрации ДТП подразделениями ГАИ и исключения необоснованных претензий к водителям поврежденных ТС со стороны сотрудников ДПС об оставлении места ДТП.

**Определение и процессуальное оформление технического состояния ТС на месте ДТП.** На месте ДТП необходимо определить техническое состояние ТС, т. е. его состояние в целом и функционирование систем, обеспечивающих БДД (агрегатов, деталей), с целью поиска его неисправности, неработоспособности.

Общее диагностирование предусматривает проверку систем ТС по основным выходным диагностическим параметрам, характеризующим общее техническое состояние без выявления конкретной неисправности:

- тормозной системы, рулевого управления (подп. 194.8 п. 194 Правил);
- сцепного устройства (в составе автопоезда) (подп. 194.9 п. 194 Правил);
- внешних световых приборов (подп. 194.10 п. 194 Правил);
- стеклоочистителей (во время выпадения осадков) (подп. 194.11 п. 194 Правил).

Выявленные на месте ДТП неисправности, неработоспособность и неправильное функционирование систем и агрегатов ТС должны быть дифференцированы на следующие группы:

при наличии которых водитель мог следовать к месту стоянки или ремонта, соблюдая необходимые меры предосторожности по обеспечению БДД (требования п. 196 Правил);

при наличии которых водитель не должен был участвовать в дорожном движении и даже следовать к месту стоянки или ремонта, соблюдая необходимые меры предосторожности по обеспечению БДД (требования подп. 194.8–194.11 п. 194 Правил);

которые могли быть прямой или косвенной причиной возникновения ДТП (несоответствие действий водителя требованиям подп. 9.3

п. 9, п. 153, 192, 194, 195 Правил). Устанавливаются только при проведении автотехнической экспертизы.

Позлементная диагностика по определению конкретной технической неисправности является прерогативой судебной автотехнической экспертизы, как и установление причинно-следственной связи между выявленной в ходе ее проведения неисправностью и совершенным ДТП.

Судебная автотехническая экспертиза технического состояния ТС – вид судебной автотехнической экспертизы, в ходе которой проводится исследование технического состояния ТС, его систем, агрегатов, механизмов, узлов и деталей в целях установления их работоспособности, причин и времени возникновения неисправностей, а также возможности их обнаружения водителем перед началом движения.

Важным аспектом работы инспектора ДПС на месте ДТП является передача ТС, на котором выявлена неисправность, неработоспособность, неправильное функционирование, для последующего проведения автотехнической экспертизы в неизменном состоянии, т. е. обеспечение сохранности и процессуального оформления предмета или объекта, подлежащего экспертному исследованию.

**Выявление и процессуальное оформление неисправностей ТС, которые могли влиять на ДТП.** Транспортное средство исправно, если его состояние отвечает всем требованиям нормативной технической и (или) конструкторской документации. Под *неисправностью* ТС понимается состояние, при котором ТС не отвечает хотя бы одному требованию нормативно-технической и (или) конструкторской документации. В соответствии с п. 35 гл. 7 прил. 4 к Правилам ТС считается неисправным, если отсутствуют предусмотренные конструкцией ТС системы, агрегаты, элементы кузова и отдельные детали. Конструкторская документация определяет и регламентирует конструкцию ТС. Нормативно-техническая документация представляет собой стандарты, другие приравненные к ним документы, технические условия, технические описания и иную документацию, закрепляющую требования к качеству ТС.

Система (агрегат, детали) ТС работоспособна, если ее состояние позволяет выполнять заданные функции в пределах предъявляемых к системе технических требований. И наоборот, под *неработоспособностью* системы ТС понимается состояние, при котором выполнение заданных функций не обеспечивается.

Неработоспособное состояние объекта заключается в том, что значения параметров, характеризующих его способность выполнять заданные функции, не соответствует требованиям нормативно-технической и (или) конструкторской документации.

Неработоспособность, например, тормозной системы ТС – это ее состояние, при котором не обеспечивается выполнение торможения в пределах технических требований, предъявляемых к соответствующей (тормозной) системе (величина тормозного пути и установившееся замедление не соответствуют техническим требованиям).

Под *неправильным функционированием* понимается вид технического состояния, в котором применяемое по назначению изделие в целом или его составная часть не выполняют в текущий момент предписанных им алгоритмов функционирования со значениями параметров, соответствующих установленным требованиям.

Неправильное функционирование рассматриваемой нами тормозной системы – это такое ее техническое состояние, в котором она, применяемая для торможения этого ТС, при диагностировании не обеспечивает предписанную величину таких параметров, как замедление и тормозной путь.

Рассмотрим основные выходные диагностические параметры отдельных систем.

Выходные диагностические параметры тормозной системы:

эффективность торможения рабочей тормозной системы не соответствует требованиям ТНПА республиканского органа государственного управления по стандартизации, метрологии и сертификации;

нарушена герметичность гидравлического тормозного привода, имеется подтекание тормозной жидкости;

нарушена герметичность пневматического или пневмогидравлического тормозного привода, которая ведет к падению давления воздуха при неработающем двигателе более чем на 0,05 МПа (0,5 кг/см<sup>2</sup>) за 15 мин после полного приведения указанного привода в действие;

не действует манометр пневматического или пневмогидравлического тормозного привода;

стояночная тормозная система не обеспечивает неподвижного состояния: ТС с полной нагрузкой на уклоне до 16 % включительно; легковых автомобилей и автобусов в снаряженном состоянии на уклоне до 23 % включительно; грузовых автомобилей и автопоездов в снаряженном состоянии на уклоне до 31 % включительно;

рычаг (рукоятка) управления стояночной тормозной системой не удерживается запирающим устройством;

имеются детали с трещинами или остаточной деформацией и не предусмотренный конструкцией контакт трубопровода тормозного привода с элементами ТС.

Выходные диагностические параметры рулевого управления:  
суммарный люфт в рулевом управлении превышает следующие значения: легковые автомобили и созданные на их базе грузовые автомобили и автобусы – 10°, автобусы – 20°, грузовые автомобили – 25°;

имеются перемещения деталей и узлов, не предусмотренные конструкцией, резьбовые соединения не затянуты или не зафиксированы установленным способом;

неисправен или отсутствует предусмотренный конструкцией усилитель рулевого управления или рулевой демпфер (для мотоциклов);

применены детали со следами остаточной деформации, с трещинами, другими дефектами;

вращение рулевого колеса происходит с рывками и (или) заеданиями.

Выходные диагностические параметры сцепного устройства (в составе автопоезда):

отсутствуют предусмотренные конструкцией ТС отдельные детали, в том числе и детали крепления сцепных устройств (п. 35 прил. 4 к Правилам);

кронштейн тягово-сцепного устройства шарового типа должен быть оборудован деталями для крепления либо аварийных сцепных устройств (тросов, цепей), либо приспособлений, позволяющих автоматически остановить прицеп в случае расцепления сцепного устройства (п. 1.5 Правила ЕЭК ООН № 55);

прицепы максимальной разрешенной массы, не превышающей 1,5 т, и не оборудованные тормозной системой, способной осуществить торможение при обрыве сцепного устройства, должны быть оборудованы предохранительными тросами (цепями);

предохранительные цепи (тросы) не должны крепиться к тяговому крюку автомобиля или деталям его крепления<sup>1</sup>;

страховочные тросы (цепи), предусмотренные конструкцией, должны находиться в исправном состоянии (п. 42 прил. 4 к Правилам);

прицепы (кроме одноосных и с центральным расположением осей) должны быть оборудованы устройством, поддерживающим их в положении, облегчающем сцепку и расцепку с автомобилем-тягачом;

прицепы (одноосные и с центральным расположением осей) должны быть оборудованы устройством, поддерживающим их в горизонтальном положении;

наличие деформации, разрывов, трещин и других видимых повреждений сцепного шкворня, гнезда, шкворня, опорной плиты, тягового крюка, шара тягово-сцепного устройства, разрушений, трещин;

<sup>1</sup> ГОСТ 3163-76 «Прицепы и полуприцепы автомобильные. Общие технические требования» (п. 2.2).

наличие трещин, повреждений и деформаций дышла прицепов, а также проведение сварочных работ, выполненных с нарушением рекомендаций изготовителя;

использование деталей разъемно-цепного механизма с трещинами, износом и деформациями;

наличие повреждений и деформаций устройства, поддерживающего сцепную петлю дышла в положении, облегчающем сцепку и расцепку с тягачом;

наличие повреждений устройств, поддерживающих прицеп в горизонтальном положении.

Выходные диагностические параметры внешних световых приборов: количество, тип, цвет, расположение и режим работы внешних световых приборов не соответствуют требованиям конструкции ТС. На снятых с производства ТС допускается установка внешних световых приборов от ТС других марок и моделей. Запрещается подключать задние противотуманные фонари к стоп-сигналам;

нарушена предусмотренная ТНПА регулировка фар; не работают в установленном режиме или загрязнены внешние световые приборы и световозвращатели;

на световых приборах отсутствуют рассеиватели либо используются рассеиватели и лампы, не соответствующие типу данного светового прибора;

установка проблесковых маячков не соответствует требованиям ТНПА; в передней части ТС установлены световые приборы с огнями или световозвращателями красного цвета либо позади – белого цвета (за исключением фонарей заднего хода и освещения регистрационного знака, световозвращающих регистрационного, отличительного и опознавательного знаков);

внутри оптических элементов находятся не предусмотренные конструкцией предметы (жидкости);

сигналы торможения или опознавательный знак «автопоезд» работают в проблесковом режиме;

кроме двух противотуманных на крыше автомобиля установлены дополнительные фары.

Выходные диагностические параметры стеклоочистителей (во время выпадения осадков):

не работают в установленном режиме стеклоочистители. Частота перемещения щеток по мокрому стеклу в режиме максимальной скорости стеклоочистителей менее 35 двойных ходов в минуту;

не работают предусмотренные конструкцией ТС стеклоомыватели;

ветровое стекло ТС со стороны водителя имеет трещину (трещины) в зоне, очищаемой стеклоочистителем.

**Дорога** – комплекс инженерных сооружений либо полоса земли, предназначенные и используемые для движения в установленном порядке ТС и пешеходов.

В понятие «комплекс инженерных сооружений» входят автомобильные дороги, улицы и проезды населенных пунктов.

Автомобильные дороги могут быть общего (магистральные, республиканские и местные) и необщего пользования (внутрихозяйственные, внешние и внутренние автомобильные дороги промышленных предприятий и организаций).

Улицы и проезды населенных пунктов разделяются на магистральные улицы (категории «М», «А», «Б», «В», «Г»), улицы местного значения (категории «Е», «Ж», «З») и проезды (категория «П») для движения на прилегающих и внутриквартальных территориях.

Понятие «полоса земли» (не имеющая признаков земельного полотна) включает грунтовые дороги: полевые, лесные.

В применяемом термине «дорога» важным является одновременное выполнение условий «предназначенные и используемые». Дороги, которые используются, но не предназначены для движения, в контексте Правил не рассматриваются.

**Покрытие проезжей части дороги и его состояние.** Дорожное покрытие – верхний, наиболее прочный слой дорожной одежды, принимающий на себя непосредственное воздействие нагрузки, атмосферных факторов. Различают три вида покрытий проезжей части:

усовершенствованное покрытие – асфальтобетонное; цементобетонное; мостовое из штучных материалов (брусчатка, булыжник, клинкер, мозаика и т. п.); щебеночное, обработанное вяжущими материалами (поверхностная обработка – защитный слой, увеличивающий шероховатость и водонепроницаемость покрытия);

покрытие переходного типа – гравийное (песчано-гравийная смесь);

покрытие низшего типа – грунт или грунт с добавкой гравия, извести, шлаков.

По состоянию проезжая часть дороги бывает: сухая, мокрая, заснеженная, также это может быть снежный накат; снежный накат, обработанный противогололедным материалом; гололедица; гололед, обработанный противогололедным материалом. Состояние проезжей части дороги определяется коэффициентом сцепления шин с поверхностью дороги и является определяющим фактором при оценке действий водителя при ДТП (приемы управления ТС, выбор скорости движения).

Дорога на месте ДТП характеризуется геометрическими размерами, эксплуатационным состоянием и содержанием проезжей части. Под состоянием дороги понимается эксплуатационное состояние и содержание проезжей части дороги.

**Геометрические размеры дороги и перекрестка** включают в себя геометрические размеры составляющих элементов.

К элементам дороги согласно подп. 2.78 п. 2 Правил относятся проезжая часть, трамвайные пути, тротуар, пешеходная дорожка, велосипедная дорожка, посадочные площадки, расположенные на проезжей части дороги, разделительная зона, разделительная полоса, настил железнодорожного переезда, обочина.

**Проезжая часть** (одна или несколько частей) – элемент дороги, предназначенный для движения ТС и в случаях, предусмотренных Правилами, – для движения пешеходов. К геометрическим размерам проезжей части относятся: ширина проезжей части (общая), ширина каждой полосы движения, включая полосы разгона и торможения, продольный и поперечный профиль.

**Трамвайные пути** – комплекс сооружений и устройств, образующих дорогу с направляющей рельсовой колеей. Рельсовая колея состоит из двух рельсовых нитей, жестко закрепленных на шпалах на одинаковом расстоянии друг от друга. Трамвайный путь прокладывается на одном уровне с проезжей частью дороги. К геометрическим размерам трамвайного пути относятся: ширина колеи, продольный и поперечный профиль (возвышение над проезжей частью).

**Тротуар**, примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном, – элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и велосипедистов (подп. 2.72 п. 2 Правил). К геометрическим размерам тротуара относятся: ширина тротуара, продольный профиль.

**Пешеходная дорожка** – выделенный конструктивно или с помощью линий горизонтальной дорожной разметки элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов, обозначенный дорожным знаком «Пешеходная дорожка» (подп. 2.47 п. 2 Правил). К геометрическим размерам пешеходной дорожки относятся: ширина пешеходной дорожки, продольный профиль.

**Велосипедная дорожка** – выделенный конструктивно или с помощью линий горизонтальной дорожной разметки элемент дороги, предназначенный для движения водителей велосипедов, обозначенный дорожным знаком «Велосипедная дорожка» (подп. 2.6 п. 2 Правил). К геометрическим размерам велосипедной дорожки относятся: ширина велосипедной дорожки, ширина каждой полосы движения, продольный и поперечный профиль.

**Посадочные площадки, расположенные на проезжей части дороги**, – элементы дороги, располагающиеся на проезжей части дороги и предназначенные для посадки (высадки) пассажиров в ТС.

**Разделительная зона** – выделенный горизонтальной дорожной разметкой элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки ТС и пешеходов вне специально обозначенных мест (подп. 2.57 п. 2 Правил). К геометрическим размерам разделительной зоны относится ширина разделительной зоны.

**Разделительная полоса** – выделенный конструктивно элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки ТС и пешеходов вне специально оборудованных и обозначенных мест (подп. 2.58 п. 2 Правил). К геометрическим размерам разделительной полосы относятся: ширина разделительной полосы, поперечный профиль.

**Настил железнодорожного переезда** – конструктивный элемент, устанавливаемый в месте пересечения железнодорожного полотна с дорогой, позволяющий беспрепятственно проезжать по дороге через рельсы. К геометрическим размерам настила железнодорожного переезда относятся: ширина настила, продольный и поперечный профиль.

**Обочина** – выделенный конструктивно или сплошной линией горизонтальной дорожной разметки элемент дороги, примыкающий непосредственно к внешнему краю проезжей части, расположенный с ней на одном уровне и не предназначенный для движения ТС, кроме случаев, предусмотренных подп. 2.34 п. 2 Правил. К геометрическим размерам обочины относятся: ширина обочины, поперечный профиль.

**Перекресток** – место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне. К геометрическим размерам перекрестка относятся: ширина проезжей части (общая) каждой из дорог; ширина каждой полосы движения, включая полосы разгона и торможения каждой из дорог; продольный и поперечный профиль каждой из дорог; взаимное расположение дорог относительно друг друга (угол пересечения, смещение проезжих частей); радиусы закругления в месте пересечения.

Под **эксплуатационным состоянием проезжей части дороги** понимается степень соответствия автомобильных дорог и улиц нормативным требованиям параметров (в том числе геометрических) и характеристик. Часть этих параметров может изменяться в результате воздействия колес ТС, природно-климатических и других факторов.

Параметры БДД в части эксплуатационного состояния автомобильных дорог и улиц изложены в СТБ 1291-2007 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности движения», а геометрические параметры – в ТКП 45-3.03-19 «Порядок организации и проведения работ по зимнему содержанию автомобильных дорог» и СТБ 1300 «Технические средства организации движения. Правила применения».

К **дефектам дорожного покрытия на проезжей части** относят волны, выбоины, гребенку, просадку, колею, сдвиги, выпотевание битума, загрязнения, разлив горюче-смазочных материалов, возвышение или понижение проезжей части на сопряжении покрытия дороги с мостом, путепроводом, головкой рельса трамвайных или железнодорожных путей, верхом корпуса и крышкой смотрового люка и решетки дождеприемника. Внешний вид некоторых дефектов проезжей части представлен на рис. 8–11.



Рис. 8. Колейность (деформация дорожного покрытия (одежды) в виде продольных борозд различной глубины, образующихся по полосам наката)



Рис. 9. Выбоины (разрушения дорожного покрытия в виде углублений разной формы с резко выраженными краями)



Рис. 10. Разрушение кромки



Рис. 11. Выкрашивание поверхностной обработки

Под **содержанием проезжей части автомобильных дорог и улиц** понимается комплекс профилактических работ (с учетом сезона) по уходу за дорогой, дорожными сооружениями и полосой отвода, а также по выявлению и устранению незначительных по объему повреждений, дефектов и по предотвращению их развития, осуществляемых в течение года.

Содержание дорог носит ярко выраженный сезонный характер. Зимнее содержание дорог представляет собой комплекс мероприятий по обеспечению безопасного и бесперебойного движения участников дорожного движения по автомобильной дороге и улице. Включает защиту автомобильных дорог и улиц от снежных заносов, борьбу с зимней скользкостью, очистку автомобильных дорог и улиц от снега.

Комплекс мероприятий по обеспечению безопасного и бесперебойного движения участников дорожного движения включает защиту автомобильных дорог и улиц от снежных заносов, борьбу с зимней скользкостью (ликвидацию зимней скользкости), очистку автомобильных дорог и улиц от снега в соответствии с требованиями СТБ 1291-2007 и ТКП 100-2011.

Так, например, к числу контролируемых параметров при ликвидации зимней скользкости отнесены:

толщина снежного и снежно-ледяного наката на покрытии проезжей части и укрепленных обочинах в обычных и экстремальных погодных условиях;

толщина снежного и снежно-ледяного наката на обочинах в обычных и экстремальных погодных условиях;

толщина снежного и снежно-ледяного наката на площадках для пассажиров на остановках маршрутных ТС, тротуарах и пешеходных (велосипедных) дорожках, площадках отдыха в обычных и экстремальных погодных условиях;

наличие и глубина колейности, глубина выбоин в снежном накате на покрытии.

В число контролируемых параметров также входит наличие перед заснеженными неровными участками дорог временных дорожных зна-

ков в соответствии с СТБ 1300-2007 «Технические средства организации движения. Правила применения». Дислокация технических средств организации дорожного движения (дорожные знаки, дорожная разметка и т. д.) на участках приближения к месту ДТП, а также их расположение на месте ДТП может наноситься на схему в последнюю очередь. При их описании необходимо указать причины, препятствующие видимости дорожного знака (не закрывает ли дорожный знак листва и т. д.).

Расположение столбов на месте ДТП, на которых установлены светильники искусственного освещения (используется в темное время суток и в условиях недостаточной видимости), выполняется на схеме также в прямоугольной системе координат с применением базовой линии. Обязательным условием фиксирования расположения столбов на месте ДТП является измерение расстояния от них до ориентира или точки объекта, который «завязан» на ориентир. При оформлении материалов ДТП обязательно необходимо указать, какие из светильников не излучали свет.

Подсветку на месте ДТП могут создавать подсвеченные здания, технические средства организации дорожного движения, иллюминация, световая реклама. Наличие перечисленных источников света в конкретном ДТП может создавать условия как недостаточной видимости, так и нормального освещения дороги.

К *дорогам без усовершенствованного покрытия проезжей части* относятся гравийные и грунтовые дороги. Элементы таких дорог не сохраняются в течение длительного времени, так как поверхность проезжей части не имеет достаточной стойкости при эксплуатации, вследствие чего за относительно короткое время они видоизменяется, на них образуются дефекты (выбоины, колеи и т. д.). Последующие ремонты в виде профилирования, подсыпки значительно изменяют вид и границы проезжей части. По этой причине фиксированию подлежат все дефекты проезжей части, а измерения должны проводиться только с применением базовой линии.

### 3.6.

**Опрос** – средство (инструмент, как рулетка при фиксировании положения ТС) решения конкретной задачи.

Любое ДТП является результатом комплексного действия объективно существующих и субъективно провоцируемых факторов нарушения связей в системе В – ТС – Д – ОС.

Анализ механизма ДТП и требований Правил применительно к сложившейся ДТС в комплексе с имевшими место действиями участников дорожного движения в определенные моменты времени позволяет об-

наружить причинно-следственную связь между нарушением Правил и наступившими последствиями.

В зависимости от вида ДТП к его участникам могут быть отнесены физические лица (табл. 2).

Таблица 2

**Участники дорожного движения, которые могут стать участниками отдельных видов ДТП**

Вид ДТП	Участники ДТП		
	1	2	3
Наезд ТС на пешехода	водитель	пешеход	пассажир
			без пассажира
Наезд ТС на животное	водитель	–	пассажир
			без пассажира
Наезд ТС на препятствие	водитель	–	пассажир
			без пассажира
Опрокидывание ТС	водитель	–	пассажир
			без пассажира
Лобовое столкновение ТС	водитель	водитель	пассажир
			без пассажира
Столкновение ТС под углом	водитель	водитель	пассажир
			без пассажира
Попутное столкновение ТС	водитель	водитель	пассажир
			без пассажира
Наезд на велосипедиста	водитель	водитель (велосипедист)	пассажир
			без пассажира
Наезд на гужевое ТС	водитель	водитель	пассажир
			без пассажира

Участниками ДТП могут стать регулировщик и рабочий, выполняющий в установленном порядке на дороге ремонтные и другие работы, если в результате ДТП их жизни или здоровью причинен вред.

Кроме участников ДТП механизм его совершения наблюдают очевидцы. Очевидцем ДТП признается физическое лицо, непосредственно наблюдавшее ДТП, которое располагает соответствующей информацией и может ее предоставить (подп. 2.43 п. 2 Правил). Очевидцем ДТП может быть пассажир, который непосредственно наблюдал за событиями, в результате которых произошло ДТП. Пассажир может быть и участником ДТП, если он находился в ТС, участвовавшем в ДТП. После дачи объяснения судье, должностному лицу, ведущему административный процесс, очевидец получает статус свидетеля.

Свидетелем является лицо, в отношении которого имеются основания полагать, что ему известны какие-либо обстоятельства по делу об административном правонарушении, вызванное судьей, должностным лицом органа, ведущего административный процесс, для дачи объяснений либо дающее объяснения (ст. 4.6 ПИКоАП).

Когда нет достаточных оснований считать, что ДТП является результатом преступного нарушения правил обеспечения БДД, водитель опрашивается в качестве свидетеля. При опросе водителя стоит сосредоточиться не на самом вопросе, а на задаче, которую необходимо решить. С помощью одних и тех же вопросов можно устанавливать элементы объективной и субъективной сторон состава правонарушения, находить отягчающие или смягчающие обстоятельства. Тактику построения опроса водителя необходимо направить на решение конкретной задачи. Действия водителя должны соотноситься с требованиями нормативных правовых актов, и в частности Правил, при выяснении у водителя: обстоятельств, вызвавших ДТП; обстановки, в которой произошло ДТП; факторов, определивших обстоятельства и обстановку возникновения ДТП.

Существенными являются обстоятельства, характеризующие, что, в какой форме, на каком расстоянии и в какие моменты времени воспринимал водитель и как реагировал на складывающуюся ДТС.

При опросе водителя структура выясняемой информации – составляющие системы В – ТС – Д – ОС: сам водитель, ТС, состояние дороги, окружающая среда (в каких обстоятельствах и в какой обстановке произошло ДТП, какие факторы определили обстоятельства и обстановку возникновения ДТП).

При этом обязательно нужно учитывать заинтересованность водителя в исходе дела, вследствие которой он может исказить факты.

Обработка сигналов о состоянии и изменении ДТС водителем осуществляется одновременно осознанно (посредством формирования понятий и выработки стимулов для принятия решений) и подсознательно (на уровне профессиональных и иных реакций, возникших как результат навыковой деятельности (выравнивание направления движения воздействием на рулевое управление, изменение скорости движения управлением подачей топлива и т. д.)).

Чтобы понять причину совершения ДТП, важно знать в каких режимах и что именно в данной ДТС водитель делает осознанно, а что – рефлекторно. ТС находится в постоянной физической динамической связи с дорогой, и параметры этой связи меняются прежде всего в части сил взаимодействия, например, шины с поверхностью дороги. При этом уже само движение ТС изменяет ДТС, и в процессе доказывания появляется

совокупность подлежащих установлению обстоятельств, характеризующих причинно-следственные связи между воздействием водителя на органы управления ТС и изменение ДТС.

Реакция водителя на изменение ДТС служит побудительным мотивом к осознанным действиям и одновременно к действиям рефлекторным, в результате чего меняется режим управления ТС.

В соответствии с подп. 8.1 п. 8 Правил водитель может реализовать свое право на управление ТС только в том случае, если он будет это делать в установленном порядке, т. е. в соответствии с требованиями Правил и иных нормативных правовых актов, в частности Закона «О дорожном движении».

*Получение информации о водителе транспортного средства в ходе его опроса* необходимо для получения объективной и субъективной информации об особенностях личности водителя, уровне его подготовки, навыках и поведении при участии в дорожном движении, способности адекватно воспринимать ДТС, состоянии здоровья. Все это позволяет квалифицировать действия допрашиваемого применительно к п. 9 и 10 Правил.

Опрос водителя ТС начинается с установочных данных о нем: фамилия, имя, отчество; число, месяц, год рождения; пол; идентификационный номер; место рождения: страна, область, район, населенный пункт; место жительства: страна, область, район, населенный пункт, улица, дом, корпус, квартира, телефон; гражданство; образование; место работы (учебы), телефон; занимаемая должность; учетный номер плательщика (заполняется для индивидуальных предпринимателей); размер месячного заработка (пенсии, стипендии); семейное положение; иждивенчество; документ, удостоверяющий личность (вид документа, серия, номер, когда и кем выдан).

Объективная информация о водителе может быть получена из баз данных АИС «Паспорт» и «ГАИ-ЦЕНТР».

Согласно подп. 9.5 п. 9 Правил «водитель обязан быть пристегнутым и не перевозить пассажиров с пристегнутыми ремнями безопасности при движении в механическом транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, а при движении на мотоцикле, мопеде – быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема. Ремнем безопасности также должно быть пристегнуто лицо, обучаемое управлению механическим транспортным средством.

Допускается не пристегиваться ремнями безопасности только для: лица, обучающего управлению механическим транспортным средством, когда транспортным средством управляет обучаемый управлению; пассажира транспортного средства оперативного назначения, водителя автомобиля-такси – при движении в населенном пункте;

пассажира и водителя с медицинскими противопоказаниями, перечень которых определяется Министерством здравоохранения»<sup>1</sup>.

Согласно подп. 10.2 п. 10 Правил «водителю запрещается управлять транспортным средством в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность дорожного движения, под воздействием лекарственных средств, снижающих внимание и быстроту реакции».

Информация для квалификации действий водителя применительно к данным подпунктам может быть получена в ходе постановки вопросов, касающихся:

- состояния здоровья на момент опроса и момент совершения ДТП;
- состояния зрения, слуха, наличия хронических заболеваний (конкретно их проявлений), особенностей состояния здоровья, оказывающих влияние на качество вождения, лекарственных препаратов, принимаемых в последнее время;
- даты последнего прохождения медицинской комиссии, наличия справки о состоянии здоровья;
- наличия факторов физического и психического воздействия в период времени перед ДТП (не спал, имел конфликт с кем-то, думал над нерешенной проблемой, новой задачей и т. д.).

Согласно подп. 10.1 п. 10 Правил «водителю запрещается управлять ТС в состоянии алкогольного опьянения либо в состоянии, вызванном употреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ».

Информация для квалификации действий водителя применительно к данному подпункту может быть получена при постановке вопросов, касающихся:

- потребления (как часто и в каких объемах) и отношения к алкоголю (наркотикам);
- периода времени, необходимого для восстановления способности организма к управлению ТС после употребления алкоголя.

Согласно подп. 10.4 п. 10 Правил «водителю запрещается пользоваться во время движения ТС аппаратом радио- и телефонной связи, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук».

Информация для квалификации действий водителя применительно к данному подпункту может быть получена при постановке вопросов, касающихся:

- наличия мобильного телефона, частоты, продолжительности и характера разговоров с другими людьми;

<sup>1</sup> Перечень медицинских противопоказаний приведен в разд. 1.5.

разговоров по мобильному телефону во время движения, наличия в автомобиле устройства, позволяющего вести переговоры по телефону без использования рук.

Согласно подп. 9.6 п. 9 Правил «водитель обязан не выполнять действий, которые отвлекают его от управления ТС».

Информация для квалификации действий водителя применительно к данному подпункту может быть получена при постановке косвенных вопросов, позволяющих составить представление о том, насколько внимательно водитель следит за участниками дорожного движения и окружающей обстановкой во время движения. Тактически это могут быть вопросы, касающиеся:

- личной оценки характера и стиля собственного управления ТС;
- отношения к характеру и стилю поведения других участников дорожного движения;
- частоты и продолжительности управления ТС;
- стажа управления ТС, на котором совершено ДТП, общего стажа вождения, продолжительности перерывов в управлении ТС;
- продолжительности и характеристики сна накануне совершения ДТП;
- времени, места и вида водительской подготовки, дающей право на управление ТС;
- фактов привлечения к административной ответственности за нарушение Правил (вид нарушения, обстоятельства и причина его совершения).

Выяснение данной информации позволит оценить возможность выполнения опрашиваемым лицом обязанностей водителя.

**Получение информации о транспортном средстве и его техническом состоянии в ходе опроса водителя** необходимо, чтобы решить вопрос о влиянии (или исключении влияния) технического состояния ТС на возникновение ДТП. Кроме данных, содержащихся в техническом паспорте на ТС, необходимо получить информацию о ТС, находящуюся в АИС «ГАИ-ЦЕНТР».

Согласно подп. 9.3 п. 9 Правил «водитель обязан содержать участвующее в дорожном движении ТС в технически исправном состоянии, проверять его техническое состояние перед началом движения, а также содержать в чистоте его стекла и внешние световые приборы».

Информация для квалификации действий водителя применительно к данному подпункту может быть получена при постановке вопросов, касающихся:

- периода времени эксплуатации ТС, на котором совершено ДТП;
- технического состояния ТС на момент начала поездки и непосредственно перед ДТП;

наличия неисправности на ТС (когда и как обнаруживались, кто и как устранил).

Согласно подп. 9.4 п. 9 Правил «водитель обязан своевременно представлять на государственный технический осмотр участвующее в дорожном движении и находящееся в его владении механическое ТС, а также прицеп (прицепы) к нему».

Согласно подп. 194.6 п. 194 Правил «запрещается участие в дорожном движении ТС, не прошедшего государственного технического осмотра, порядок проведения которого определяется Советом Министров Республики Беларусь».

Информация для квалификации действий водителя применительно к данным подпунктам может быть получена при постановке вопросов, касающихся:

своевременности, времени и места прохождения последнего гостехосмотра;

прохождения гостехосмотра с первого раза или имевших место выявленных технических неисправностей.

В зависимости от типа ТС и вида ДТП действия водителя должны быть квалифицированы применительно к гл. 26 Правил.

Некоторые водители в случае возникновения ДТП склонны «винить» техническое состояние ТС. В такой ситуации действия водителя должны быть квалифицированы применительно к подп. 194.7–194.12 п. 194 Правил, согласно которым «запрещается участие в дорожном движении ТС:

194.7. при наличии неисправности, указанной в приложении 4 к настоящим Правилам;

194.8. с неисправными рабочей тормозной системой, рулевым управлением;

194.9. с неисправным сцепным устройством (в составе автопоезда);

194.10. с негорящими (отсутствующими) фарами и (или) задними габаритными огнями в темное время суток на неосвещенных участках дороги и (или) при ее недостаточной видимости (негорящими фарами считаются фары, у которых не горит (не работает) ни ближний, ни дальний свет);

194.11. с неисправными стеклоочистителями (во время выпадения осадков);

194.12. стекла которого имеют степень светопропускания менее:

70 процентов – для ветрового стекла (стекла, применяемого для остекления переднего проема транспортного средства), передних боковых стекол;

70 процентов – для других стекол, если на них не нанесена организацией (заводом)-изготовителем маркировка, содержащая одно из следующих сочетаний знаков: «43R», «V», «43R», «V-VI», «AS3», «43R», «V», «AS3».

В то же время при опросе водителя необходимо сопоставлять его ответы с информацией о техническом состоянии ТС, полученной на месте ДТП при проведении экспресс-диагностики технического состояния ТС.

Если техническое состояние ТС ставится под сомнение, должна назначаться автотехническая экспертиза, в ходе проведения которой необходимо установить наличие или отсутствие технической неисправности и определить, находилась ли эта неисправность в причинной связи с ДТП.

**Получение информации о дороге и ее техническом состоянии в ходе опроса водителя** необходимо для ответа на вопрос о влиянии (или отсутствии влияния) состояния дороги на возникновение ДТП, а также на тяжесть наступивших последствий. Объективные данные о состоянии дороги, и в частности проезжей части, должны быть получены в ходе проведения осмотра места ДТП.

В то же время информация о субъективном восприятии водителем состояния дорожного покрытия, видимости дороги (подп. 2.7 п. 2 Правил, недостаточной видимости дороги – подп. 2.30 п. 2 Правил), обзорности дороги (подп. 2.32 п. 2 Правил, ограниченной обзорности дороги – подп. 2.35 Правил) необходима для квалификации действий водителя в складывающейся ДТС, предшествовавшей ДТП. Например, видимость дороги является ключевым фактором применительно к ДТС: подп. 72.2 п. 72, п. 87, подп. 143.9 п. 143, подп. 51.5 п. 51, подп. 53.3 п. 53, подп. 96.5 п. 96, п. 149, подп. 158.2 п. 158, п. 159, п. 161, п. 162, п. 164, п. 169, п. 170, п. 185, подп. 194.10 п. 194 Правил.

Информация о субъективном восприятии водителем дороги может быть получена при постановке вопросов (с корректировкой согласно соответствующему пункту Правил), касающихся:

состояния дорожного покрытия (сухое, влажное, мокрое, покрытое рыхлым (укатанным) снегом, гололедица, грязное, чистое и т. д.);

элементов, ограничивавших обзорность дороги;

видимости дороги в направлении движения;

освещенности дороги;

наличия дефектов;

плана и профиля дороги.

Получение информации об обстоятельствах происшествия в ходе опроса водителя необходимо для решения задачи о влиянии (или исключении влияния) действий водителя на возникновение ДТП, а также на тяжесть наступивших последствий.

Информация о субъективном восприятии водителем ДТС необходима для квалификации действий водителя (в зависимости от вида ДТП) применительно к соответствующим пунктам Правил. Так, например, согласно подп. 9.6 п. 9 Правил «водитель обязан не выполнять действий, которые отвлекают его от управления ТС». Применительно к данному подпункту информация может быть получена в ходе выяснения: времени выезда, пункта назначения, скорости движения и состояния окружающей дорожно-транспортной обстановки, маршрута движения (знакомый или незнакомый маршрут), наличия отвлекающих факторов (слушал радио, говорил по телефону, курил, разговаривал с пассажиром и т. д.).

Существенны обстоятельства, характеризующие, **что, в какой форме, на каком расстоянии и в какие моменты времени** воспринимал водитель складывающуюся ДТС и как реагировал на нее. Следует отметить, что при выяснении обстоятельств ДТП особое внимание необходимо уделить ряду показателей: расстоянию, скорости, времени. Если водитель затрудняется назвать числовое значение, необходимо выяснить, относительно каких ориентиров происходили те или иные события. Большую помощь в выяснении обстоятельств играет графическое изображение водителем складывавшейся ДТС (в виде схемы), которое подписывается водителем и прикладывается к материалам дела.

Сопоставление полученной информации позволяет выяснить, какие действия могли явиться прямой или косвенной причиной ДТП.

Анализ полученной информации должен дать ответ на вопрос о возникновении опасности (с какого момента для водителя возникла опасность (препятствие) для дорожного движения), в какой форме она (оно) проявилась, в какой момент времени водитель должен был принять меры в соответствии с подп. 87.2 п. 87 Правил, согласно которому «при возникновении препятствия или опасности для движения, которые водитель в состоянии обнаружить, он обязан немедленно принять меры к снижению скорости движения, вплоть до остановки ТС».

В ряде случаев может понадобиться назначение автотехнической экспертизы. Как правило, перед экспертом ставится задача установить, была ли возможность предотвратить ДТП с определенного момента времени (момент возникновения опасности) путем применения экстренного торможения. Для решения этой задачи эксперту необходимо описание ДТС с указанием числовых данных о пространстве и времени, а также момент возникновения опасности, в частности для водителя ТС.

В соответствии с подп. 2.37 п. 2 Правил под опасностью для движения понимается изменение условий дорожного движения или технического со-

стояния ТС, угрожающее безопасности участников дорожного движения и вынуждающее водителя снизить скорость движения или остановиться.

Термином «опасность для движения» определяется опасность для движения в случаях, когда изменяются дорожная обстановка, условия дорожного движения либо техническое состояние ТС во время движения.

Водитель осуществляет свои функции по управлению ТС в непрерывно изменяющейся дорожной обстановке и, анализируя ее состояние, изменяет или не изменяет параметры движения ТС (направление, скорость). Опасность для движения возникает в случае внезапного изменения условий дорожного движения или технического состояния ТС, требующих от водителя незамедлительных действий для предотвращения опасных последствий, а также когда вероятность такого изменения условий дорожного движения достаточно высока. Наиболее важным для водителя являются своевременное выявление опасности, выработка и реализация правильных форм поведения в отношении определенных ДТС, возникающих в процессе движения. Оценка водителем ДТС как опасной для движения с точки зрения п. 87 Правил носит объективный характер с учетом субъективных качеств водителя ТС. Специальные познания автотехнической экспертизы позволяют определить, имелась ли техническая возможность остановить ТС с момента возникновения опасности для движения.

Как вариант изменения дорожной обстановки может рассматриваться обстановка, когда подвижное препятствие перемещается или начинает перемещаться к полосе движения ТС и имеется вероятность его вхождения в полосу, чем создается угроза БДД.

Отдельными случаями опасности для движения являются:

движение в пределах полосы движения ТС иного ТС, движущегося навстречу общему потоку;

изменение в ходе движения размещения, крепления и состояния груза, которое может привести к его смещению и падению. Сместившийся груз может стать причиной опрокидывания ТС или столкновения как с ТС, так и с участниками дорожного движения. Упавший груз представляет собой препятствие для дорожного движения, причем в ряде случаев водитель попутного или встречного ТС не может его своевременно обнаружить.

Что касается препятствия для дорожного движения, под которым согласно подп. 2.52 п. 2 Правил понимается объект, который находится на пути участника дорожного движения и вынуждает его снизить скорость движения, совершить объезд или остановиться, то к препятствиям, способным вынудить водителя снизить скорость или изменить направление движения, относятся подвижные и неподвижные

объекты (ТС, пешеход, дефекты дороги, выпавший груз и другие аналогичные по природе и свойствам элементы дорожной обстановки). Под неподвижным препятствием понимается объект, находящийся в полосе движения ТС, положение которого при подъезде к нему и проезде мимо него не изменяется относительно границ проезжей части дороги (стоящее ТС, дефекты проезжей части, выпавший груз на проезжей части и т. д.). Под подвижным – объект, перемещающийся в полосе движения ТС в попутном или встречном направлении. Положение объекта относительно границ проезжей части дороги должно оставаться неизменным в течение времени, достаточного для проезда мимо него движущегося ТС (велосипедист, пешеход, транспортное средство и т. д.).

Такая характеристика дорожной обстановки, как «препятствие для дорожного движения», является определяющей при выделении из нее момента, с наступлением которого водитель должен был принять меры в соответствии с подп. 87.2 п. 87 Правил.

**Получение информации о действиях водителя после ДТП в ходе опроса водителя** необходимо для решения задачи о влиянии (или исключении влияния) действий водителя на тяжесть наступивших последствий, а также действий, направленных на умышленное или неумышленное уничтожение информации на месте ДТП, под которой понимается вещная обстановка (следы, разрушенные детали и их фрагменты, потеки жидкости, груз и т. д.).

Информация о субъективном восприятии водителем последствий ДТП необходима для квалификации действий водителя применительно к п. 31 и 32 Правил. Формулировка вопросов, касающихся данных пунктов, не вызывает затруднений. Важно установить мотив выполнения или невыполнения водителем требований Правил для квалификации его действий.

Тактика выяснения перечисленной информации в ходе опроса водителя ТС носит индивидуальный характер. Неважно, в какой последовательности получена информация, важно, что она должна быть систематизирована и позволит решить поставленные задачи.

### 3.7.

Опрос пассажира механического транспортного средства начинается с выяснения установочных данных (одинаковые по форме, как и при опросе водителя). Объективная информация о пассажире может быть получена из баз данных АИС «Паспорт», а при наличии у пассажира права на управление ТС – АИС «ГАИ-ЦЕНТР».

При опросе пассажира стоит задача выяснить следующее: обстоятельства, вызвавшие ДТП; обстановку, в которой произошло ДТП; факторы, определившие обстоятельства и обстановку возникновения ДТП. Также при опросе пассажира необходимо учитывать: наличие у него права на управление ТС данной или другой категории; его возможную заинтересованность в исходе дела; его размещение в салоне ТС (в кузове грузового автомобиля, боковом прицепе мотоцикла и т. д.).

Пассажир обладает важной информацией о действиях водителя, развита ДТС. В связи с этим действия водителя со слов пассажира должны выясняться и описываться в процессуальном документе не в виде свободного рассказа, а в соответствии с требованиями нормативных правовых актов (в частности, Правил).

Важно выяснить, что, в какой форме, на каком расстоянии и в какие моменты времени воспринимал пассажир и как реагировал на складывающуюся ДТС водитель ТС.

При опросе пассажира структура выясняемой информации – составляющие системы В – ТС – Д – ОС: сам водитель, ТС, состояние дороги, окружающая среда (обстоятельства происшествия).

**Получение информации о водителе транспортного средства в ходе опроса пассажира** заключается в получении объективной и субъективной информации об особенностях личности водителя, уровне его подготовки, навыках и поведении при участии в дорожном движении, способности адекватно воспринимать ДТС, состоянии здоровья. Все это позволяет квалифицировать действия водителя применительно к п. 9 и 10 Правил.

Информация пассажира для квалификации действий водителя применительно к подп. 9.5 п. 9 и подп. 10.2 п. 10 Правил может быть получена при выяснении состояния здоровья водителя на момент опроса и момент совершения ДТП, наличия факторов физического и психического воздействия на водителя в период времени, предшествовавший ДТП.

Согласно подп. 10.1 п. 10 Правил «водителю запрещается управлять ТС в состоянии алкогольного опьянения либо в состоянии, вызванном употреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ».

Информация пассажира для квалификации действий водителя применительно к данному подпункту может быть получена при постановке вопросов, касающихся:

употребления самим пассажиром алкогольных напитков;

оценки состояния водителя перед поездкой на предмет употребления алкогольных напитков;

употребления водителем алкогольных напитков перед поездкой, в ходе поездки, после совершения ДТП;

количества и крепости алкогольного напитка, если потребление имело место.

Согласно подп. 10.4 п. 10 Правил «водителю запрещается пользоваться во время движения ТС аппаратом радио- и телефонной связи, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук».

Информация пассажира для квалификации действий водителя применительно к данному подпункту может быть получена при постановке вопросов, касающихся наличия у водителя мобильного телефона, частоты, продолжительности и характера разговора посредством сотовой связи во время движения; наличия в автомобиле устройства, позволяющего вести переговоры по телефону без использования рук, факта использования его водителем и т. д.

Согласно подп. 9.6 п. 9 Правил «водитель обязан не выполнять действий, которые отвлекают его от управления ТС».

Информация пассажира для квалификации действий водителя применительно к данному подпункту может быть получена при постановке косвенных вопросов, позволяющих составить представление о том, насколько внимательно водитель следит за участниками дорожного движения и окружающей обстановкой во время движения, а также действиях самого пассажира (разговаривал ли он с водителем, касалась ли тема разговора интересов водителя и т. д.).

**Получение информации о транспортном средстве и его техническом состоянии в ходе опроса пассажира** необходимо для установления степени влияния (или исключения влияния) технического состояния ТС на возникновение ДТП, а также тяжести наступивших последствий.

Согласно подп. 9.3 п. 9 Правил «водитель обязан содержать участвующее в дорожном движении ТС в технически исправном состоянии, проверять его техническое состояние перед началом движения, а также содержать в чистоте его стекла и внешние световые приборы».

Информация пассажира для квалификации действий водителя применительно к данному подпункту может быть получена при постановке вопросов, касающихся:

технического состояния ТС на момент начала поездки и непосредственно перед ДТП;

неисправностей на ТС (со слов водителя, когда и как они обнаружались, кто и как устранял).

Ценность и достоверность полученной информации о ТС существенно зависит от технической подготовки пассажира (имеет специальную подготовку, право управления ТС и т. д.).

Некоторые водители склонны объяснять возникновение ДТП техническим состоянием ТС, а пассажиры активно их в этом поддерживают. Сведения, полученные при опросе пассажира, необходимы для квалификации действий водителя применительно к подп. 194.7–194.12 п. 194 Правил, что требует соотнесения и сопоставления информации о техническом состоянии ТС, полученной на месте ДТП при проведении экспресс-диагностики технического состояния ТС (объективная информация), с показаниями пассажира (субъективное восприятие технического состояния).

**Получение информации о дороге и ее техническом состоянии в ходе опроса пассажира** необходимо для установления степени влияния (или исключения влияния) состояния дороги на возникновение ДТП, а также тяжести наступивших последствий. Объективные данные о состоянии дороги (в частности, проезжей части) должны быть получены в ходе проведения осмотра места ДТП.

В то же время информация о субъективном восприятии пассажиром состояния дорожного покрытия, видимости дороги (подп. 2.7 п. 2 Правил, недостаточной видимости дороги – подп. 2.30 п. 2 Правил), обзорности дороги (подп. 2.32 п. 2 Правил, ограниченной обзорности дороги – подп. 2.35 п. 2 Правил) необходима для квалификации действий водителя в складывающейся ДТС, предшествовавшей ДТП. Например, видимость дороги является ключевым фактором применительно к ДТС: подп. 72.2 п. 72, п. 87, подп. 143.9 п. 143, подп. 51.5 п. 51, подп. 53.3 п. 53, подп. 96.5 п. 96, п. 149, подп. 158.2 п. 158, п. 159, п. 161, п. 162, п. 164, п. 169, п. 170, п. 185, подп. 194.10 п. 194 Правил.

Информация о субъективном восприятии дороги пассажиром может быть получена при постановке вопросов (с корректировкой применительно к соответствующему пункту Правил), касающихся:

состояния дорожного покрытия (сухое, влажное, мокрое, покрытое рыхлым (укатанным) снегом, гололедица, грязное, чистое и т. д.);

элементов, ограничивавших обзорность дороги;

видимости дороги в направлении движения;

освещенности дороги;

наличия дефектов проезжей части;

геометрических параметров дороги в плане и профиле.

**Получение информации об обстоятельствах ДТП в ходе опроса пассажира** необходимо для определения степени влияния (или исклю-

чения влияния) действий водителя на возникновение ДТП, а также тяжесть наступивших последствий. Информация о восприятии пассажиром ДТС должна быть субъективна для квалификации действий водителя (в зависимости от вида ДТП) применительно к соответствующим пунктам Правил. Так, например, согласно подп. 9.6 п. 9 Правил «водитель обязан не выполнять действий, которые отвлекают его от управления ТС». Информация применительно к данному подпункту может быть получена в ходе постановки вопросов, касающихся: времени выезда; пункта назначения; скорости движения и состояния окружающей дорожно-транспортной обстановки; маршрута движения (знакомый или незнакомый маршрут); наличия отвлекающих факторов (слушал радио, говорил по телефону, курил, разговаривал с пассажиром и т. д.).

В ходе опроса пассажира важно выяснить, что, в какой форме, на каком расстоянии и в какие моменты времени воспринимал пассажир и как реагировал водитель на складывающуюся ДТС. При выяснении обстоятельств ДТП особое внимание необходимо уделять показателям расстояния, скорости, времени. Пассажир, даже если он и имеет водительское удостоверение, часто затрудняется назвать числовое значение показателей. С учетом этого необходимо выяснить, относительно каких ориентиров происходили те или иные события. Большую помощь в выяснении обстоятельств играет графическое изображение (в виде схемы) пассажиром складывавшейся ДТС. Схема подписывается пассажиром и прикладывается к материалам дела. В ряде случаев необходимая информация может быть получена в ходе осуществления выхода на место ДТП с пассажиром для уточнения его показаний.

**Получение информации о действиях водителя после ДТП в ходе опроса пассажира** необходимо для установления степени влияния (или исключения влияния) действий водителя на тяжесть наступивших последствий, а также действий, направленных на умышленное или неумышленное уничтожение информации на месте ДТП. Информация о субъективном восприятии пассажиром последствий ДТП должна быть субъективна для квалификации действий водителя применительно к п. 31 и 32 Правил.

Формулировка вопросов, касающихся п. 31 и 32 Правил, не вызывает затруднений. Важно установить мотив выполнения или невыполнения требований Правил для квалификации действий водителя.

Тактика выяснения вышеуказанной информации в ходе опроса пассажира ТС носит индивидуальный характер. Не важно, в какой последовательности получена информация, важно, что она может и должна быть систематизирована и позволит решить стоящие задачи.

В то же время пассажир является очевидцем ДТП, и Правила возлагают на него определенные обязанности. В ходе опроса пассажира должна быть получена информация о его действиях применительно к п. 33 Правил, согласно которому:

«Очевидцы ДТП обязаны:

33.1. оказать возможную помощь пострадавшему (пострадавшим);

33.2. записать фамилии и адреса других очевидцев ДТП, а также регистрационные знаки ТС, находившихся при совершении ДТП;

33.3. сообщить в милицию о ДТП;

33.4. находиться по возможности на месте ДТП вне проезжей части дороги до прибытия работников ГАИ, после чего сообщить им информацию о ДТП, очевидцами которого они стали».

Сопоставление информации, полученной из разных источников (осмотр места ДТП, показания водителя, пассажира, очевидцев, заключение автотехнической экспертизы), позволяет выяснить, какие действия водителя могли явиться прямой или косвенной причиной ДТП.

Анализ всей информации должен дать ответ на вопрос, с какого момента для водителя возникла опасность (препятствие) для движения, в какой форме она (оно) проявилась, в какой момент времени водитель должен был принять меры в соответствии с подп. 87.2 п. 87 Правил.

### 3.8.

-

В соответствии с подп. 2.46 п. 2 Правил к пешеходам отнесено физическое лицо, участвующее в дорожном движении вне ТС, в том числе передвигающееся в инвалидной коляске, на роликовых коньках, лыжах, другом спортивном инвентаре, ведущее велосипед, мопед или мотоцикл, везущее санки или коляску и не выполняющее в установленном порядке на дороге ремонтные и другие работы.

Когда нет достаточных оснований считать, что ДТП является результатом преступного нарушения правил обеспечения БДД пешеходом, пешеход опрашивается в качестве свидетеля. Получение установочных данных о пешеходе аналогичны получению данных о водителе.

Объективная информация о пешеходе может быть получена из баз данных АИС «Паспорт», а при наличии у пешехода права на управление ТС – АИС «ГАИ-ЦЕНТР».

Получение информации о пешеходе в ходе его опроса заключается в получении объективной и субъективной информации об особенностях личности пешехода, его навыках и поведении при участии в дорожном

движении, способности адекватно воспринимать ДТС, состоянии здоровья. Все это позволяет квалифицировать действия водителя применительно к подп. 7.3 п. 7, п. 58, п. 84, п. 88, подп. 96.3 п. 96, п. 100, п. 107, п. 113, п. 116–120, п. 122, гл. 18, подп. 143.3 п. 143, п. 148, подп. 160.2 п. 160 Правил.

Применительно к ДТП с участием пешехода на нерегулируемом пешеходном переходе при квалификации действий водителей следует учитывать следующие обстоятельства:

1. Водитель, приближающийся к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть. Уступить дорогу (не иметь преимущества) – требование, предписывающее не возобновлять, или не продолжать движение, или не осуществлять какого-либо маневра (за исключением требования освободить занимаемую полосу движения, подаваемого регулировщиком или водителем ТСОИ), если это может вынудить другого участника (участников) дорожного движения изменить направление и (или) скорость движения. Действия водителя следует квалифицировать, как непредоставление преимущества в движении пешеходу (ам), когда траектория движения транспортного средства проходит по полосе проезжей части, в которой находится пешеход, либо по одной из двух полос по ходу движения пешехода (рис. 12). Проезд через пешеходный переход разрешен по полосам, пересеченным пешеходом.

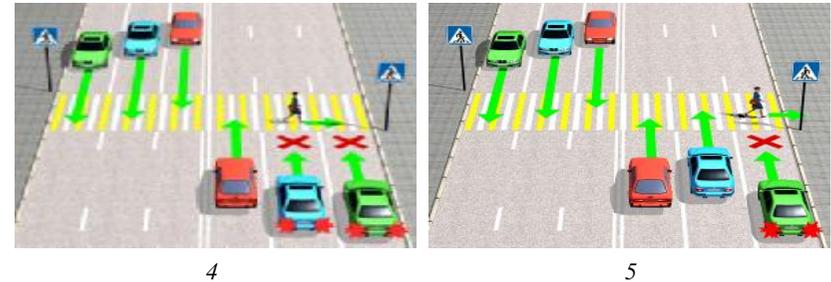
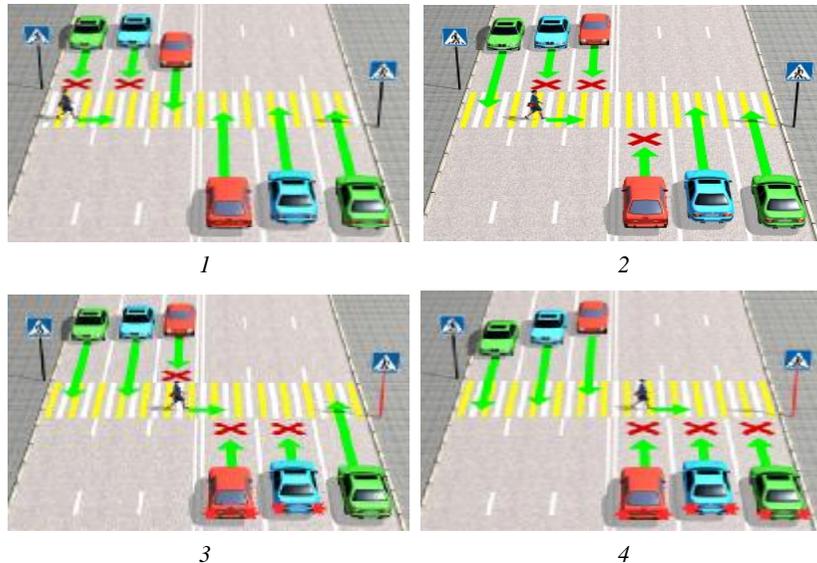


Рис. 12. Фазы движения пешехода через проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу

При выявлении факта непредоставления водителем преимущества в движении пешеходу (если он своими действиями не создал аварийную обстановку) его действия следует квалифицировать по ч. 6 ст. 18.14 КоАП Республики Беларусь со ссылкой на соответствующий пункт Правил (п. 116, 119, 120, 122). В указанных ситуациях можно применять одну из следующих фабул правонарушений:

*...управляя автомобилем и двигаясь в г. Минске по крайней правой полосе пр. Победителей от ул. Гвардейская в направлении ул. Игнатенко, при проезде через нерегулируемый пешеходный переход, обозначенный дорожными знаками 5.16.1(2) и горизонтальной дорожной разметкой 1.14.1(2), водитель не предоставил преимущество в движении пешеходу, переходившему проезжую часть слева направо и находившемуся в третьей полосе, считая от правого края проезжей части по направлению движения автомобиля, чем не выполнил требования п. 116 Правил;*

*...управляя автомобилем и приближаясь к остановочному пункту трамвая напротив дома № 3 по ул. Я. Коласа, водитель не предоставил преимущество в движении пешеходам, идущим к стоящему на остановочном пункте трамваю с включенной аварийной световой сигнализацией (световым указателем правого поворота), чем не выполнил требования п. 120 Правил.*

2. Неправомерные действия водителя, вынудившие пешехода остановиться, резко изменить темп движения либо отпрыгнуть назад, следует квалифицировать как создание аварийной обстановки. В указанных ситуациях можно применить следующую фразу правонарушения:

*...управляя автомобилем и двигаясь в г. Минске по крайней правой полосе пр. Победителей от ул. Гвардейская в направлении ул. Игнатенко, при проезде через нерегулируемый пешеходный переход, обозначенный дорожными знаками 5.16.1(2), водитель не предоставил преимущество в движении пешеходу, переходившему проезжую часть слева*

*направо, вынудив пешехода остановиться между первой и второй полосами (резко увеличить темп движения) во избежание наезда, чем не выполнил требования п. 116 Правил.*

В данном случае с учетом необходимости установления квалифицирующих признаков допущенного правонарушения следует собрать доказательства. Необходимо опросить водителя и пешехода, в протоколах опроса которых должны быть отражены имевшие место признаки административного правонарушения, допущенного водителем:

- направление движения пешехода;
- скорость движения пешехода (шел, бежал);
- создание (в чем конкретно выразилось) аварийной обстановки (пешеход был вынужден остановиться на проезжей части, резко изменить темп движения, принять в сторону, отпрыгнуть назад и т. д.).

Свидетелей (при их наличии) также необходимо опросить, задав им вышеизложенные вопросы.

Информация для квалификации действий пешехода применительно к подп. 7.3 п. 7, подп. 131.1 п. 131, гл. 4 (п. 16–22), гл. 7 (п. 36, 38, 39, 42, 50) Правил может быть получена при постановке вопросов, касающихся:

- состояния здоровья на момент опроса и момент совершения ДТП;
- состояния зрения, слуха, наличия хронических заболеваний (конкретных их проявлений), особенностей состояния здоровья, оказывающих влияние на качество участия в дорожном движении, лекарственных препаратов, принимаемых в последнее время;
- даты последнего обращения за медицинской помощью (выдавалась ли справка о состоянии здоровья);
- наличия факторов физического и психического воздействия в период времени перед ДТП;
- потребления (как часто и в каких объемах) и отношения к алкоголю (наркотикам);
- периода времени, необходимого для восстановления нормального функционирования организма после употребления алкоголя;
- наличия мобильного телефона, частоты, продолжительности и характера разговора с другими людьми;
- разговоров по мобильному телефону во время движения.

Получение информации о транспортном средстве и его техническом состоянии в ходе опроса пешехода маловероятно, так как пешеход, даже имеющий право на управление ТС, не имел достаточно времени, чтобы оценить техническое состояние ТС, однако отдельные аспекты технического состояния ТС могут быть установлены пешеходом, например какие световые приборы и в каком режиме работали (свет в фарах, указа-

тели поворота, стоп-сигналы), наличие и состояние элементов конструкции (фары, стекла, шум в подвеске и т. д.).

Если техническое состояние ТС ставится под сомнение, должна быть назначена автотехническая экспертиза, в ходе проведения которой необходимо установить наличие или отсутствие технической неисправности в ТС и нахождение этой неисправности в причинной связи с ДТП.

**Получение информации о дороге и ее техническом состоянии в ходе опроса пешехода** необходимо для установления степени влияния (или исключения влияния) состояния дороги на возникновение ДТП, а также тяжесть наступивших последствий. Объективные данные о состоянии дороги (в частности, проезжей части) должны быть получены в ходе проведения осмотра места ДТП.

В то же время информация о субъективном восприятии пешеходом состояния дорожного покрытия, видимости дороги (подп. 2.7 п. 2 Правил, недостаточной видимости дороги – подп. 2.30 п. 2 Правил), обзорности дороги (подп. 2.32 п. 2 Правил, ограниченной обзорности дороги – подп. 2.35 п. 2 Правил) со стороны движения ТС необходима для квалификации действий водителя и пешехода и может быть получена при постановке вопросов (с корректировкой в соответствии с определенным пунктом Правил), перечисленных в разд. 3.7.

**Получение информации об обстоятельствах происшествия в ходе опроса пешехода** необходимо для определения степени влияния (или исключения влияния) действий пешехода на возникновение ДТП, а также тяжесть наступивших последствий.

Информация о субъективном восприятии пешеходом ДТС необходима для квалификации действий водителя и пешехода применительно к соответствующим пунктам Правил.

Так, например, согласно подп. 18.1 п. 18 Правил «пешеходу запрещается двигаться по краю проезжей части дороги при наличии тротуара, пешеходной или велосипедной дорожки, обочины, по которым возможно движение пешеходов, за исключением случаев, указанных в п. 21 и 135 Правил». Информация применительно к данному подпункту может быть получена в ходе постановки пешеходу вопросов, касающихся:

- наличия тротуара, пешеходной или велосипедной дорожки, обочины на месте ДТП;
- объективных причин, по которым пешеход двигался именно по проезжей части (разрушения, наличие луж, снега и т. п.) при наличии обочины, тротуара, пешеходной или велосипедной дорожки;
- маршрута движения (знакомый или незнакомый маршрут);
- мер собственной безопасности, предпринятых пешеходом во время движения по проезжей части в случае непригодности для движения пе-

речисленных элементов дороги (квалификация действий пешехода применительно к подп. 17.1 п. 17 Правил).

Существенны обстоятельства, характеризующие, что, в какой форме, на каком расстоянии и в какие моменты времени воспринимал пешеход и как реагировал на складывающуюся ДТС. При выяснении обстоятельств ДТП особое внимание необходимо уделить показателям расстояния, времени и темпа движения пешехода. Как правило, пешеход затрудняется назвать их числовое значение, поэтому необходимо выяснить, относительно каких ориентиров происходили те или иные события. Большую помощь в выяснении обстоятельств оказывает графическое изображение (в виде схемы) складывавшейся ДТС самим пешеходом. Схема, дополняющая объяснения пешехода, подписывается им и прикладывается к протоколу опроса пешехода. Составление схемы не исключает составления протокола опроса.

Сопоставление полученной информации позволяет выяснить, какие действия могли явиться прямой или косвенной причиной ДТП.

Анализ собранной информации должен дать ответ на вопрос, с какого момента для водителя возникла опасность (препятствие) для дорожного движения, в какой форме она (оно) проявилась, в какой момент времени водитель должен был принять меры в соответствии с подп. 87.2 п. 87 Правил.

### 3.9.

Очевидцем ДТП может стать: любой из участников дорожного движения; рабочие, выполняющие работу на дороге; лица, находившиеся вне дороги, в поле зрения которых произошло ДТП. В некоторых случаях очевидцы не видят момент совершения ДТП, но слышат звук от него, соотнося ситуацию с определенными временными рамками.

Получение информации об очевидце дорожно-транспортного происшествия в ходе его опроса происходит в том же порядке, что и сбор установочных данных о водителе. Объективная информация об очевидце ДТП может быть получена из баз данных АИС «Паспорт», а при наличии у очевидца права на управление ТС – АИС «ГАИ-ЦЕНТР».

При опросе очевидца ДТП необходимо выяснить у него обстоятельства, вызвавшие ДТП, обстановку, в которой оно произошло.

При опросе очевидца нужно учитывать:

- наличие у него права на управление ТС определенной категории;
- возможную его заинтересованность в исходе дела;
- его размещение относительно места ДТП.

Очевидец ДТП может обладать важной информацией. Как правило, очевидцем является пешеход, но им может быть любое лицо, наблюдавшее события, например, из окна здания или из салона проезжавшего мимо или стоявшего ТС. В связи с этим при выяснении у очевидца ДТП информации, касающейся обстоятельств, вызвавших ДТП, обстановки, в которой произошло ДТП, факторов, определивших обстоятельства и обстановку возникновения ДТП, сведения о действиях водителя, совершившего ДТП, должны выясняться не в виде свободного рассказа, а в соответствии с требованиями нормативных правовых актов (в частности, Правил).

При опросе очевидца ДТП структура выясняемой информации – составляющие системы В – ТС – Д – ОС: водитель, ТС, состояние дороги, окружающая среда (обстоятельства происшествия). Однако объем информации, который можно получить при опросе очевидца, существенно меньше по отдельным составляющим, чем получаемый от водителя или пассажира.

**Получение информации о водителе транспортного средства в ходе опроса очевидца ДТП.** Информация очевидца ДТП для квалификации действий водителя применительно к подп. 9.5 п. 9 Правил может быть получена, если очевидец ДТП мог наблюдать за действиями водителя (пассажира) с момента ДТП до момента выхода из салона.

Согласно подп. 10.1 п. 10 Правил «водителю запрещается управлять ТС в состоянии алкогольного опьянения либо в состоянии, вызванном употреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ». Информация очевидца для квалификации действий водителя применительно к данному подпункту может быть получена при постановке вопросов, касающихся употребления водителем алкогольных напитков и действий пассажира после совершения ДТП.

**Получение информации о транспортном средстве и его техническом состоянии в ходе опроса очевидца** необходимо для установления степени влияния (или исключения влияния) технического состояния ТС на возникновение ДТП, а также тяжесть наступивших последствий. Однако в подавляющем числе случаев очевидец может сообщить только внешне видимую (слышимую) информацию о техническом состоянии ТС: свет в фарах, отсутствие света стоп-сигналов, наличие постороннего шума и т. д.

При опросе очевидца необходимо руководствоваться уже полученной информацией о техническом состоянии ТС на месте ДТП при проведении его экспресс-диагностики (объективная информация) и соот-

носить ее с показаниями очевидца (субъективное восприятие технического состояния).

**Получение информации о дороге и ее техническом состоянии в ходе опроса очевидца** необходимо для установления степени влияния (или исключения влияния) состояния дороги на возникновение ДТП, а также тяжесть наступивших последствий.

Объективные данные о состоянии дороги (в частности, проезжей части) должны быть получены в ходе проведения осмотра места ДТП, однако в момент совершения ДТП и на момент осмотра места ДТП погода может быть разной (осадки, облачность и т. д.). В темное время суток определяющим фактором может стать наличие или отсутствие искусственного освещения. Информация о субъективном восприятии очевидцем состояния дорожного покрытия, видимости дороги (подп. 2.7 п. 2 Правил, недостаточной видимости дороги – подп. 2.30 п. 2 Правил), обзорности дороги (подп. 2.32 п. 2 Правил, ограниченной обзорности дороги – подп. 2.35 п. 2 Правил) со стороны движения ТС необходима для квалификации действий водителя и (или) пешехода и может быть получена при постановке вопросов (с поправкой на соответствующий пункт Правил), перечисленных в разд. 3.7.

**Получение информации об обстоятельствах ДТП в ходе опроса очевидца** необходимо для установления степени влияния (или исключения влияния) действий водителя на возникновение ДТП, а также тяжесть наступивших последствий.

Информация о субъективном восприятии очевидцем ДТС необходима для квалификации действий водителя (в зависимости от вида ДТП) применительно к соответствующим пунктам Правил.

В ходе опроса очевидца существенны обстоятельства, характеризующие, **что, в какой форме, на каком расстоянии и в какие моменты времени** он видел.

Информация от очевидца может быть получена при постановке вопросов, аналогичных вопросам, которые задаются в ходе опроса пассажира и пешехода.

**Получение информации о действиях водителя (пассажира) после ДТП в ходе опроса очевидца** необходима для установления степени влияния (или исключения влияния) действий водителя на тяжесть наступивших последствий, а также действий, направленных на умышленное или неумышленное уничтожение информации на месте ДТП.

Информация о субъективном восприятии очевидцем последствий ДТП необходима для квалификации действий водителя применительно к п. 31 и 32 Правил (пассажира – п. 33 Правил).

Формулировка вопросов, касающихся п. 31 и 32 Правил, не вызывает затруднений. Важно установить мотив выполнения или невыполнения требований Правил для квалификации действий водителя.

Тактика выяснения перечисленной информации в ходе опроса очевидца носит индивидуальный характер. Информация может быть получена в любой последовательности, главное – что она может и должна быть систематизирована и позволит решать поставленные задачи.

В то же время Правила возлагают на очевидца определенные обязанности. В ходе опроса очевидца должна быть получена информация о его действиях применительно к п. 33 Правил.

На месте ДТП может проводиться опрос граждан, данные которого имеют существенное значение для установления очевидцев происшествия. При допросе свидетелей, не являющихся очевидцами происшествия, также выясняются обстоятельства, которые, по предположению допрашивающего, могут быть им известны и иметь значение для расследования. Например, у работников скорой медицинской помощи и медицинского учреждения, куда был доставлен потерпевший, выясняется, кто вызывал скорую помощь, в каком состоянии был потерпевший, что рассказывал потерпевший об обстоятельствах происшествия и т. д.

Успешное проведение опроса во многом зависит от тщательной подготовки к нему и правильного выбора тактики его проведения. При опросе очевидцев необходимо учитывать, что ДТП происходят неожиданно, в считанные секунды. Причем внимание очевидцев, как правило, акцентировано не на обстоятельствах, приведших к ДТП, а на последствиях, например на потерпевшем, оказавшимся жертвой происшествия, и на повреждениях ТС. Часто очевидцы не обладают специальными знаниями, необходимыми для того, чтобы исчерпывающе ответить на задаваемые вопросы. Поэтому опрос необходимо проводить так, чтобы очевидец смог сосредоточить свое внимание на деталях обстановки, которая привела к совершению ДТП.

До получения показаний, касающихся обстановки и обстоятельств происшествия, не следует предъявлять опрашиваемому схему, составленную при осмотре к протоколу осмотра места ДТП. Целесообразно предложить ему графически изобразить (в виде схемы) увиденное, передав развитие ДТП, обстоятельства, предшествовавшие его совершению, и свое место расположения относительно места ДТП.

В соответствии с подп. 2.40<sup>1</sup> п. 2 Правил под оставлением места ДТП понимаются действия участника ДТП, направленные на сокрытие факта происшествия или обстоятельств его совершения, повлекшие необходимость проведения сотрудниками ГАИ МВД мероприятий по установлению (розыску) данного участника и (или) розыску ТС.

В подавляющем большинстве случаев водитель оставляет место ДТП, если боится ответственности за совершенное деяние, находится в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.

Действия любого участника ДТП, в первую очередь водителя ТС, в рассматриваемом случае не соответствуют подп. 31.1 п. 31 и подп. 32.1 п. 32 Правил. В случае гибели пострадавшего водитель подлежит уголовному преследованию по ст. 159 УК Республики Беларусь.

На ГАИ как орган дознания возложена обязанность осуществления мероприятий совместно с другими службами милиции по розыску водителя, оставившего место ДТП, расследования уголовных дел данной категории, выполнения в полном объеме следственных действий.

Особенность расследования происшествий, в которых водитель оставил место ДТП, заключается в необходимости установить ТС и водителя, управлявшего им, причину ДТП, а также собрать доказательства того, что именно это лицо управляло именно этим ТС. Для этого на место ДТП выбывает следственно-оперативная группа (СОГ), в состав которой в зависимости от тяжести последствий входят специалисты (судебно-медицинский эксперт, эксперт-криминалист).

Организация деятельности ДПС при ДТП, в которых лица, причастные к его совершению, оставили место происшествия, включает два этапа: установление транспортного средства, на котором совершено ДТП, и (или) личности управлявшего им водителя; сбор и закрепление

доказательств того, что именно этот водитель управлял именно этим ТС при одновременном сборе и закреплении доказательной базы, позволяющей установить механизм совершения ДТП.

Проведение розыскных мероприятий, доведение информации о случившемся всем службам ОВД, целенаправленная отработка выдвинутых версий, организация следственных и оперативно-розыскных мероприятий должна производиться, как только ОВД станет известно о происшедшем. Точкой отсчета событий, предшествовавших ДТП, является время его совершения. Чем точнее известно время совершения ДТП, тем больше шансов найти водителя, оставившего место ДТП и доказать его причастность к управлению ТС.

Особенности розыска водителя, оставившего место ДТП, в значительной мере зависят от места и времени совершения правонарушения. Как правило, ДТП совершаются в темное время суток, очевидцы события часто травмированы и не могут точно описать обстоятельства случившегося или вообще отсутствуют.

Как показывает практика, совершив ДТП, водитель стремится как можно быстрее оставить место происшествия, чтобы, оказавшись в безопасном месте, осмотреть свое ТС и уничтожить на нем следы наезда или устранить возникшие повреждения (замыть следы крови, сменить шины, исправить или заменить отдельные детали и т. п.).

Когда нет достаточной информации, которую можно использовать для установления личности водителя, следует проанализировать имеющиеся фактические данные, обратиться к опыту, накопленному при раскрытии аналогичных преступлений в прошлом. Особое значение в таких случаях имеет знание психологии поведения водителя, оставившего место ДТП.

Все проводимые мероприятия должны быть направлены в первую очередь на выявление примет водителя с целью организовать его преследование «по горячим следам» или наметить для проверки вероятные места его нахождения. Поисковые мероприятия по выявлению таких лиц должны носить активный, целенаправленный характер. Необходимо использовать все возможности ОВД, а при необходимости – средств массовой информации.

Для качественного, эффективного и быстрого принятия мер по розыску водителя, оставившего место ДТП, необходимо наличие всех сведений, полученных в первую очередь на месте происшествия.

Оценивая данные, полученные при осмотре конкретного места ДТП, необходимо сопоставлять их со сведениями об угоне ТС на данной территории. Нередко эти данные позволяют выдвинуть обоснованную версию.

Указанные обстоятельства могут быть использованы для выдвижения и проверки версии о месте вероятного нахождения разыскиваемого водителя, тем более такая версия должна быть выдвинута, если имеются соответствующие данные (характерные следы движения ТС, значительные разрушения предметов на месте происшествия, показания очевидцев, по мнению которых водитель находился в нетрезвом состоянии, и т. д.).

Часто оставивший место ДТП водитель вынужден остановиться в непосредственной близости от места происшествия, так как не способен управлять ТС (сильно пьян) или ТС получило значительные повреждения, препятствующие его движению. В связи с этим необходимо немедленно, не дожидаясь окончания осмотра места происшествия, провести поисковые мероприятия по осмотру прилегающих к нему улиц, переулков, дворов, лесопосадок.

Когда собранные на месте ДТП фактические данные содержат прямое указание на конкретное лицо, розыск водителя не представляет большой трудности. В подобных ситуациях осуществляется выборка по учетам ГАИ и проводится проверка на причастность к происшествию.

#### 4.1.

При наличии ТС на месте ДТП (или вблизи от этого места), водитель которого оставил место происшествия, выполняются первоначальные действия, не терпящие отлагательств, а также действия по выяснению причин, обстоятельств и условий, в которых произошло ДТП, и механизма его совершения.

**Первоначальные действия, не терпящие отлагательств**, на месте ДТП аналогичны действиям, совершаемым при обычном ДТП: обеспечение БДД и сохранение обстановки места ДТП в неизменном состоянии (см. разд. 3.1). Особенности выполнения действий, не терпящих отлагательств, на месте ДТП в данном случае заключаются в следующем:

на оставленном ТС не включается аварийная световая сигнализация, знак аварийной остановки (фонарь с мигающим красным светом) не выставляется до снятия отпечатков пальцев с механизмов управления ТС и исследования других следов (почва, волокна, следы обуви);

не допускается потеря или уничтожение вероятных следов на имуществе, оставшемся без присмотра, в случае принятия мер к его сохранности;

осуществляется сбор и фиксирование максимально возможной информации (от внешнего вида до поведения) о водителе, оставившем место ДТП.

Результаты осмотра места ДТП докладываются оперативному дежурному. В докладе обязательно присутствует информация о данных, указывающих на наличие признаков преступлений, предусмотренных Особенной частью УК; месте совершения ДТП; наличии препятствий для движения ТС и другая информация, требующая мер реагирования. Кроме того, оперативному дежурному в предусмотренных нормативными правовыми актами МВД случаях докладывается внеочередная информация об основных персональных данных лиц, участвовавших и (или) пострадавших в ДТП, обстоятельствах совершения ДТП (если они известны), а также сведения о собственнике (владельце) ТС, участвовавшего в ДТП.

Постоянно ведется контроль, а при необходимости и принимаются меры по соблюдению требований Правил оставшимися на месте участниками ДТП (в зависимости от вида ДТП).

Критериями эффективности выполнения задачи по обеспечению безопасности на месте ДТП является соблюдение требований Правил участниками дорожного движения, которые движутся транзитом, и недопущение нового ДТП на контролируемом участке.

**Действия по выяснению причин, обстоятельств и условий, в которых произошло ДТП, и механизма его совершения.** Общие принципы сбора информации на месте ДТП и проведения измерений рассмотрены в разд. 3.3. При всестороннем и полном выяснении причин, обстоятельств и условий, в которых произошло ДТП, должны быть установлены:

время совершения ДТП;

последовательность действий водителя ТС в сложившейся ДТС (в зависимости от вида ДТП) (водителя, оставившего место ДТП, и водителя-участника, оставшегося на месте ДТП);

общее состояние ТС (в зависимости от вида ДТП и ТС, участвовавших в ДТП);

состояние дороги;

состояние окружающей обстановки.

В зависимости от вида ДТП устанавливается последовательность действий в сложившейся ситуации водителя-участника, оставшегося на месте ДТП, на предмет оценки его действий применительно к требованиям НПА.

У водителя-участника, оставшегося на месте ДТП, выясняются: ДТС, обстоятельства, вызвавшие ДТП; время и обстановка, в которой произо-

шло ДТП; факторы, которые определили или могли определить обстоятельства и обстановку возникновения ДТП.

Существенны обстоятельства, характеризующие, что, в какой форме, на каком расстоянии и в какие моменты времени воспринимал водитель и как реагировал на складывающуюся ДТС.

При опросе водителя структура выясняемой информации – составляющие системы В – ТС – Д – ОС: сам водитель, ТС, состояние дороги, окружающая среда (обстоятельства происшествия).

При проверке состояния ТС (в зависимости от вида ДТП и ТС, участвовавших в ДТП) в первую очередь проводится внешний осмотр ТС, водитель которого оставил место ДТП, а затем (в зависимости от вида ДТП) ТС водителя-участника, оставшегося на месте ДТП. Внешний осмотр ТС осуществляется без разборки (проведения демонтажных работ) (см. разд. 3.4), при этом исследуются гладкие поверхности механизмов и частей ТС, а также груз (при его наличии) на предмет выявления отпечатков пальцев и иной следовой информации. На основе этих следов в дальнейшем будет доказано, что именно это физическое лицо управляло этим ТС. Только после проведения осмотра устанавливаются состояние и положение органов управления, показания контрольно-измерительных приборов, способы размещения и крепления груза (при его наличии).

**Определение, фиксация и процессуальное оформление технического состояния ТС, водитель которого оставил место ДТП, проводится только после обнаружения, фиксации и процессуального оформления следов и повреждений, имеющих отношение к ДТП.** Осмотр участка дороги и фиксирование его состояния проводится аналогично описанному в разд. 3.5; опрос водителя, оставшегося на месте ДТП, – аналогично описанному в разд. 3.6; опрос пассажиров транспортных средств – участников ДТП, оставшихся на месте происшествия, – разд. 3.7; опрос пешехода – участника ДТП – в разд. 3.8; опрос очевидцев ДТП – в разд. 3.9.

#### 4.2.

Первоначальные действия, не терпящие отлагательств, на месте ДТП аналогичны действиям при обычном ДТП: обеспечение БДД и сохранение обстановки места ДТП в неизменном состоянии (см. разд. 3.1). Особенность выполнения действий, не терпящих отлагательств, на месте ДТП,

оставленном водителем вместе с ТС, заключается в нахождении следов и другой информации, по которой возможно установить водителя, механизм совершения ДТП, ТС и предполагаемые повреждения на его поверхности.

У водителя-участника, оставшегося на месте ДТП, выясняются время совершения ДТП; ДТС на момент совершения ДТП, обстоятельства, вызвавшие ДТП; обстановка, в которой произошло ДТП; факторы, которые определили или могли определить обстоятельства и обстановку возникновения ДТП.

Существенны обстоятельства, характеризующие, что, в какой форме, на каком расстоянии и в какие моменты времени воспринимал водитель и как реагировал на складывающуюся ситуацию.

При опросе водителя структура выясняемой информации – составляющие системы В – ТС – Д – ОС: сам водитель, оставивший место происшествия, ТС, на котором водитель оставил место происшествия; состояние дороги, окружающая среда (обстоятельства происшествия).

Обнаружение следов и повреждений при внешнем осмотре ТС, оставшегося на месте ДТП, проводится в порядке, описанном в разд. 3.4. Внешний осмотр ТС позволяет определить характер повреждений на ТС, водитель которого оставил место ДТП.

*Пока не найдено ТС под управлением водителя, оставившего место ДТП, и не установлен механизм ДТП, нельзя исключить, что водитель, оставшийся на месте ДТП, не виновен. При этом нельзя исключить ситуацию, когда после совершения ДТП оба водителя разъехались, а затем один из них вернулся на место ДТП.*

При решении задачи определения, фиксации и процессуального оформления технического состояния ТС:

устанавливается методом экспресс-диагностики техническое состояние ТС;

выявляются методом экспресс-диагностики неисправности, неработоспособность, неправильное функционирование как ТС в целом, так и отдельных его систем, агрегатов и деталей;

производится процессуальное оформление собранной информации, предметов и объектов, подлежащих экспертному исследованию.

Важно помнить правила выполнения действий, рассмотренных ранее:

осмотр участка дороги и фиксирование его состояния (разд. 3.5);

опрос водителя, оставшегося на месте ДТП (разд. 3.6);

опрос пассажиров транспортных средств – участников дорожно-транспортного происшествия, оставшихся на месте ДТП (разд. 3.7);

опрос пешехода – участника ДТП (разд. 3.8);

опрос очевидцев ДТП (разд. 3.9).

В соответствии со ст. 3 Закона «О дорожном движении» водитель является участником дорожного движения. Статусом водителя наделены водители механических, немеханических ТС и водители самоходных машин. Участвуя в дорожном движении, водитель самоходной машины обязан выполнять требования Правил, касающиеся водителя ТС, если Правилами не оговорено специальное требование применительно к самоходной машине.

Главным определяющим признаком физического лица, управляющего ТС, является его воздействие на органы управления ТС. Оно может осуществляться непосредственно или с помощью приспособлений, если такое воздействие приводит к изменению его положения относительно первоначального. Нахождение этого лица в (на, вне) ТС не является обязательным условием. Физическое лицо, которое своими усилиями либо с помощью других лиц перемещает (с любой целью) ТС, является водителем этого ТС независимо от того, находится оно в (на, вне) ТС.

Физическое лицо, управляющее гужевым ТС и не находящееся в нем (ведет животное под уздцы, стоит или передвигается рядом), является водителем независимо от способа управления животным: непосредственно или подачей команд. Во всех случаях, когда требования Правил касаются водителя, они касаются всех физических лиц, которым присвоен статус водителя.

Исходя из особенностей ТС (механическое, немеханическое) Правила определяют права и обязанности отдельных категорий водителей по управлению этим ТС. Физическое лицо, обучающее вождению ТС и при этом находящееся в нем с обучающимся лицом, имеет статус водителя этого ТС. При сдаче практического квалификационного экзамена на право управления механическим ТС статус водителя имеет лицо, принимающее экзамен.

В части выполнения требований Правил, а также ответственности за их нарушение к водителю приравниваются всадник и погонщик скота. Под всадником понимается физическое лицо, перемещающееся, как правило, верхом на спине животного. В то же время Правила не конкретизируют вид животного и часть его тела, на которой должен располагаться всадник.

Под погонщиком скота понимается физическое лицо, сопровождающее или погоняющее скот. Правила не конкретизируют способ осуществления сопровождения скота<sup>1</sup>.

## 5.1.

В теории права правоохранительная деятельность – форма осуществления функций государства посредством властной оперативной работы государственных органов по охране норм права от нарушений, защите предоставленных участникам правоотношений субъективных прав и обеспечению выполнения возложенных на них юридических обязанностей.

В соответствии с Законом «О дорожном движении» выполнение правоохранительных задач, стоящих перед ДПС применительно к водителям ТС, участвующим в дорожном движении, направлено на охрану жизни и здоровья физических лиц, а также защиту прав, законных интересов и имущества физических и юридических лиц.

Водитель в полной мере пользуется общими и специальными правами участника дорожного движения (гл. 2, 3 Правил). Водитель имеет право:

на обеспечение безопасных и эффективных условий дорожного движения (подп. 6.1 п. 6 Правил);

получение от государственных органов и уполномоченных должностных лиц достоверной информации о безопасных условиях дорожного движения, причинах введения ограничения или запрещения движения по дорогам, качестве продукции, работ и услуг, связанных с обеспечением БДД (подп. 6.2 п. 6 Правил);

получение медицинской помощи в случае ДТП (подп. 6.3 п. 6 Правил);  
обжалование в порядке, определенном законодательством, действий (бездействия) государственных органов, осуществляющих государственное регулирование и управление в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности (их должностных лиц) (подп. 6.4 п. 6 Правил);

<sup>1</sup> Комментарий к Правилам дорожного движения / В.В. Бируля [и др.]. Минск : Тоник, 2009. С. 19–20.

возмещение причиненного ему и (или) его имуществу вреда в порядке, установленном законодательством (подп. 6.5 п. 6 Правил);

управление ТС в установленном порядке (подп. 8.1 п. 8 Правил);

получение информации о причине, по которой сотрудником ГАИ, другими должностными лицами, указанными в ч. 3 подп. 9.1 п. 9 Правил, остановлено ТС, а также право узнать фамилии и должности этих лиц. При этом лица, обладающие правом проверять у водителя документы, обязаны предъявить по требованию водителя служебное удостоверение (подп. 8.2 п. 8 Правил);

передачу управления ТС другому лицу, имеющему при себе водительское удостоверение на право управления механическим ТС соответствующей категории с талоном к нему (удостоверение тракториста-машиниста соответствующей категории с талоном к нему, временное разрешение на право управления механическим ТС) (подп. 8.3 п. 8 Правил);

пользование иными правами в области дорожного движения, предусмотренными Правилами и иными актами законодательства (подп. 6.6 п. 6 Правил).

К иным правам водителя в области дорожного движения, предусмотренным Правилами, можно отнести:

движение в определенном направлении или преимущественное движение (приоритет в движении);

преимущественное право движения водителей отдельных категорий ТС;

преимущество при движении по дороге, на которой установлены определенные технические средства организации дорожного движения.

Перед ДПС стоит задача обеспечить соблюдение прав водителя со стороны водителей других ТС. В первую очередь это относится к водителям механических ТС. Нарушаются права водителей (и в том числе водителей отдельных категорий ТС) на движение и приоритет в движении, если другие водители и пешеходы не выполняют требования относящихся к ним отдельных пунктов Правил.

Перечисленные права водителя должны соблюдаться, входить в перечень стоящих перед нарядом ДПС задач и решаться в ходе несения службы. Например, в соответствии с п. 77 Инструкции при осуществлении сопровождения нарядом обеспечивается право в соответствии с п. 25 Правил на первоочередное движение сопровождаемых ТС в намеченном направлении по отношению к другим участникам дорожного движения, отступление от требований светофоров, дорожных знаков и дорожной разметки при движении автомобиля сопровождения с включенными маячками синего или синего и красного цветов (при необходимости).

Право водителя на обеспечение безопасных и эффективных условий дорожного движения обеспечивается контролем со стороны ДПС выполнения участниками дорожного движения и должностными лицами организаций: п. 7, п. 9 (кроме подп. 9.11), п. 10, п. 15, п. 17–22, п. 34, гл. 7–13, гл. 17, гл. 19–22, гл. 24, 25, п. 194–197, п. 199–202, п. 206, п. 207, гл. 27 Правил.

Право водителя на получение от государственных органов и уполномоченных должностных лиц достоверной информации о безопасных условиях дорожного движения, причинах введения ограничения или запрещения движения по дорогам, качестве продукции, работ, услуг, связанных с обеспечением БДД, обеспечивается контролем со стороны ДПС выполнения подп. 30.10 п. 30, п. 47–49 Инструкции.

Право водителя на получение медицинской помощи в случае ДТП обеспечивается контролем со стороны ДПС выполнения подп. 31.2 п. 31 Правил и п. 59 Инструкции.

Право водителя на обжалование в порядке, определенном законодательством, действий (бездействия) государственных органов, осуществляющих государственное регулирование и управление в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности (их должностных лиц) Правилами не регулируется.

Право водителя на возмещение причиненного ему и (или) его имуществу вреда в порядке, установленном законодательством Правилами не регулируется.

Право водителя на управление ТС в установленном порядке. Порядок управления ТС установлен в первую очередь Правилами. Контроль со стороны ДПС соблюдения Правил другими водителями – залог обеспечения права водителя на управление ТС в установленном порядке. Право водителя на движение в определенном направлении или преимущественное движение (приоритет в движении) установлено в п. 25, ч. 2 подп. 31.4 п. 31, гл. 7 (в части, касающейся п. 52), п. 66, п. 68, п. 81, п. 98, п. 99, п. 100, п. 110, часть вторая п. 124, п. 134, п. 138, п. 139, п. 141, п. 165, п. 167, п. 168, п. 178, п. 196, п. 203, п. 204, п. 207<sup>1</sup> Правил; преимущественное право участия в дорожном движении водителей отдельных категорий ТС – подп. 9.5 п. 9, исключении из подп. 12.1.5 п. 12.1, п. 30; гл. 15 (в части, касающейся приоритета маршрутных ТС), подп. 64.2 п. 64, п. 84, п. 105, п. 111, п. 125, п. 134, п. 142, п. 148, подп. 160.2 п. 160 Правил; преимущество при движении по дороге, на которой установлены дорожные знаки 2.1; 2.3.1–2.3.3; 2.7.

Право водителя на получение информации о причине, по которой сотрудником ГАИ, другими должностными лицами, указанными в ч. 3

подп. 9.1 п. 9 Правил, остановлено ТС, а также право узнать фамилии и должности этих лиц обеспечивается контролем со стороны ДПС выполнения п. 51 Инструкции (также см. ч. 3 подп. 9.1 п. 9 Правил). При этом лица, обладающие правом проверять у водителя документы, обязаны предъявить по требованию водителя служебное удостоверение.

В соответствии с п. 51 Инструкции после остановки ТС, пешехода, иного участника дорожного движения инспектор ДПС называет свою должность, наименование ОВД (подразделения), фамилию, причину, по которой осуществлено указанное действие (разъясняет участнику дорожного движения, какое нарушение Правил им допущено и в чем оно заключается, если остановка произведена по этой причине), по требованию участника дорожного движения предъявляет служебное удостоверение, не выпуская его из рук.

Данное требование не распространяется на случаи задержания лиц, совершивших преступления, а также лиц, совершивших иные противоправные действия и пытающихся скрыться.

Право водителя на передачу управления ТС другому лицу, имеющему при себе водительское удостоверение на право управления механическим ТС соответствующей категории с талоном к нему (удостоверение тракториста-машиниста соответствующей категории с талоном к нему, временное разрешение на право управления механическим ТС), обеспечивается контролем со стороны ДПС выполнения подп. 9.11 п. 9, п. 11, п. 12 Правил.

Право водителя на пользование иными правами в области дорожного движения, предусмотренными Правилами и иными актами законодательства, обеспечивается контролем со стороны ДПС выполнения:

другими водителями – п. 10, п. 11, п. 34, гл. 7, п. 58, гл. 9, п. 76–82, п. 85–89, п. 91, гл. 12, гл. 13, гл. 17, п. 136, п. 150, п. 158, п. 160, п. 161, п. 163, п. 166, п. 170–173, п. 193–195 Правил;

пешеходами – подп. 7.1.3, 7.1.4 п. 7, подп. 17.1, 17.3 п. 17, п. 18–22, п. 135 Правил, а также требований дорожных знаков 3.10, 4.5.1, 4.6.1, 5.17.1–5.17.4;

пешеходами – подп. 17.2 п. 17 и 18.3 п. 18 Правил (переход проезжей части в неустановленном месте), подп. 7.2 п. 7 и 18.4 п. 18 Правил (выход пешехода из-за элементов, ограничивающих обзорность водителю ТС, сооружений, деревьев и др.), подп. 7.1.1, 7.1.2 п. 7, п. 36–39, п. 42, подп. 50.2, подп. 50.3 Правил (неподчинение сигналам регулирования дорожного движения); подп. 7.3 п. 7 Правил (игра на проезжей части), п. 22 Правил (допущение участниками дорожного движения самостоятельного выхода детей на проезжую часть, в том числе при передвижении в составе группы);

пассажирами – подп. 24.3 п. 24 Правил (расположение пассажира на грузовом автомобиле с бортовой платформой), п. 23 Правил (пассажир нарушает предписанные ему обязанности), подп. 24.1 п. 24 Правил (пассажир отвлекает водителя от управления ТС), подп. 24.2 п. 24 Правил (пассажир высовывается в оконный проем ТС во время движения).

Право водителей отдельных категорий ТС обеспечивается контролем со стороны ДПС выполнения п. 26, п. 27, гл. 15, п. 133 Правил.

## 5.2.

Пассажир – непричастное к управлению ТС физическое лицо, находящееся в (на) ТС, а также входящее (садящееся) в (на) ТС или сходящее (высаживающееся) из ТС.

Особого рассмотрения заслуживает правоохранительная деятельность ДПС применительно к пассажирам немаршрутных ТС, а также ТС, водители которых не работают по найму.

Пассажир в полной мере пользуется общими правами участника дорожного движения (гл. 2 Правил). Пассажир имеет право:

на обеспечение безопасных и эффективных условий дорожного движения (обеспечиваются водителями ТС при выполнении подп. 9.5, 9.7, части четвертой подп. 9.12 п. 9, п. 81, подп. 89.5 п. 89, п. 120–122, п. 130, подп. 153.5 п. 153, п. 174, п. 178, п. 180, подп. 181.1–181.3, 181.5, 181.6 п. 181; п. 44, п. 49 прил. 4 Правил);

получение от государственных органов и уполномоченных должностных лиц достоверной информации о безопасных условиях дорожного движения, причинах введения ограничения или запрещения движения по дорогам, качестве продукции, работ и услуг, связанных с обеспечением БДД (подп. 30.10 п. 30, п. 47–49 Инструкции);

получение медицинской помощи в случае ДТП (подп. 31.2 п. 31 Правил, п. 59 Инструкции);

обжалование в порядке, определенном законодательством, действий (бездействия) государственных органов, осуществляющих государственное регулирование и управление в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности (их должностных лиц);

возмещение причиненного ему и (или) его имуществу вреда в порядке, установленном законодательством;

пользование иными правами в области дорожного движения, предусмотренными Правилами и иными актами законодательства.

Правоохранительная деятельность ДПС ГАИ применительно к пассажирам транспортных средств, участвующим в дорожном движении, когда их перевозка осуществляется водителями, которые это выполняют не в силу своей профессии и не по найму, представлена в табл. 3.

Таблица 3

**Правоохранительная деятельность дорожно-патрульной службы ГАИ применительно к пассажирам транспортных средств, участвующим в дорожном движении, когда их перевозка осуществляется водителями, которые это выполняют не в силу своей профессии и не по найму**

Условия обеспечения безопасности пассажира	Пункт Правил	Примечание
Обеспечение безопасных условий перевозки пассажиров со стороны водителя	подп. 9.7 п. 9	–
Обеспечение водителем ТС пристегивания ремнем безопасности пассажира (наличие мотошлема)	подп. 9.5 п. 9	–
Обеспечение безопасных условий работникам правоохранительных органов при выполнении несложных служебных обязанностей	часть четвертая подп. 9.12 п. 9	–
Перевозка детей в легковом автомобиле	п. 178, подп. 181.5, 181.6 п. 181	–
Перевозка пассажиров на велосипеде	подп. 153.5 п. 153	Запрещается
Перевозка пассажиров на мопеде	подп. 153.5 п. 153	Запрещается в зависимости от конструкции мопеда
Открытие (закрытие) двери ТС или оставление их открытыми, если это создаст препятствие для движения других участников дорожного движения	п. 146	Запрещается
Соблюдение мер безопасности перед посадкой и высадкой пассажиров, при посадке и высадке пассажиров	п. 180	–
Наличие оборудования для перевозки пассажиров на мотоцикле, мопеде	п. 49 прил. 4	–

Окончание табл. 3

Условия обеспечения безопасности пассажира	Правила, пункт	Примечание
Комплектация и дополнительное оборудование ТС, на котором перевозятся пассажиры	п. 44 прил. 4	–
Соблюдение баланса между фактической и технически допустимой общей массой ТС при перевозке пассажиров	п. 174	–

Перечень медицинских показаний, допускающих непристегивание пассажиров ремнями безопасности утвержден постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 1 июня 2006 г. № 40 (в ред. от 9 октября 2007 г. № 90, от 12 ноября 2007 г. № 106):

болезни центральной нервной системы с резко выраженным гиперкинетическим синдромом;  
 генерализованная форма зудящих, буллезных, мокнущих дерматозов;  
 заболевания органов дыхания с легочно-сердечной недостаточностью 3-й степени;  
 заболевания сердечно-сосудистой системы с недостаточностью кровообращения 3-й стадии;  
 анкилозирующий спондилит, ризомиелическая и висцеральные формы с 3-й степенью функциональной недостаточности;  
 деформирующие дорсопатии 3–4-й стадий с выраженными нарушениями функции внешнего дыхания;  
 беременность в сроке более 20 недель.

**5.3.**

**Планирование работы.** При организации деятельности ДПС применительно к водителям ТС учитываются: анализ состояния и прогноз развития обстановки с обеспечением БДД на обслуживаемой территории в различные периоды времени (часы суток, дни недели, времена года) по результатам информационно-аналитической работы; интенсивность движения ТС и пешеходов; режим работы организаций, учреждений образования, других объектов, работа которых обу-

словливает увеличение интенсивности транспортных и пешеходных потоков, протяженность автомобильных дорог и улиц населенных пунктов, особенности условий движения по ним; наличие мест концентрации ДТП.

Расстановка сил и средств осуществляется в порядке, описанном в гл. 1. Посты ДПС подразделяются на постоянные (трех-, двух- или односменные, выставляемые каждый день) и периодические (выставляемые в зависимости от прогнозируемой оперативной обстановки в течение недели или суток). Количество постов и маршрутов пешего патрулирования рассчитывается исходя из штатной численности подразделения ДПС.

При планировании работы участки дороги на маршруте патрулирования, на которых планируется проведение контроля, и места остановки ТС (расположение ТСОИ при смешанном и негласном контроле), должны быть оговорены в карточке маршрута патрулирования или на инструктаже.

Методы выполнения нарядом ДПС обязанностей на постах и маршрутах патрулирования оговариваются на инструктаже, при этом определяются наиболее опасные нарушения Правил, на которые в первую очередь должны быть направлены осуществляемые нарядом ДПС мероприятия.

Надзор ДПС ГАИ заключается в праве применительно к водителям и пассажирам транспортных средств, участвующим в дорожном движении: требовать от водителя и пассажира транспортного средства соблюдения нормативных правовых актов, регламентирующих требования к каждому из них;

выносить предписания и рассматривать дела об административных правонарушениях в отношении водителей и пассажиров, участвующих в дорожном движении и нарушивших требования НПА.

**Организация деятельности дорожно-патрульной службы ГАИ при визуальном контроле.** Формы и методы организации ДПС при визуальном контроле применительно к водителям ТС, участвующим в дорожном движении, представлены в табл. 4 в виде матрицы. Элементы матрицы расположены на пересечении строк со столбцами и представляют собой сочетание форм и методов контроля, применяемых одновременно при несении службы нарядом ДПС.

**Визуальное наблюдение ДПС ГАИ при контроле в пешем порядке в отношении водителей ТС, участвующих в дорожном движении,** осуществляется путем перемещения инспектора ДПС по краю тротуара (обочине дороги). Место несения службы выбирается с учетом обеспе-

чения личной безопасности и максимальной видимости инспектора ДПС участниками дорожного движения, возможности для своевременного пресечения им нарушений Правил. Протяженность маршрута патрулирования для пешего наряда ДПС составляет, как правило, не более 1 км.

Таблица 4

**Матрица форм и методов визуального контроля в отношении водителей, участвующих в дорожном движении**

Форма контроля			Метод контроля			
			Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий	
Визуальное наблюдение	В пешем порядке	–	+	+	+	
	С использованием транспортных средств в движении	движение в потоке транспортных средств	гласный	+	+	+
			негласный	+	+	+
			смешанный	+	+	+
		движение впереди потока транспортных средств	гласный	+	–	–
	С использованием транспортных средств в стационарном положении	расположение на (аварийных) опасных участках дорог	гласный	+	+	+
			негласный	+	+	+
			смешанный	+	+	+
		расположение в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения	гласный	+	+	+
	На стационарных постах	–	гласный	+	+	+
С использованием авиации	–	смешанный	–	+	–	

При несении службы на посту, маршруте патрулирования в пешем порядке инспектор ДПС осуществляет мероприятия, направленные в первую очередь на предупреждение и пресечение наиболее опасных нарушений Правил со стороны водителей ТС. При этом инспектор должен реагировать и на «наименее опасные» нарушения Правил.

Контроль в форме визуального наблюдения в пешем порядке в отношении водителей ТС, участвующих в дорожном движении, носит правоохранительный характер и направлен на соблюдение последними прав законопослушного водителя. Согласно п. 34, 88 Инструкции при осуществлении контроля за дорожным движением инспектор ДПС в целях обеспечения личной безопасности:

выбирает место несения службы так, чтобы быть отчетливо заметным участникам дорожного движения, и использует специальную форму одежды (при осуществлении гласного контроля);

избегает нахождения на скользких участках дорожного покрытия без служебной необходимости.

Визуальное наблюдение в отношении водителей ТС в пешем порядке подразумевает использование следующих методов: предостережение, регулировочно-распорядительные действия, пресечение правонарушения.

*Метод предостережения* заключается:

в присутствии (нахождении) инспектора ДПС на наиболее опасном в данный момент времени участке дороги, входящем в маршрут патрулирования;

предупреждении водителя остановленного ТС о возможных последствиях, которые могут наступить в результате нарушения Правил.

*Метод регулировочно-распорядительных действий* заключается в подаче сигнала остановки водителю ТС, действия которого нарушают изложенные в Правилах права законопослушного водителя (пассажира, пешехода). Внешние признаки, при наличии которых есть необходимость остановить ТС, указаны в разд. 6.2, 8.3.

Выбор места остановки ТС должен быть определен заранее (при планировании, в ходе инструктажа и т. д.), так как инспектору ДПС запрещается подавать водителю сигнал об остановке ТС на участках автомобильных дорог, улиц населенных пунктов, где остановка ТС запрещена Правилами, за исключением случаев, когда остановка связана с необходимостью предотвращения, пресечения правонарушения, задержания лица по подозрению в его совершении, предотвращения угрозы причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу граждан, а также случаев обозначения места остановки средствами организации дорожного движения согласно п. 50 Инструкции.

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 серьезную угрозу жизни и здоровью окружающих. Внедряясь в поток ТС, он обязан предупредить о своих намерениях напарника и действовать по предварительно отработанной с коллегами схеме<sup>1</sup>.

После остановки транспортного средства инспектор ДПС:

находится рядом с остановленным ТС на расстоянии и в месте, которые исключают возможность нанесения удара дверью при ее резком открытии водителем или пассажирами, другими частями ТС при незапном начале его движения либо в случае наезда на остановленное ТС другим ТС;

называет свою должность, наименование ОВД (подразделения), фамилию, причину, по которой осуществлено указанное действие (разъясняет участнику дорожного движения, какое нарушение Правил им допущено и в чем оно заключается, если остановка произведена по этой причине), по требованию участника дорожного движения предъявляет служебное удостоверение, не выпуская его из рук;

выбирает в процессе проверки документов безопасную дистанцию между собой и водителем (или иным участником дорожного движения), не поворачивается к нему спиной и той стороной тела, на которой находится оружие, ведет наблюдение за лицами, находящимися в ТС или рядом с ним;

располагается в таком месте, чтобы другой сотрудник наряда ДПС в случае необходимости имел свободный сектор обстрела, исключая возможность попадания в посторонних лиц (п. 51, 88 Инструкции)<sup>2</sup>.

При исполнении служебных обязанностей инспектор ДПС должен проявлять спокойствие и выдержку, не вступать в пререкания, не терять самообладания. Разъяснения участникам дорожного движения по поводу неправомерности их действий даются без нравоучений, доброжелательно, убедительно и ясно и со ссылкой на соответствующие положения Правил или иных нормативных правовых актов (п. 51 Инструкции).

В случае невыполнения требований об остановке ТС информация о выявленном нарушении Правил может быть передана инспектором

<sup>1</sup> Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба : пособие для сотрудника ГИБДД. М. : Спарк, 2000. С. 190.

<sup>2</sup> Данное требование не распространяется на случаи задержания лиц, совершивших преступления а также лиц, совершивших иные противоправные действия и пытающихся скрыться.

ДПС другому наряду ДПС или в ОДС подразделения ГАИ либо РУ-ГО-РОВД (при отсутствии ОДС в подразделении ГАИ) (п. 46 Инструкции).

*Метод пресечения правонарушения* заключается в обязательном реагировании инспектора ДПС на неправомерные действия водителя-нарушителя с целью предотвращения происшествий, повреждения элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и предупреждения их возможных последствий, обеспечения применения в отношении нарушителей Правил мер воздействия, установленных законодательством Республики Беларусь (п. 42 Инструкции).

Инспектор обязан выявлять и пресекать непосредственно обнаруженные правонарушения, выяснять причины и условия, способствующие совершению административных правонарушений против безопасности движения и эксплуатации ТС, осуществлять по ним ведение административного процесса, при этом следует избегать по возможности процессуальных и других действий на проезжей части дороги (п. 57, 88 Инструкции).

*Визуальное наблюдение в отношении водителей ТС с использованием ТС, в том числе ТСОИ, в движении в потоке ТС* может быть гласным, негласным и смешанным. Осуществляется путем перемещения наряда ДПС в ТС по маршруту патрулирования.

*Гласный контроль* осуществляется с использованием ТСОИ ДПС, на котором нанесена цветографическая окраска и установлено соответствующее оборудование. Место в потоке ТС выбирается с учетом: обеспечения БДД, максимальной видимости ТСОИ ДПС водителями ТС и другими участниками дорожного движения, возможности своевременного пресечения нарушений Правил со стороны участников дорожного движения.

При несении службы на маршруте патрулирования в движении в потоке ТС наряд ДПС осуществляет мероприятия, направленные в первую очередь на предупреждение и пресечение наиболее опасных нарушений Правил.

*Негласный контроль* заключается в использовании ТСОИ без специальной цветографической окраски. Решение об осуществлении негласного контроля за дорожным движением принимает командир (начальник) подразделения ДПС, начальник ОГАИ, о чем делается соответствующая запись в книге постовых ведомостей. Негласный контроль осуществляется, как правило, в дневное время, а в темное время суток – в населенных пунктах на участках улиц, имеющих наружное освещение.

При осуществлении негласного контроля по решению старшего начальника наряд ДПС может быть в гражданской одежде.

*Смешанный контроль* заключается в том, что движение в потоке ТС осуществляется одновременно на ТСОИ и ТС без специальной цветографической окраски.

При визуальном наблюдении в отношении водителей ТС с использованием ТС, в том числе ТСОИ, в движении в потоке ТС имеются свои особенности в осуществлении предостережения, регулировочно-распорядительных действий, пресечения правонарушения.

Предостережение применяется при гласном контроле и заключается: в присутствии (движении в потоке ТС) наряда ДПС на движущемся ТСОИ с цветографической окраской на наиболее напряженном участке маршрута патрулирования;

предупреждении водителя движущегося (при помощи специального громкоговорящего устройства (СГУ)) или остановленного нарядом ДПС ТС о возможных последствиях, которые могут наступить в результате нарушения Правил.

Регулировочно-распорядительные действия заключаются в подаче сигнала об остановке ТС, водитель которого нарушил требования Правил. Сигнал об остановке на движущемся в потоке ТСОИ подается:

включением на нем проблескового маячка красного цвета;

включением на нем специального звукового сигнала (при необходимости обратить внимание водителя останавливаемого ТС);

подачей команды об остановке водителю с помощью СГУ.

При негласном контроле для подачи сигнала об остановке на ТС без цветографической окраски необходимо выставить включенный проблесковый маячок красного цвета, а один из сотрудников ДПС должен быть в форменной одежде.

При смешанном контроле правонарушение выявляет наряд ДПС, движущийся на ТС без цветографической окраски, а остановку и пресечение правонарушения – наряд ДПС на ТСОИ с цветографической окраской поверхности кузова. ТСОИ с цветографической окраской располагается на маршруте в заранее обусловленном месте или движется в потоке на некотором отдалении впереди ТС без цветографической окраски.

Выбор места остановки ТС водителя-нарушителя и действия после его остановки изложены ранее.

Пресечение правонарушения применительно к такой форме контроля, как визуальное наблюдение, в отношении водителей ТС с использованием ТС, в том числе ТСОИ, в движении выполняется после остановки ТС в том же порядке, который изложен ранее.

В случае невыполнения требований об остановке ТС информация о выявленном нарушении Правил может быть передана инспектором ДПС другому наряду ДПС или в ОДС подразделения ГАИ либо РУ-ГО-РОВД (при отсутствии ОДС в подразделении ГАИ). Также может быть принято решение о преследовании ТС. В данном случае инспектор ДПС докладывает об этом оперативному дежурному и далее действует по его указанию, а также в соответствии со складывающейся обстановкой.

Для обеспечения личной безопасности и безопасности участников дорожного движения во время преследования ТС инспектор ДПС:

- использует на ТСОИ световую и звуковую сигнализацию;
- выбирает скорость движения, исходя из конкретных условий и необходимости обеспечения при этом БДД;
- постоянно отслеживает действия водителя преследуемого ТС и других участников дорожного движения;
- докладывает оперативному дежурному о своем местонахождении и направлении движения преследуемого ТС;
- информирует, используя СГУ, других участников дорожного движения о необходимости проявления внимательности и соблюдения мер предосторожности.

**Визуальное наблюдение в отношении водителей ТС с использованием ТСОИ впереди потока ТС** выполняется только гласно и с использованием метода предостережения, который заключается:

- в присутствии (движении в потоке ТС) наряда ДПС на движущемся ТСОИ впереди потока ТС;
- предупреждении водителя, предпринимającego попытку опережения или обгона ТСОИ, путем выполнения регулировочно-распорядительных действий при помощи световой и звуковой сигнализации и последующего применения СГУ о возможных последствиях, которые могут наступить в результате нарушения Правил.

В случае игнорирования предостережения и невыполнения требований о движении позади ТСОИ наряд ДПС действует в порядке, изложенном ранее.

**Визуальное наблюдение в отношении водителей ТС с использованием ТС в стационарном положении с расположением на опасных (аварийных) участках дорог** выполняется так же, как и наблюдение в пешем порядке.

В случае невыполнения требований об остановке ТС наряд ДПС действует в порядке, изложенном ранее.

**Визуальное наблюдение в отношении водителей ТС с использованием ТС в стационарном положении с расположением в местах**

**наилучшей видимости для участников дорожного движения** выполняется так же, как и наблюдение в пешем порядке.

В случае невыполнения требований об остановке ТС наряд ДПС действует в порядке, изложенном ранее.

**Визуальное наблюдение в отношении водителей ТС на стационарных постах в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения** выполняется так же, как и наблюдение в пешем порядке.

Стационарный пост – сооружение, оборудованное специальными служебными помещениями, оснащенными специальными, инженерными и иными техническими средствами, с прилегающей к нему территорией, на которой наряд ДПС выполняет возложенные на него задачи.

В случае невыполнения требований об остановке ТС наряд ДПС действует в порядке, изложенном ранее.

**Визуальное наблюдение в отношении водителей ТС с использованием авиации** осуществляется при смешанном контроле. Такая форма контроля требует большой слаженности действий между наблюдателем (экипажем) воздушного судна и нарядом ДПС на дороге. Наряд ДПС, который должен остановить ТС под управлением водителя-нарушителя, может нести службу:

- в пешем порядке;
- с использованием ТСОИ в движении;
- с использованием ТСОИ в стационарном положении;
- на стационарных постах.

**Организация деятельности ДПС ГАИ по контролю в отношении водителей ТС с использованием технических средств** позволяет выявить (и зафиксировать) правонарушение водителя. К техническим средствам можно отнести оперативно-технические, контрольно-измерительные и другие технические средства, специальные приборы, оборудование, приспособления и инструменты, предназначенные:

- для измерения скорости движения ТС;
- фиксации регистрационных знаков ТС и сверки содержащихся на них сведений с базами данных о разыскиваемых ТС, другими базами данных ГАИ;
- выявления и фиксации нарушений Правил.

Технические средства могут использоваться одновременно с визуальным наблюдением. Формы и методы контроля с использованием технических средств в отношении водителей, участвующих в дорожном движении, представлены в виде матрицы (табл. 5).

Таблица 5

**Матрица форм и методов контроля с использованием технических средств в отношении водителей, участвующих в дорожном движении**

Форма контроля			Метод контроля			
			Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий	
С использованием технических средств	В пешем порядке	–	+	+	+	
	С использованием транспортных средств в движении	движение в потоке транспортных средств	гласный	+	+	+
			негласный	+	+	+
			смешанный	+	+	+
		движение впереди потока транспортных средств	гласный	+	–	–
	С использованием транспортных средств в стационарном положении	расположение на опасных (аварийных) участках дорог	гласный	+	+	+
			негласный	+	+	+
			смешанный	+	+	+
		расположение в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения	гласный	+	+	+
	На стационарных постах	–	гласный	+	+	+
С использованием авиации	–	смешанный	–	+	–	

Использование технических средств инспектором ДПС при несении службы планируется решением командира (начальника) подразделения ДПС, начальника ОГАИ либо ответственного по подразделению.

При использовании переносных (малогабаритных) специальных технических средств у наряда ДПС на маршруте должно быть с собой свидетельство об их государственной поверке либо ксерокопия указанного свидетельства.

Старший наряда ДПС отвечает за сохранность, правильность использования и применения специальных и технических средств, находящихся в его распоряжении и позволяющих выявить и (или) зафиксировать правонарушение, т. е. осуществляет контроль (проверку) в отношении водителей транспортных средств с использованием:

- технических средств в пешем порядке;
- технических и ТС, в том числе ТСОИ, в движении в потоке ТС;
- технических и ТС, в том числе ТСОИ, впереди потока ТС;
- технических и ТС в стационарном положении с расположением на опасных (аварийных) участках дорог;
- технических и ТС в стационарном положении с расположением в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения;
- технических средств на стационарных постах;
- технических средств и авиации.

#### 5.4.

Формы и методы организации ДПС применительно к пассажирам ТС, участвующим в дорожном движении и нарушающим требования Правил, аналогичны изложенным в разд. 5.3 и представлены в виде матрицы (табл. 6).

В отношении пассажиров может быть совершено предостережение или пресечение правонарушения за нарушение следующих пунктов Правил:

23. Пассажир обязан:

23.1. осуществлять посадку (высадку) только после полной остановки транспортного средства с посадочной площадки, а в случае ее отсутствия – с тротуара или обочины;

23.2. быть пристегнутым при движении в механическом транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, кроме случаев, указанных в абзацах третьем и четвертом ч. 2 подп. 9.5 п. 9 настоящих Правил, а при поездке на мотоцикле, мопеде – быть в застегнутом мотошлеме;

23.3. соблюдать меры безопасности, предусмотренные конструкцией транспортного средства и правилами перевозки пассажиров на соответствующем виде транспортного средства.

24. Пассажиру запрещается:
- 24.1. отвлекать водителя от управления транспортным средством во время его движения и (или) мешать водителю в управлении транспортным средством;
- 24.2. препятствовать закрытию дверей транспортного средства, а во время его движения высовываться в оконные проемы, открывать двери транспортного средства;
- 24.3. при движении на грузовом автомобиле с бортовой платформой стоять, сидеть на его бортах или на грузе, находящемся выше бортов.

Таблица 6

**Матрица форм и методов визуального контроля в отношении пассажиров ТС, участвующих в дорожном движении и нарушающих требования Правил**

Форма контроля		Метод контроля				
		Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий		
Визуальное наблюдение	В пешем порядке	–	+	+	Применяется в отношении водителя ТС	
	С использованием транспортных средств в движении	движение в потоке транспортных средств	гласный	+		+
			негласный	+		+
	С использованием транспортных средств в движении	движение в потоке транспортных средств	негласный	+		+
движение впереди потока транспортных средств			гласный	Не позволяет выявить нарушение, совершенное пассажиром		

Окончание табл. 6

Форма контроля			Метод контроля			
			Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий	
Визуальное наблюдение	С использованием транспортных средств в стационарном положении	расположение на опасных (аварийных) участках дорог	гласный	+	+	Применяется в отношении водителя ТС
			негласный	+	+	
			смешанный	+	+	
	расположение в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения	гласный	+	+		
	На стационарных постах	–	гласный	+	+	
	С использованием авиации	–	смешанный	Не позволяет выявить нарушение, совершенное пассажиром		

### 6.1.

Специфика деятельности сотрудников ДПС при решении служебных задач состоит в том, что их повседневная работа тесно связана с источниками повышенной опасности: ТС и с участниками дорожного движения различных социальных групп и правового статуса.

Решение задач, стоящих перед ДПС применительно к пешеходам, участвующим в дорожном движении, подчинено целям охраны жизни и здоровья физических лиц, а также защиты прав, законных интересов и имущества физических и юридических лиц.

В соответствии со ст. 3 Закона «О дорожном движении» пешеход является участником дорожного движения, и его специфика заключается в том, что он:

- не защищен (внешне уязвим), так как кинетическую энергию столкновения с ТС пешеход вынужден принимать собственным телом;

- не проходит медицинского освидетельствования и специальной подготовки перед началом участия в дорожном движении.

Для пешеходов вероятность погибнуть существует, когда скорость наезжающего автомобиля составляет около 30 км/ч. Существуют группы пешеходов, которые могут чувствовать себя неуверенными в дорожном движении (или их неуверенность чувствуют другие участники дорожного движения): дети, пожилые люди, люди с ограниченными возможностями и функциональными недугами.

Пешеход в полной мере пользуется общими правами участника дорожного движения (гл. 4 Правил), т. е. *имеет право*:

- на обеспечение безопасных и эффективных условий дорожного движения;

- получение от государственных органов и уполномоченных должностных лиц достоверной информации о безопасных условиях дорожного движения, причинах введения ограничения или запрещения движения по дорогам, качестве продукции, работ и услуг, связанных с обеспечением БДД;

- получение медицинской помощи в случае ДТП;

- обжалование в порядке, определенном законодательством, действий (бездействия) государственных органов, осуществляющих государственное регулирование и управление в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности (их должностных лиц);

- возмещение причиненного ему и (или) его имуществу вреда в порядке, установленном законодательством;

- передвижение по дорогам в соответствии с Правилами;

- преимущественное пересечение проезжей части дороги по нерегулируемому и регулируемому пешеходному переходу при разрешающем сигнале регулировщика или светофора;

- пользование иными правами в области дорожного движения, предусмотренными Правилами и иными актами законодательства.

Перечисленные права пешехода входят в перечень задач, которые стоят перед нарядом ДПС по защите прав пешехода и должны решаться в ходе несения службы.

Перед ДПС стоит задача обеспечения соблюдения прав пешехода со стороны других участников дорожного движения, что в первую очередь касается водителей ТС.

Права пешеходов нарушаются, если водители не выполняют требования:

- подп. 9.9 п. 9, подп. 31.2 п. 31, подп. 33.1 п. 33, подп. 51.7–51.9 п. 51, п. 52, п. 56, п. 58 ч. 2, подп. 72.1, 72.3 п. 72, п. 73, п. 84, п. 87, п. 88, подп. 96.3 п. 96, п. 100, п. 107, п. 113, п. 116–119, п. 120, п. 122, п. 133–136, подп. 137.1–137.3 п. 137, подп. 143.3–143.5, 143.14 п. 143, п. 146, п. 148, п. 155, подп. 160.2 п. 160, подп. 166.1, 166.7, 166.9 п. 166, п. 167, подп. 172.2 п. 172 Правил;

- дорожных знаков – 1.20, 1.21, 1.29, 3.27–3.30, 4.5.1, 4.6.1, 5.12.1–5.13.2, 5.16.1, 5.16.2, 5.22.1–5.23.2, 5.38, 5.40, 7.15, 7.22.3;

- горизонтальной дорожной разметки – 1.14.1–1.14.3, 1.17.1, 1.17.2, 1.24.1, 1.24.2.

Выполнение пешеходом возложенных на него обязанностей – залог охраны жизни и здоровья физических лиц, а также защиты прав, законных интересов и имущества физических и юридических лиц.

Задача, стоящая перед ДПС в отношении пешеходов, участвующих в дорожном движении, заключается в контроле выполнения данными пешеходами требований:

Правил, изложенных в п. 7 (кроме подп. 7.1.5 и 7.1.6) гл. 2, гл. 4, п. 34 гл. 6, гл. 7 (кроме п. 35, 40, 41, 43–49), подп. 131.1 п. 131 гл. 17, п. 135 гл. 18;

дорожных знаков – 3.10, 4.5.1, 4.6.1, 5.16.1, 5.16.2, 5.17.1–5.17.4.

**Надзор ДПС ГАИ** заключается в праве применительно к водителям транспортных средств и пешеходам, участвующим в дорожном движении:

требовать соблюдения нормативных правовых актов, регламентирующих требования к каждому из них;

выносить предписания и рассматривать дела об административных правонарушениях в отношении водителей транспортных средств и пешеходов, участвующих в дорожном движении и нарушивших требования нормативных правовых актов.

## 6.2.

Организация деятельности ДПС применительно к пешеходам, участвующим в дорожном движении, проводится на основе карты-схемы мест концентрации ДТП с участием пешеходов, построенной на основе проведенного (во взаимодействии с подразделениями дорожной инспекции и организации дорожного движения ГАИ в пределах зон ответственности подразделений ДПС) топографического анализа.

При организации деятельности ДПС применительно к пешеходам, участвующим в дорожном движении, необходимо учитывать, что:

ДТП с участием пешеходов составляют около 40 %, каждое четвертое ДТП происходит по вине пешехода. Больше всего ДТП с участием пешеходов и по их вине совершается с сентября по декабрь, а также в пятницу и в период с 7 до 8 и с 16 до 23 ч.

К наиболее опасным для жизни нарушениям Правил пешеходами, ведущим к ДТП с их участием, относятся:

- переход через проезжую часть в неустановленном месте (35 %);
- нетрезвое состояние (21 %);
- неожиданный выход из-за ТС, сооружения, деревьев и т. д. (10 %);
- неподчинение сигналам регулирования дорожного движения (5 %);
- игра на проезжей части (9 %);

нахождение ребенка в возрасте до 7 лет без сопровождения взрослого возле проезжей части (1 %);

иные нарушения (19 %).

В населенном пункте происходит до 75 % общего числа ДТП с участием пешеходов:

на нерегулируемых пешеходных переходах – 48 %;

на регулируемых пешеходных переходах – 18 %;

в районе остановочных пунктов маршрутных транспортных средств – 18,5 %;

на нерегулируемых перекрестках – 8,5 %;

на регулируемых перекрестках – 7 %.

В темное время суток совершается около 56 % общего числа ДТП с участием пешеходов. Из этого числа в населенном пункте в темное время суток происходит 68 % ДТП.

Одним из условий обеспечения реализации контроля выполнения водителями в отношении пешеходов, а также самими пешеходами требований нормативных правовых актов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности является расстановка сил и средств подразделения ДПС на обслуживаемой территории. Она осуществляется исходя из их наличия и концентрации по времени суток и на потенциально опасных участках дорог, подверженных наибольшему риску совершения ДТП согласно прогнозу развития обстановки.

В ходе несения службы инспектор ДПС в целях реализации возложенных на ГАИ законодательными актами Республики Беларусь функций контроля выполнения участниками дорожного движения требований нормативных правовых актов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах своей компетенции обязан:

анализировать изменения обстановки с обеспечением БДД, условия движения ТС и пешеходов в зоне поста, маршрута патрулирования, вносить командиру (начальнику) подразделения ДПС, начальнику ОГАИ предложения по улучшению организации дорожного движения и повышению его безопасности, повышению эффективности деятельности нарядов ДПС;

выявлять правонарушения, выяснять причины и условия, способствующие совершению административных правонарушений против безопасности движения и эксплуатации ТС (п. 57, 88 Инструкции).

Формы и методы организации ДПС при визуальном контроле в отношении пешеходов, участвующих в дорожном движении, представлены в виде матрицы (табл. 7). Элементы матрицы расположены на пересечении строк со столбцами и представляют собой сочетание форм и методов контроля, применяемых одновременно при несении службы нарядом ДПС.

Таблица 7

**Матрица форм и методов визуального контроля  
в отношении пешеходов, участвующих в дорожном движении**

Форма контроля		Метод контроля			
		Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий	
Визуальное наблюдение	В пешем порядке	-	+	+	+
	С использованием транспортных средств в стационарном положении	расположение на опасных (аварийных) участках дорог	+	+	+
		расположение в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения	+	+	+

**Визуальное наблюдение нарядом дорожно-патрульной службы ГАИ при контроле в пешем порядке в отношении водителей, нарушающих права пешеходов, участвующих в дорожном движении, а также пешеходов, нарушающих Правила.** Протяженность маршрута патрулирования для пешего наряда ДПС составляет, как правило, не более 1 км. Такая форма несения службы может применяться в местах концентрации ДТП и на участках дороги между ними. Приоритет по мере убывания мест нахождения наряда ДПС имеют: нерегулируемые пешеходные переходы; остановочные пункты маршрутных транспортных средств; регулируемые пешеходные переходы; нерегулируемые перекрестки; регулируемые перекрестки; участки дороги между перекрестками, пешеходными переходами и остановочными пунктами маршрутных транспортных средств.

Место несения службы наряда ДПС выбирается с учетом обеспечения личной безопасности и максимальной видимости инспекторов участникам дорожного движения, возможности своевременного пресечения ими нарушений Правил. Контроль в форме визуального наблюдения в пешем порядке в отношении пешеходов, участвующих в дорожном движении, носит правоохранительный характер и направлен на соблюдение водителями прав пешехода, а также соблюдение пешеходами относящихся к ним требований Правил с целью недопущения ДТП с их участием.

*На нерегулируемых пешеходных переходах:*

водители соблюдают требования Правил (подп. 7.1.3, 7.1.4 п. 7, подп. 9.9 п. 9, подп. 72.1 п. 72, п. 87, п. 88, подп. 96.3 п. 96, п. 116–119, подп. 143.3 п. 143, подп. 166.1, 166.7, 166.9 п. 166), дорожных знаков (5.16.1, 5.16.2, 7.15, 7.22.3), горизонтальной дорожной разметки (1.14.1, 1.14.2);

пешеходы соблюдают требования Правил (подп. 7.1.3, 7.1.4, 7.2–7.5 п. 7, подп. 17.2 п. 17, подп. 18.2 п. 18), дорожных знаков (5.16.1, 5.16.2), горизонтальной дорожной разметки (1.14.1, 1.14.2).

*На остановочных пунктах маршрутных транспортных средств:*

водители соблюдают требования Правил (подп. 7.1.3, 7.1.4 п. 7, подп. 51.8, 51.9 п. 51, подп. 72.3 п. 72, п. 87, п. 88, п. 119, п. 120, п. 122, подп. 143.5 п. 143, подп. 166.1, 166.7, 166.9 п. 166), дорожных знаков (5.12.1–5.13.2, 7.22.3), горизонтальной дорожной разметки (1.17.1, 1.17.2);

пешеходы соблюдают требования Правил (подп. 7.2–7.5 п. 7), горизонтальной дорожной разметки (1.17.1, 1.17.2).

*На регулируемых пешеходных переходах:*

водители соблюдают требования Правил (подп. 7.1.1, 7.1.2 п. 7, подп. 9.9 п. 9, подп. 72.1 п. 72, п. 87, п. 88, подп. 96.3 п. 96, п. 107, п. 117–119, подп. 143.3 п. 143, подп. 166.1, 166.7, 166.9 п. 166), дорожных знаков (5.16.1, 5.16.2, 7.15, 7.22.3), горизонтальной дорожной разметки (1.14.3);

пешеходы соблюдают требования Правил (подп. 7.1.1, 7.1.2, 7.2–7.5 п. 7, подп. 17.2 п. 17, подп. 18.2 п. 18), дорожных знаков (5.16.1, 5.16.2), горизонтальной дорожной разметки (1.14.3).

*На нерегулируемых перекрестках:*

водители соблюдают требования Правил (подп. 7.1.3, 7.1.4 п. 7, п. 56, подп. 72.1 п. 72, п. 87, п. 88, п. 100, п. 116–119, подп. 143.4 п. 143, подп. 166.1, 166.7, 166.9 п. 166), дорожных знаков (5.16.1, 5.16.2, 7.15, 7.22.3), горизонтальной дорожной разметки (1.14.1);

пешеходы соблюдают требования Правил (подп. 7.1.3, 7.1.4, 7.2–7.5 п. 7, подп. 17.2 п. 17, подп. 18.2 п. 18), дорожных знаков (5.16.1, 5.16.2), горизонтальной дорожной разметки (1.14.1).

*На регулируемых перекрестках:*

водители соблюдают требования Правил (подп. 7.1.1, 7.1.2 п. 7, п. 56, подп. 72.1 п. 72, п. 87, п. 88, п. 100, п. 107, п. 113, п. 117–119, подп. 143.4 п. 143, подп. 166.1, 166.7, 166.9 п. 166), дорожных знаков (5.16.1, 5.16.2, 7.15, 7.22.3), горизонтальной дорожной разметки (1.14.3);

пешеходы соблюдают требования Правил (подп. 7.1.1, 7.1.2, 7.2–7.5 п. 7, подп. 17.2 п. 17, подп. 18.2 п. 18), дорожных знаков (5.16.1, 5.16.2), горизонтальной дорожной разметки (1.14.3).

**Пешее патрулирование участков дороги между перекрестками, пешеходными переходами и остановочными пунктами маршрутных транспортных средств** осуществляется путем перемещения инспектора ДПС по краю тротуара (обочине дороги). При перемещении инспектора ДПС вдоль проезжей части контролируется соблюдение:

водителями – требований Правил (части второй п. 58, п. 73, п. 84, п. 87, п. 88, п. 122, п. 133–136, подп. 137.1–137.3 п. 137, подп. 143.14 п. 143, п. 146, п. 148, п. 155, подп. 160.2 п. 160, подп. 166.1, 166.7, 166.9 п. 166), дорожных знаков (1.20, 1.21, 1.29, 3.27–3.30, 4.5.1, 4.6.1, 5.22.1–5.23.2, 5.38, 5.40, 7.22.3), горизонтальной дорожной разметки (1.24.1, 1.24.2);

пешеходами – требований Правил (подп. 7.1.3, 7.1.4, 7.2–7.5 п. 7, подп. 17.1, 17.3 п. 17, подп. 18.1–18.4 п. 18, п. 19–22, подп. 131.1 п. 131, п. 135), дорожных знаков (3.10, 4.5.1, 4.6.1, 5.17.1–5.17.4).

При осуществлении контроля за дорожным движением инспектор ДПС в целях обеспечения личной безопасности:

выбирает место несения службы так, чтобы быть отчетливо заметным участникам дорожного движения, и использует специальную форму одежды;

избегает нахождения на скользких участках дорожного покрытия без служебной необходимости (п. 34, 88 Инструкции).

При контроле в пешем порядке в отношении водителей, нарушающих права пешеходов, участвующих в дорожном движении, а также пешеходов, нарушающих Правила, при визуальном наблюдении нарядом ДПС ГАИ используются такие методы, как предостережение, пресечение правонарушений, регулировочно-распорядительные действия.

**Предостережение** заключается в присутствии (нахождении) инспектора ДПС на наиболее опасном в данный момент времени участке дороги, входящем в маршрут патрулирования, а также предупреждении водителя остановленного ТС о возможных последствиях в случае нарушения им Правил в отношении пешеходов.

**Пресечение правонарушения** подразумевает обязательное реагирование инспектора ДПС на неправомерные действия водителя-нарушителя с целью предотвращения происшествий с участием пешехода.

Инспектор обязан выявлять и пресекать непосредственно обнаруженные правонарушения, выяснять причины и условия, способствовавшие совершению административных правонарушений против безопасности движения и эксплуатации ТС, осуществлять по ним ведение административного процесса; при этом по возможности следует избегать процессуальных и других действий на проезжей части (п. 57, 88 Инструкции).

**Регулировочно-распорядительные действия** – это регулирование дорожного движения путем подачи сигналов жезлом, жестом руки. Осуществляется регулировщиком в местах введения временного запрещения или ограничения движения ТС и пешеходов. Включает в себя подачу сигнала остановки водителю ТС, чьи действия нарушают изложенные в Правилах права пешехода.

Основанием для остановки водителя ТС является установленное визуально или зафиксированное с использованием технических средств совершенное им нарушение Правил в отношении пешехода. Для остановки могут использоваться сигналы регулировщика, подающиеся рукой, жезлом, а при необходимости в сочетании со свистком.

Выбор места остановки ТС должно определяться заранее (при планировании, в ходе инструктажа, старшим нарядом ДПС и т. д.), так как инспектору ДПС запрещается подавать водителю сигнал об остановке ТС на участках автомобильных дорог, улиц населенных пунктов, где остановка ТС запрещена Правилами, за исключением случаев, когда это связано с необходимостью предотвращения, пресечения правонарушения, задержания лица по подозрению в его совершении, предотвращения угрозы причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу граждан, а также случаев обозначения места остановки средствами организации дорожного движения (п. 50 Инструкции).

Любые действия инспектора на проезжей части должны быть своевременными, тактически грамотными и понятными участникам дорожного движения и коллегам. Инспектор, действующий независимо и неосторожно, представляет серьезную угрозу жизни и здоровью окружающих. О своих намерениях инспектор обязан предупредить напарника и действовать по предварительно отработанной с коллегами схеме<sup>1</sup>.

После остановки ТС инспектор ДПС:

находится рядом с ним на расстоянии и в месте, которые исключают возможность нанесения удара дверью при ее резком открытии водителем или пассажирами, другими частями ТС при внезапном начале его движения либо в случае наезда на остановленное ТС другим ТС;

<sup>1</sup> Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба : пособие для сотрудника ГИБДД. М. : Спарк, 2000. С. 190.

называет свою должность, наименование ОВД (подразделения), фамилию, причину, по которой осуществлено указанное действие (разъясняет участнику дорожного движения, какое нарушение Правил им допущено, в чем заключается, если остановка произведена по этой причине), по требованию участника дорожного движения предъявляет служебное удостоверение, не выпуская его из рук;

выбирает в процессе проверки документов безопасную дистанцию между собой и водителем (или иным участником дорожного движения), не поворачивается к нему спиной и той стороной тела, на которой находится оружие, ведет наблюдение за лицами, находящимися в ТС или рядом с ним;

располагается в таком месте, чтобы другой сотрудник наряда ДПС в случае необходимости имел свободный сектор обстрела, исключающий возможность попадания в посторонних лиц (п. 51, 88 Инструкции)<sup>1</sup>.

При исполнении служебных обязанностей инспектор ДПС должен проявлять спокойствие и выдержку, не вступать в пререкания, не терять самообладания. Разъяснения участникам дорожного движения о неправомерности их действий даются без нравоучений, доброжелательно, убедительно, ясно и со ссылкой на соответствующие положения Правил или иные нормативные правовые акты (п. 49 Инструкции).

В случае невыполнения требований об остановке ТС информация, о выявленном нарушении Правил может быть передана инспектором ДПС другому наряду или в ОДС подразделения ГАИ либо РУ-ГО-РОВД (при отсутствии ОДС в подразделении ГАИ) (п. 46 Инструкции).

**Визуальное наблюдение с использованием ТС в стационарном положении с расположением на опасных (аварийных) участках дорог в отношении водителей ТС, нарушающих права пешехода, а также пешеходов, нарушающих Правила**, выполняется так же, как и наблюдение в пешем порядке (см. разд. 6.2).

Особенностью несения службы с использованием ТСОИ в стационарном положении является то, что она может применяться в местах концентрации ДТП. Приоритет по мере убывания мест нахождения наряда ДПС (как и при пешем патрулировании) имеют нерегулируемые пешеходные переходы, остановочные пункты маршрутных транспортных средств, регулируемые пешеходные переходы, нерегулируемые перекрестки, регулируемые перекрестки.

Использование ТСОИ в стационарном положении на участках дороги между перекрестками, пешеходными переходами и остановочными

<sup>1</sup> Данное требование не распространяется на случаи задержания лиц, совершивших преступления, а также лиц, совершивших иные противоправные действия и пытающихся скрыться.

пунктами маршрутных транспортных средств оправданно, если имеет место высокая интенсивность движения пешеходов или этот участок является местом концентрации ДТП с участием пешеходов. Отличительной особенностью такой формы несения службы является возможность принятия решения о преследовании водителя-нарушителя. В этом случае инспектор ДПС докладывает о ситуации оперативному дежурному, далее действует по его указанию и в соответствии со складывающейся обстановкой.

Для обеспечения личной безопасности и безопасности участников дорожного движения во время преследования ТС инспектор ДПС:

использует на ТСОИ световую и звуковую сигнализацию;

выбирает скорость движения, исходя из конкретных условий и необходимости обеспечения при этом БДД;

постоянно отслеживает действия водителя преследуемого ТС и других участников дорожного движения;

докладывает оперативному дежурному о своем местонахождении и направлении движения преследуемого ТС;

информирует, используя СГУ, других участников дорожного движения о необходимости проявления внимательности и соблюдения мер предосторожности.

**Визуальное наблюдение с использованием ТС в стационарном положении с расположением в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения в отношении водителей ТС, нарушающих права пешехода, а также пешеходов, нарушающих Правила**, выполняется так же, как и наблюдение в пешем порядке (см. разд. 6.2).

**Организация деятельности ДПС ГАИ с использованием технических средств по контролю в отношении водителей ТС, нарушающих права пешехода, а также пешеходов, нарушающих Правила**. Из всего перечня технических средств при контроле в отношении водителей ТС, участвующих в дорожном движении, в первую очередь применяются технические средства, позволяющие выявить (и зафиксировать) правонарушение водителя.

К таким техническим средствам можно отнести:

оперативно-технические, контрольно-измерительные и другие технические средства, специальные приборы, оборудование, приспособления и инструменты, предназначенные для измерения скорости движения ТС;

выявления и фиксации нарушений Правил (фото- и видеofиксация правонарушений).

Формы и методы контроля с применением технических средств в отношении водителей, нарушающих права пешеходов участвующих в дорожном движении, а также пешеходов, нарушающих требования Правил в форме матрицы представлены в табл. 8.

Таблица 8

**Матрица форм и методов контроля с применением технических средств в отношении пешеходов, участвующих в дорожном движении**

Форма контроля		Метод контроля				
		Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий		
С использованием технических средств	В пешем порядке	–	+	+	+	
	С использованием транспортных средств в стационарном положении	расположение на опасных (аварийных) участках дорог	гласный	+	+	+
		расположение в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения	гласный	+	+	+

Использование технических средств инспектором ДПС при несении службы планируется решением командира (начальника) подразделения ДПС, начальника ОГАИ либо ответственного по подразделению.

При использовании переносных (малогабаритных) специальных технических средств у наряда ДПС на маршруте должно быть с собой

свидетельство об их государственной поверке либо ксерокопия указанного свидетельства.

Старший наряда ДПС отвечает за сохранность, правильность использования и применения специальных и технических средств, находящихся в его распоряжении.

Особенность несения службы с применением технических средств в отношении водителей, нарушающих права пешеходов, участвующих в дорожном движении, а также пешеходов, нарушающих требования Правил, заключается в расположении наряда ДПС в месте, которое должно позволять:

своевременно обнаружить нарушение Правил в отношении пешехода и самим пешеходом с помощью технических средств;

своевременно подать сигнал об остановке ТС водителю-нарушителю или пешеходу-нарушителю;

обеспечить БДД в случае остановки водителя-нарушителя и применения в отношении него следующих методов контроля: предостережение или пресечение на месте остановки;

оперативно использовать ТСОИ в случае принятия решения о преследовании водителя-нарушителя, не выполнившего требование об остановке.

Одной из причин ДТП может стать техническая неисправность ТС (около 0,9 % в общей массе происшествий). Технические неисправности, способные привести к ДТП, перечислены в табл. 9. С увеличением срока службы ТС растет число его неисправностей, которые могут стать причиной ДТП (рис. 13).

Таблица 9

**Технические неисправности, чаще всего приводящие к ДТП, %**

Системы, приборы, детали	Неисправности
Приборы освещения и сигнализации	21,0
Тормозная система	20,0
Шины	15,0
Отсоединение колеса	6,0
Рулевое управление	3,0
Заклинивание колеса	2,4
Топливная система	1,5
Трансмиссии	0,7
Сцепное устройство	0,7
Подвеска	0,7
Прочее	28,0

## 7.1.

Конвенция о дорожном движении была подписана в Вене 8 ноября 1968 г. В ст. 48 названной Конвенции были отменены и заменены: Меж-

дународная конвенция об автомобильном движении и Международная конвенция о дорожном движении (подписаны в Париже 24 апреля 1926 г.), Конвенция о правилах автомобильного движения между американскими странами (открытая для подписания в Вашингтоне 15 декабря 1943 г.), Конвенция о дорожном движении (открыта для подписания в Женеве 19 сентября 1949 г.). Новый документ устанавливал единообразные правила, которым должны отвечать автомобили и прицепы, в том числе правила, касающиеся технических условий, изложенных в прил. 5 Конвенции.

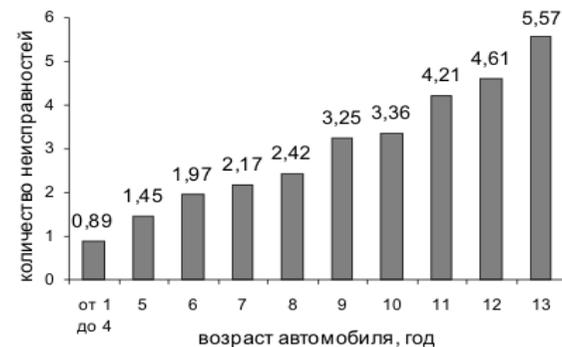


Рис. 13. Количество технических неисправностей, приходящихся на один автомобиль в зависимости от его возраста

Национальные правила в соответствии с Конвенцией могут содержать положения, не предусмотренные в прил. 5, при условии, что эти положения не будут ни в каком отношении противоречить принципам безопасности, определяющим положения прил. 5. Страны, подписавшие Конвенцию, обязаны принимать надлежащие меры к тому, чтобы находящиеся в международном движении автомобили и прицепы, зарегистрированные на их территории, соответствовали положениям указанного приложения Конвенции. В этом приложении изложены и технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов: торможение (А. Торможение автомобилей, иных, чем мотоциклы; В. Торможение прицепов; С. Торможение составов ТС; D. Торможение мотоциклов), огни и светоотражающие приспособления, рулевое управление, зеркало заднего вида, звуковой сигнальный прибор, стеклоочиститель, стеклоомыватель, ветровое стекло и стекла, приспособление для движения задним ходом, глушитель, шины, спидометр, приспособление для сигнализации на автомобилях, противоугонное устройство, сцепное устройство легких прицепов.

В ст. 59 Конвенции указывается, что:

а) механизмы и приспособления автомобиля по возможности не должны представлять опасности пожара или взрыва; не должны также выделять в чрезмерном количестве вредные газы, плотный дым; издавать неприятный запах или производить шум;

б) система зажигания высокого напряжения двигателей автомобилей по возможности не должна являться источником чрезмерного распространения существующих радиоэлектрических помех;

в) конструкция каждого автомобиля должна обеспечивать водителю спереди, справа и слева достаточную обзорность, позволяющую ему безопасно управлять автомобилем;

г) конструкция и оборудование автомобилей и прицепов должны по возможности обеспечивать уменьшение опасности для их пассажиров и для других пользователей дороги в случае ДТП. В частности, ТС не должны иметь ни внутри, ни снаружи никаких украшений или других не являющихся необходимыми предметов, имеющих острые края или выходящих за габарит ТС, которые могут представлять опасность для водителей и пассажиров и других пользователей дороги.

Республика Беларусь как член ООН подписала и ратифицировала эту Конвенцию. В целях исполнения названной части Конвенции в Республике Беларусь действуют документы, приведенные в табл. 10.

Таблица 10

**Нормативные правовые акты в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) транспортных средств**

№ п/п	НПА	Наименование
1	ГОСТ 17.2.2.03-87	Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерений содержания окиси углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями. Требования безопасности
2	ГОСТ 17.2.1.02-76	Охрана природы. Атмосфера. Выбросы двигателей автомобилей, тракторов, самоходных сельскохозяйственных и строительно-дорожных машин
3	ГОСТ 8769-75	Приборы внешние световые автомобилей, автобусов, троллейбусов, тракторов, прицепов и полуприцепов. Количество, расположение, цвет, углы видимости

№ п/п	НПА	Наименование
4	ГОСТ 20961-75	Световозвращатели транспортных средств. Общие технические условия
5	ГОСТ 21393-75	Автомобили с дизелями. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерений. Требования безопасности
6	ГОСТ 28385-89	Комплексы медицинского назначения передвижные (подвижные) на автомобильных шасси. Цветографические схемы. Опознавательные знаки. Технические требования
7	Постановление Министрства внутренних дел Республики Беларусь от 4 апреля 2008 г. № 103	Инструкция о порядке оборудования проблесковыми сигналами (маячками) и специальными звуковыми сигналами транспортных средств, самоходных машин
8	СТБ ГОСТ Р 50631-2002	Машины для городского коммунального хозяйства и содержания дорог. Специальные требования безопасности
9	Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 21 сентября 2001 г. № 1398	Перечень специальных легковых автомобилей
10	Постановление Министрства здравоохранения Республики Беларусь от 4 декабря 2014 г. № 80	Аптечки первой помощи для оснащения транспортных средств (автомобильная)
11	Постановление Министрства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24 августа 2009 г. № 73	Положение о требованиях к диагностическим станциям
12	Указ Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551	Правила дорожного движения
13	Постановление Министрства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 28 января 2016 г. № 7	Правила устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением

№ п/п	НПА	Наименование
14	ТКП 299-2011	Технический кодекс установившейся практики. Автомобильные шины. Нормы и правила обслуживания
15	Правила ЕЭК ООН № 13	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий М, N, О в отношении торможения
16	Правила ЕЭК ООН № 24	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения двигателей с воспламенением от сжатия в отношении выброса видимых загрязняющих веществ
17	Правила ЕЭК ООН № 27	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения предупреждающих треугольников
18	Правила ЕЭК ООН № 36	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения пассажирских транспортных средств большой вместимости в отношении их общей конструкции
19	Правила ЕЭК ООН № 48	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации
20	Правила ЕЭК ООН № 52	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения маломестных транспортных средств категорий М2 и М3 в отношении их общей конструкции
21	Правила ЕЭК ООН № 58	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения: задних защитных устройств (ЗЗУ); транспортных средств в отношении установки ЗЗУ официального утвержденного типа; транспортных средств в отношении их задней защиты (ЗЗ)
22	Правила ЕЭК ООН № 70	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения задних опознавательных знаков для транспортных средств большой длины и грузоподъемности
23	Правила ЕЭК ООН № 104	Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения светоотражающей маркировки для транспортных средств большой длины и грузоподъемности

№ п/п	НПА	Наименование
24	Закон Республики Беларусь от 10 мая 2007 г.	О рекламе
25	Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 12 ноября 2007 г. № 1497	Положение о порядке размещения (распространения) на территории Республики Беларусь рекламы, продукции, товаров, услуг, производимых на этой территории
26	СТБ 11.13.01-2001	Система стандартов пожарной безопасности. Пожарная, специальная аварийно-спасательная техника и оборудование. Требования к цветографическим схемам, надписям, световым и звуковым сигналам транспортных средств
27	СТБ 51.3.01-96	Оборудование и технические средства для обеспечения банковской деятельности. Автомобили для инкассации денежной выручки и перевозки ценных грузов. Классификация и общие технические требования
28	СТБ 914-99	Знаки регистрационные и знак отличительный транспортных средств. Типы и основные размеры, технические требования, методы испытаний
29	СТБ 1640-2006	Транспорт дорожный. Метод измерения коэффициента светопропускания стекол
30	СТБ 1641-2006	Транспорт дорожный. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки
31	СТБ 1730-2007	Механические транспортные средства категорий L <sub>3</sub> , L <sub>4</sub> , L <sub>5</sub> . Требования к техническому состоянию по условиям безопасности. Методы проверки
32	СТБ 1738-2007	Транспортные средства оперативного назначения. Цветографическая окраска, опознавательные знаки, специальные световые и звуковые сигналы. Технические требования
33	СТБ 2025-2009	Автобусы для перевозки детей. Общие технические требования

№ п/п	НПА	Наименование
34	СТБ 1641-2005	Временный перечень технологических операций, проводимых при проверке технического состояния механических транспортных средств категорий L <sub>1</sub> , L <sub>2</sub> , L <sub>6</sub> , L <sub>7</sub> (мопедов и квадроциклов) в ходе государственного технического осмотра и используемого при этом оборудования
35	Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2008 г. № 630	Положение о порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении Правила государственной регистрации и государственного учета колесных тракторов, прицепов к ним и самоходных машин, их снятия с государственного учета и внесения изменений в документы, связанные с государственной регистрацией колесных тракторов, прицепов к ним и самоходных машин
36	Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1849	Положение о порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств
37	Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 28 июля 2003 г. № 34/181	Об утверждении Инструкции о порядке взаимодействия транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь

*Конструкция транспортного средства.* Комплекс агрегатов, узлов, деталей и иных элементов единичного экземпляра ТС, предусмотренных предприятием-изготовителем при его производстве, и предметов дополнительного оборудования ТС, отвечающих требованиям ТНПА.

*Контроль конструкции и технического состояния ТС* – проверка соответствия конструкции и технического состояния участвующих в дорожном движении ТС и самоходных машин требованиям ТНПА, в том числе определяющих правила переоборудования ТС.

*Переоборудование ТС* – внесение в конструкцию ТС изменений весовых, габаритных и иных параметров ТС, не предусмотренных нормативной технической документацией изготовителя.

Наиболее часто встречающиеся изменения конструкции:

установка дополнительных топливных баков либо основных баков, отличных от топливных, устанавливаемых предприятием-изготовителем по емкости и размерам на грузовых автомобилях;

установка на шасси грузовых автомобилей кузовов-фургонов, специально предназначенных для перевозки пассажиров;

изменение типа кузова, связанное с установкой на шасси автомобилей и прицепов стандартных самосвальных и бортовых кузовов, цистерн, кузовов-фургонов (в том числе контейнеров), тента, а также установка указанных типов кузовов взамен друг друга;

установка вместо бортовых и самосвальных кузовов и цистерн седельного сцепного устройства;

установка на грузовые автомобили грузоподъемных бортов, лебедок и гидравлических подъемников для самостоятельной погрузки и разгрузки грузов;

установка на автомобили и прицепы специального несъемного оборудования, в том числе в салоне легкового автомобиля;

установка на грузовые бортовые автомобили и бортовые двухосные прицепы коников взамен бортов;

замена кабин грузовых автомобилей на аналогичные кабины со спальным местом.

Перечисленные изменения конструкции относятся к простейшим видам переоборудования и должны осуществляться по разрешению ГАИ. Данное видоизменение указывается в графе «Асобыя адзнакі» свидетельства о регистрации.

Допускается видоизменение кабины (кузова) ТС, связанного с установкой на него крыльев и облицовки от других моделей, снятых с производства, этой же марки. Данное видоизменение указывается в графе «Асобыя адзнакі» свидетельства о регистрации.

В соответствии с подп. 3.15 п. 15 СТБ 1641–2006 «Транспорт дорожный. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки» под *изменением конструкции* подразумевается исключение предусмотренных или установка не предусмотренных конструкцией ТС составных частей и предметов оборудования, влияющих на его характеристики безопасности.

Запрещается участие в дорожном движении ТС, имеющего переоборудование (путем изменения его типа и (или) назначения, а также весовых, габаритных или иных технических характеристик, предусмотренных до-

кументацией организации (завода)-изготовителя, в том числе путем оборудования ТС маячками, специальными звуковыми сигналами) без согласования с ГАИ в порядке, установленном МВД (подп. 194.4. п. 194 Правил).

Не допускается:

отсутствие предусмотренных конструкцией ТС систем, агрегатов, элементов кузова и отдельных деталей (п. 35 прил. 4 Правил);

отсутствие предусмотренных конструкцией ТС или установка без согласования с организацией (заводом)-изготовителем либо иной уполномоченной организацией дополнительных элементов тормозных систем, рулевого управления, системы питания топливом, других узлов и агрегатов, требования к которым регламентируются п. 50 прил. 4 Правил.

## 7.2.

Правоохранительная деятельность ДПС применительно к конструкции, техническому состоянию и государственной регистрации (перерегистрации) ТС направлена на решение спектра задач по визуальному определению наличия регистрационных и опознавательных знаков ТС, визуальному контролю конструкции и технического состояния ТС, находящихся в эксплуатации, и других требований Правил (п. 32 Инструкции).

Названные требования изложены в гл. 26 Правил «Основные положения о допуске ТС к участию в дорожном движении, их техническое состояние, оборудование» и направлены на решение ряда задач:

предотвращение ДТП в любых условиях (темное время суток, условия недостаточной видимости дороги, выпадение осадков, определенные погодные условия);

минимизация тяжести последствий ДТП;

соблюдение экологических и противопожарных требований;

обеспечение требований, касающихся контрольных и информационных функций (в отношении водителя ТС);

противодействие несанкционированному использованию ТС.

Выполнение задач, стоящих перед ДПС применительно к конструкции, техническому состоянию и государственной регистрации (перерегистрации) ТС, подчинено целям охраны жизни и здоровья физических лиц, а также защиты прав, законных интересов и имущества физических и юридических лиц.

Кроме того, согласно Закону «О дорожном движении» в целях реализации возложенных на ГАИ законодательными актами Республики Беларусь функций контроля за выполнением участниками дорожного движения

требований нормативных правовых актов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах своей компетенции сотрудник ГАИ обязан участвовать в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь, в том числе нормативными правовыми актами МВД, в мероприятиях по контролю конструкции и технического состояния ТС<sup>1</sup>.

## 7.3.

( )

В соответствии со ст. 10 Закона «О дорожном движении» Совет Министров Республики Беларусь в области дорожного движения устанавливает порядок государственной регистрации и государственного учета ТС<sup>2</sup>, самоходных машин<sup>3</sup>, в том числе принадлежащих Министерству обороны Республики Беларусь, Министерству внутренних дел Республики Беларусь, Комитету государственной безопасности Республики Беларусь, Государственному пограничному комитету Республики Беларусь, другим войскам и воинским формированиям Республики Беларусь, а также порядок их снятия с государственного учета и внесения изменений в документы, связанные с государственной регистрацией ТС, самоходных машин, если иное не предусмотрено законодательными актами Республики Беларусь.

В соответствии со ст. 11 вышеназванного Закона ГАИ проводит государственную регистрацию и государственный учет ТС (за исключением колесных тракторов и прицепов к ним), если иное не установлено Советом Министров Республики Беларусь, а в ст. 32 определено, что:

государственная регистрация и государственный учет ТС, самоходных машин осуществляются в целях их идентификации и учета;

<sup>1</sup> Инструкция о порядке взаимодействия транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь, утвержденная постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 28 июля 2003 г. № 34/181.

<sup>2</sup> Положение о порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1849.

<sup>3</sup> Правила государственной регистрации и государственного учета колесных тракторов, прицепов к ним и самоходных машин, их снятия с государственного учета и внесения изменений в документы, связанные с государственной регистрацией колесных тракторов, прицепов к ним и самоходных машин, утвержденные постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2008 г. № 630.

государственной регистрации и государственному учету не подлежат велосипеды, гужевые и иные ТС, самоходные машины, определяемые Советом Министров Республики Беларусь.

К регистрационным документам ТС относятся: свидетельство о регистрации (технический паспорт, технический талон) механического ТС, прицепа (прицепов) к нему или паспорт ТС (его шасси), произведенного в Республике Беларусь и доставляемого потребителю или к месту государственной регистрации своим ходом.

#### 7.4.

Термины «техническое состояние», «неисправность», «неработоспособность системы», «неправильное функционирование» были рассмотрены в разд. 3.4.

В целях недопущения к участию в дорожном движении ТС, не соответствующих требованиям ТНПА, в Республике Беларусь предусмотрена совокупность организационно-технических мер, т. е. **государственный технический осмотр (гостехосмотр)**.

В соответствии с Положением о порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении, утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2008 г. № 630, в понятие «техническое состояние ТС» входят: состояние ТС при диагностировании, соответствие конструкции, оборудование, внешний вид, комплектация.

Проведение государственного технического осмотра (ст. 33 Закона Республики Беларусь «О дорожном движении») является обязательным для ТС, самоходных машин, подлежащих государственной регистрации и государственному учету. При проведении осмотра осуществляется проверка их технического состояния и конструкции на соответствие требованиям ТНПА.

Гостехосмотр проводится:

для легковых автомобилей, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, автобусов и грузовых автомобилей, оборудованных для перевозки пассажиров, с числом мест для сидения более девяти, включая место водителя, а также ТС, предназначенных для перевозки опасных грузов, – не позднее чем через шесть месяцев после проведения последнего гостехосмотра;

легковых автомобилей и прицепов к ним, с года выпуска которых прошло десять и более лет (включая год выпуска), грузовых и специ-

альных автомобилей, прицепов и полуприцепов к ним, мотоциклов, а также ТС, год выпуска которых не установлен (за исключением ТС, указанных в предыдущем подпункте), – не позднее чем через двенадцать месяцев после проведения последнего гостехосмотра;

ТС, с года выпуска которых прошло менее десяти лет, включая год выпуска (за исключением ТС, указанных в двух предыдущих подпунктах), – не позднее чем через двадцать четыре месяца после проведения последнего гостехосмотра.

Разрешение на допуск ТС к участию в дорожном движении – документ, подтверждающий соответствие ТС требованиям ТНПА, а также наличие документов, указанных в п. 13 Положения о порядке проведения государственного технического осмотра ТС и их допуска к участию в дорожном движении, утвержденного Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2008 г. № 630.

**Разрешение на допуск ТС к участию в дорожном движении размещается в правом нижнем углу ветрового стекла ТС по ходу его движения.** Разрешение, выданное на допуск к участию в дорожном движении прицепа (полуприцепа), мотоцикла, хранится у владельца.

Разрешение на допуск ТС к участию в дорожном движении не выдается в случаях:

обнаружения признаков видоизменения (уничтожения) регистрационных знаков, маркировок кузова, шасси, рамы ТС, несоответствия их данным, указанным в регистрационных документах этого ТС;

выявления несоответствия конструкции, оборудования, внешнего вида и комплектации ТС требованиям ТНПА;

несоответствия марки, модели, типа, цвета, года выпуска ТС данным, указанным в регистрационных документах этого ТС;

непредставления документов (представления недействительных документов), указанных в: п. 5.26 единого перечня административных процедур, осуществляемых государственными органами и иными организациями в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей согласно постановлению Совета Министров Республики Беларусь от 17 февраля 2012 г. № 156 «Об утверждении единого перечня административных процедур, осуществляемых государственными органами и иными организациями в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей»; п. 15.17 Перечня административных процедур, осуществляемых государственными органами и иными организациями по заявлениям граждан согласно Указу Президента Республики Беларусь от 26 апреля 2010 г. № 200 «Об административных процедурах, осуществляемых государственными органами и иными организациями по заявлениям граждан».

При наличии разрешения на допуск ТС к участию в дорожном движении, как правило, техническое состояние, конструкция, оборудование, внешний вид и комплектация ТС соответствуют ТНПА.

При отсутствии разрешения, размещаемого в правом нижнем углу ветрового стекла ТС по ходу его движения, ТС подлежит остановке нарядом ДПС.

Отсутствие разрешения на допуск ТС к участию в дорожном движении возможно в двух случаях: ТС не имеет видимых признаков нарушения ТНПА; или техническое состояние, или конструкция, или оборудование, или внешний вид, или комплектация ТС как по отдельности, так и в любом сочетании не соответствуют ТНПА. В первом случае нарядом ДПС выясняется причина отсутствия в правом нижнем углу ветрового стекла ТС по ходу его движения разрешения и принимается соответствующее решение. Во втором следует привлечение к ответственности в установленном порядке. Необходимо помнить, что в ходе несения службы техническое состояние остановленного ТС нарядом ДПС проводится в основном органолептически, т. е. проверка выполняется с помощью соответствующих органов чувств квалифицированным специалистом без использования средств измерений.

Распределение требований к конструкции, техническому состоянию, регистрации ТС и их оснащению представлено в табл. 11–19. Каждое из перечисленных в таблицах требований может быть прямой или сопутствующей причиной возникновения ДТП.

Таблица 11

**Требования к конструкции, техническому состоянию, регистрации ТС и их оснащению, направленные на предотвращение ДТП в любых условиях**

Объект регулирования ТНПА	Последствия невыполнения ТНПА
Тормозная система (подп. 194.8 п. 194 и гл. 1 прил. 4 Правил)	ДТП Рабочая тормозная система: выход из строя любого из элементов ведет к невозможности остановить ТС на определенном участке дороги Стояночная тормозная система: выход из строя любого из элементов ведет к невозможности удерживать ТС в неподвижном состоянии
Рулевое управление (подп. 194.8 п. 194 и гл. 2 прил. 4 Правил)	ДТП Запаздывание управляющего воздействия от водителя, вплоть до потери управления ТС

Объект регулирования ТНПА	Последствия невыполнения ТНПА
Тягово-сцепное устройство (подп. 194.9 п. 194 и п. 42 прил. 4 Правил)	ДТП по причине нарушения геометрии траектории движения; отсоединения прицепа
Внешние световые приборы (п. 13, 15, 16, 18, 20 прил. 4 Правил)	ДТП по причине отсутствия информативности о намерениях водителя
Колеса и шины (п. 207 <sup>1</sup> и гл. 5 прил. 4 Правил)	ДТП по причине снижения коэффициента сцепления шин с поверхностью дороги, возникновения разворачивающего момента, потери герметичности шины, отсоединения колеса
Отсутствуют предусмотренные конструкцией ТС или присутствуют непредусмотренные конструкцией системы, агрегаты, элементы кузова и отдельные детали (подп. 194.4 п. 194 и п. 35, 50 прил. 4 Правил)	ДТП по причине нарушения конструкции, отсутствия на ТС системы; агрегата; элементов кузова; отдельной детали
Звуковой сигнал (п. 36 прил. 4 Правил)	ДТП по причине отсутствия звуковой информативности
Стекла, оконные проемы (п. 37 прил. 4 Правил)	ДТП по причине ограничения обзорности, усиление тяжести последствий из-за травмирования разбитым стеклом, удерживаемым пленкой и дополнительными предметами
Не работают предусмотренные конструкцией ТС: замки дверей кузова или кабины; запоры бортов грузовой платформы (п. 38 прил. 4 Правил)	ДТП по причине выпадения людей, грузов, усиление тяжести последствий после ДТП по причине выпадения водителя, пассажиров, травмирования выпавшим грузом
Не работает механизм регулировки положения сиденья водителя (п. 40 прил. 4 Правил)	ДТП по причине ограничения обзорности с места водителя, высокая утомляемость водителя
Ветровое стекло ТС со стороны водителя имеет трещину (трещины) в зоне, очищаемой стеклоочистителем (п. 24 прил. 4 Правил)	ДТП из-за ограничения обзорности с места водителя по причине повреждения щетки стеклоочистителя

Объект регулирования ТНПА	Последствия невыполнения ТНПА
Отсутствует знак аварийной остановки (п.44 прил. 4 Правил)	Наряду с аварийной световой сигнализацией дублирующая информационная система об опасности для предотвращения совершения нового ДТП
Отсутствуют противоткатные упоры (п. 44 прил. 4 Правил)	ДТП по причине самопроизвольного движения ТС (дублирующая стояночная тормозная система)
Отсутствуют подножки, поперечные рукоятки для пассажиров в седле на мотоцикле, мопеде (п. 49 прил. 4 Правил)	ДТП по причине падения пассажира
Правостороннее расположение органов управления (подп. 194.3 п. 194 Правил)	ДТП по причине ограничения обзорности, особенно перед выполнением обгона, с места водителя
Ненадлежащее оборудование грузового автомобиля для перевозки пассажиров (п. 198 Правил)	ДТП по причине опасного размещения пассажиров в кузове грузового автомобиля
Ненадлежащее оборудование учебного ТС (п. 199 Правил)	Предотвращение ДТП по причине управления неподготовленным человеком

Таблица 12

**Требования к конструкции, техническому состоянию, регистрации ТС и их оснащению, направленные на соблюдение экологических требований**

Объект регулирования ТНПА	Последствия невыполнения ТНПА
Двигатель (п. 30 прил. 4 Правил)	Экологические требования
Двигатель (п. 32 прил. 4 Правил)	Возможность отравления отработавшими газами

Таблица 13

**Требования к конструкции, техническому состоянию, регистрации ТС и их оснащению, направленные на соблюдение противопожарных требований**

Объект регулирования ТНПА	Последствия невыполнения ТНПА
Двигатель (п. 31, 33, 34 прил. 4 Правил)	Возможность возгорания

Объект регулирования ТНПА	Последствия невыполнения ТНПА
38. Не работают предусмотренные конструкцией ТС: запоры топливных баков; запоры горловин цистерн (п. 38 прил. 4 Правил) 39. Негерметичны пробки топливных баков, горловин цистерн (п. 39 прил. 4 Правил)	Возможность возгорания, увеличение тяжести последствий после ДТП

Таблица 14

**Требования к конструкции, техническому состоянию, регистрации ТС и их оснащению, направленные на обеспечение контрольных и информационных функций (в отношении водителя ТС)**

Объект регулирования ТНПА	Последствия невыполнения ТНПА
40. Не работает спидометр (п. 40 прил. 4 Правил) Неисправен или не работает тахограф (п. 43 прил. 4 Правил)	Контрольные и информационные функции
На ТС, не принадлежащих оперативным и специальным службам, установлены специальные сигналы (п. 45 прил. 4 Правил)	Введение в заблуждение с целью получения не принадлежащего приоритета в движении Контрольные и информационные функции
Регистрационный знак (подп. 194.2 п. 194, п. 197 и п. 47 прил. 4 Правил)	Соккрытие информации о ТС. Контрольные и информационные функции
Окраска и повреждения кузова (подп. 194.13 п. 194 и п. 51 прил. 4 Правил)	Соккрытие информации о ТС, контрольные и информационные функции, привлекательный внешний вид
Опознавательный знак ТС (п. 201 и п. 52 прил. 4 Правил)	Информирование о специфических особенностях ТС, контрольные и информационные функции
Переоборудование ТС (подп. 194.4 п. 194 Правил)	Введение в заблуждение с целью получения не принадлежащего приоритета в движении

Таблица 15

**Требования к конструкции, техническому состоянию, регистрации ТС и их оснащению, направленные на противодействие несакционированному использованию ТС**

Объект регулирования ТНПА	Последствия невыполнения ТНПА
Не работают противоугонные устройства (п. 40 прил. 4 Правил)	Несанкционированное использование ТС

Таблица 16

**Требования к конструкции, техническому состоянию, регистрации ТС и их оснащению, направленные на минимизацию тяжести последствий после ДТП**

Объект регулирования ТНПА	Последствия невыполнения ТНПА
Не работают: аварийные выходы, устройства приведения их в действие; привод управления дверями (п. 40 прил. 4 Правил)	Усиление тяжести последствий ДТП из-за проблем с эвакуацией пострадавших, особенно при последующем возгорании. Минимизация последствий ДТП
Отсутствует медицинская аптечка (п. 44 прил. 4 Правил)	Минимизация тяжести последствий после ДТП
Отсутствует огнетушитель, (п. 44 прил. 4 Правил)	Минимизация тяжести последствий после ДТП и ликвидации возгорания
Отсутствуют ремни безопасности (п. 46 прил. 4 Правил)	Минимизация тяжести последствий после ДТП
Отсутствуют дуги безопасности на мотоцикле (п. 48 прил. 4 Правил)	Минимизация тяжести последствий после ДТП

Таблица 17

**Требования к конструкции, техническому состоянию, регистрации ТС и их оснащению, направленные на предотвращение ДТП в условиях ограниченной обзорности**

Объект регулирования ТНПА	Последствия невыполнения ТНПА
Правостороннее расположение органов управления (подп. 194.3 п. 194 Правил)	ДТП по причине ограничения обзорности с места водителя, ослепление фарами ближнего света, недостаточная видимость правой обочины
Стекла, оконные проемы (подп. 194.12 п. 194 и п. 37 прил. 4 Правил)	ДТП по причине ограничения обзорности, усиление тяжести последствий из-за травмирования пленкой и дополнительными предметами, недостаточной видимости с места водителя

Таблица 18

**Требования к конструкции, техническому состоянию, регистрации ТС и их оснащению, направленные на предотвращение ДТП в темное время суток и в условиях недостаточной видимости дороги**

Объект регулирования ТНПА	Последствия невыполнения ТНПА
Внешние световые приборы (гл. 3 прил. 4 Правил)	ДТП по причине позднего обнаружения препятствия для дорожного движения, низкой (или полное отсутствие) информативности ТС, введение в заблуждение внешним видом
Стеклоочистители (подп. 194.11 п. 194 и п. 22 прил. 4 Правил), стеклоомыватели (п. 23 прил. 4 Правил), обдув стекол (п. 40 прил. 4 Правил)	ДТП по причине ограничения обзорности с места водителя
Отсутствуют предусмотренные конструкцией ТС заднее защитное устройство, грязезащитные фартуки и брызговики (п. 41 прил. 4 Правил)	ДТП по причине недостаточной видимости дороги, ограничения обзорности с места водителя
Внешние световые приборы (подп. 194.10 п. 194 и гл. 3 прил. 4 Правил)	ДТП по причине позднего обнаружения препятствия для дорожного движения, вводящего в заблуждение, низкой (или полное отсутствие) информативности ТС

Таблица 19

**Требования к конструкции, техническому состоянию, регистрации ТС и их оснащению, направленные на предотвращение ДТП в определенных погодных условиях и при наличии осадков**

Объект регулирования ТНПА	Последствия невыполнения ТНПА
Стеклоочистители (п. 22 прил. 4 Правил), стеклоомыватели (п. 23 прил. 4 Правил), обдув стекол (п. 40 прил. 4 Правил)	ДТП по причине ограничения обзорности с места водителя
Отсутствуют предусмотренные конструкцией ТС заднее защитное устройство, грязезащитные фартуки и брызговики (п. 41 прил. 4 Правил)	ДТП по причине недостаточной видимости дороги, ограничения обзорности с места водителя

В случае ДТП с ТС, на котором обнаружены нарушения, связанные с требованиями к конструкции, техническому состоянию, регистрации ТС и их оснащению, необходимо установить время и место прохождения последнего гостехосмотра; перечень нарушений требований Правил с момента последнего прохождения гостехосмотра до момента совершения ДТП.

## 7.5.

( )

**Планирование работы.** Надзор ДПС ГАИ применительно к водителям ТС, участвующим в дорожном движении, заключается в праве: требовать соблюдения НПА, регламентирующих требования к конструкции, техническому состоянию и государственной регистрации (перерегистрации) ТС, на котором они участвуют в дорожном движении; рассматривать дела об административных правонарушениях в отношении водителей ТС, участвующих в дорожном движении и нарушивших требования НПА.

Контроль в отношении ТС осуществляется постоянно, за исключением случаев участия в мероприятиях по контролю конструкции и технического состояния ТС в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь, в том числе НПА МВД. При организации деятельности ДПС по контролю конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС в первую очередь должно учитываться нарушение требований Правил и ТНПА, которые могут привести к ДТП в условиях несения службы (погода, темное время суток, условия недостаточной видимости как по отдельности, так и в любом сочетании между собой).

Методы выполнения нарядом ДПС обязанностей на постах и маршрутах патрулирования определяются на инструктаже.

При планировании работы места проведения контроля на маршруте места остановки ТС (расположение ТСОИ при смешанном и негласном контроле) должны быть оговорены в карточке маршрута патрулирования. Запрещается выставлять для несения службы на стационарных постах, дорогах вне населенного пункта и в темное время суток наряды ДПС в составе менее двух сотрудников ОВД (согласно Инструкции).

Одним из условий обеспечения реализации контроля выполнения водителями требований нормативных правовых актов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности в отношении ТС является расстановка сил и средств подразделения ДПС на обслуживаемой территории, которая планируется во взаимодействии с отделом технического надзора ГАИ. Контроль проводится, как правило, на площадках, приспособленных (оборудованных, используемых) для стоянки ТС, или в других местах, где это не создает опасности для движения потока автомобилей, поэтому транспортные потоки обычно отводятся от мест проведения контроля. Для водителей ТС продолжительность проведения контроля на дорогах, как правило, меньше, чем при периодическом техническом осмотре. При периодическом осмотре время на поездку к пункту технического осмотра и обратно прибавляется ко времени, необходимому для проведения осмотра. В 1993 г. Дорожная служба Норвегии использовала 8 491 чел/день на контроль автомобилей на дорогах. За это время был произведен осмотр 265 000 ТС. В среднем на осмотр одного ТС расходовалось 0,032 чел/день (8 491 делить на 265 000). В пересчете на 8-часовые рабочие дни это соответствует 0,256 ч, или 15 мин на одно ТС, прошедшее осмотр. Время 15 мин следует считать ориентировочным при планировании контроля в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС.

Формы и методы контроля организации ДПС представлены в табл. 20 в виде матрицы, элементы которой расположены на пересечении строк со столбцами и представляют собой сочетание форм и методов контроля, применяемых одновременно при несении службы нарядом ДПС.

**Визуальное наблюдение в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС в пешем порядке.** Пешее патрулирование осуществляется путем перемещения инспектора ДПС по краю тротуара (обочине дороги). Место несения службы выбирается с учетом обеспечения личной безопасности и максимальной видимости инспектора ДПС участниками дорожного движения, возможности для своевременного пресечения им нарушений Правил. При этом у инспектора должно быть достаточно времени для обнаружения нарушения и остановки нарушителя. При несении службы на посту, маршруте патрулирования в пешем порядке инспектор ДПС осуществляет мероприятия, направленные в первую очередь на предупреждение и пресечение наиболее опасных нарушений Правил в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС.

Таблица 20

**Матрица форм и методов контроля в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС, применяемых ДПС**

Форма контроля		Метод контроля				
		Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий		
Визуальное наблюдение	В пешем порядке	–	+	+	+	
	С использованием транспортных средств в движении	движение в потоке транспортных средств	гласный	+	+	+
			негласный	–	–	–
			смешанный	+	+	+
	С использованием транспортных средств в стационарном положении	расположение на опасных (аварийных) участках дорог	гласный	+	+	+
			негласный	–	–	–
			смешанный	–	–	–
	С использованием авиации	расположение в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения	гласный	+	+	+
		На стационарных постах		+	+	+
	С использованием авиации		–	–	–	

Контроль конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС в пешем порядке осуществляется визуальным наблюдением: за наличием на ТС регистрационных и опознавательных знаков ТС; внешне видимыми изменениями в конструкции ТС; техническим состоянием ТС; использованием внешними световыми

приборами; соблюдением водителем ТС других требований Правил для предотвращения ДТП в любых условиях, а также в темное время суток и условиях недостаточной видимости дороги, определенных погодных условиях, особенно при выпадении атмосферных осадков.

При осуществлении контроля инспектор ДПС в целях обеспечения личной безопасности: выбирает место несения службы так, чтобы быть отчетливо заметным участникам дорожного движения, использует специальную форму одежды (при осуществлении гласного контроля); избегает нахождения на скользких участках дорожного покрытия без служебной необходимости (п. 34, 88 Инструкции).

При визуальном наблюдении в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС в пешем порядке используются методы: предостережение, регулировочно-распорядительные действия, пресечение.

*Предостережение* заключается в присутствии (нахождении) инспектора ДПС на участке дороги, входящем в маршрут и отнесенном к наиболее опасным участкам, на котором конструкция, техническое состояние и наличие государственной регистрации (перерегистрации) ТС может оказать негативное влияние на обеспечение БДД; предупреждении участников дорожного движения о возможных последствиях в результате нарушения Правил.

*Регулировочно-распорядительные действия* заключаются в подаче сигнала остановки ТС, на котором имеются внешние видимые требующие его остановки признаки: отсутствие регистрационных и опознавательных знаков ТС, видимые изменения в конструкции, отсутствие на ветровом стекле допуска на участие в дорожном движении, нарушение правил пользования внешними световыми приборами, нарушение других требований Правил (например, требования Правил, направленные на предотвращение ДТП в темное время суток и в условиях недостаточной видимости дороги, предотвращение ДТП при выпадении осадков, предотвращение ДТП в определенных погодных условиях).

Место остановки транспортного средства выбирается так, как описано в разд. 5.3.

После остановки транспортного средства инспектор ДПС: находится рядом с остановленным ТС на расстоянии и в месте, которые исключают возможность нанесения удара дверью при ее резком открытии водителем или пассажирами, другими частями ТС при внезапном начале его движения либо в случае наезда на остановленное ТС другим ТС;

называет свою должность, наименование ОВД (подразделения), фамилию, причину, по которой осуществлено указанное действие (разъяс-

няет участнику дорожного движения, какое нарушение Правил им допущено и в чем оно заключается, если остановка произведена по этой причине), по требованию участника дорожного движения предъявляет служебное удостоверение, не выпуская его из рук;

выбирает в процессе проверки документов безопасную дистанцию между собой и водителем или иным участником дорожного движения, не поворачивается к нему спиной и той стороной тела, на которой находится оружие, ведет наблюдение за лицами, находящимися в ТС или рядом с ним, располагается в месте, чтобы другой сотрудник наряда ДПС в случае необходимости имел свободный сектор обстрела, исключая возможность попадания в посторонних лиц.

При исполнении служебных обязанностей инспектор ДПС должен проявлять спокойствие и выдержку, не вступать в пререкания, не терять самообладания. Разъяснения участникам дорожного движения о неправомерности их действий даются без нравоучений, доброжелательно, убедительно и ясно со ссылкой на соответствующие положения Правил или иные нормативные правовые акты (п. 49 Инструкции).

Проверка транспортного средства после остановки (возможные причины указаны выше) предполагает проведение проверки регистрационных документов на ТС и выяснение причины, по которой было остановлено ТС. При этом с регистрационными документами ТС при их проверке необходимо обращаться аккуратно. Запрещается делать в них какие-либо неслужебные записи или отметки. Если в документы вложены деньги или иные предметы, необходимо предложить владельцу самому забрать их (п. 53 Инструкции).

Проверка внесения изменений в конструкцию ТС или его переоборудования проводится визуально, а техническое состояние остановленного ТС проводится органолептически, т. е. проверка, выполняется с помощью соответствующих органов чувств квалифицированным специалистом без использования средств измерений.

Если для установления неисправности или условий, при наличии которых запрещается участие ТС в дорожном движении, требуется проведение проверки (испытания, контроля), то решение о запрещении эксплуатации ТС принимаются только на основании данных, полученных с помощью соответствующих технических средств. Несложная проверка (испытание, контроль) с помощью технических средств, которые могут находиться в месте остановки ТС (например, мобильные средства диагностики технического состояния ТС).

В случае невыполнения требований об остановке транспортного средства информация о выявленном нарушении Правил может быть

передана инспектором ДПС другому наряду ДПС или в ОДС подразделения ГАИ либо ГО-РУ-РОВД (при отсутствии ОДС в подразделении ГАИ) (п. 46 Инструкции).

*Пресечение* заключается в обязательном реагировании инспектора ДПС на неправомерные действия участников дорожного движения с целью предотвращения происшествий, повреждения элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и предупреждения их возможных последствий, обеспечения применения в отношении нарушителей Правил, установленных законодательством Республики Беларусь мер воздействия (п. 42 Инструкции).

Инспектор обязан выявлять и пресекать непосредственно обнаруженные правонарушения, выяснять причины и условия, способствующие совершению административных правонарушений против безопасности движения и эксплуатации ТС, осуществлять по ним ведение административного процесса, при этом следует избегать по возможности процессуальных и других действий на проезжей части дороги. Решение о запрещении эксплуатации ТС принимаются только на основании данных, полученных с помощью соответствующих технических средств (п. 57, 88 Инструкции).

В случае выявления неисправности, при которой запрещается эксплуатация ТС, и процессуально оформленном решении о таком запрещении инспектор ДПС оказывает содействие гражданам в вызове служб технической помощи для устранения технических неисправностей ТС и (или) для транспортировки неисправных ТС к месту стоянки или ремонта (п. 47 Инструкции).

***Визуальное наблюдение в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС с использованием ТС, в том числе ТСОИ, в движении в потоке ТС*** может быть гласным, негласным, смешанным и осуществляется путем перемещения наряда ДПС в ТС по маршруту патрулирования.

При *гласном* контроле используется оборудованное в соответствии с действующими НПА ТСОИ, на поверхности кузова которого нанесена цветографическая окраска. Место ТСОИ ДПС в потоке ТС выбирается с учетом: обеспечения БДД, максимальной видимости ТСОИ ДПС водителями ТС и другими участниками дорожного движения, возможности своевременного пресечения нарушений Правил со стороны участников дорожного движения. При несении службы на маршруте патрулирования в движении в потоке ТС наряд ДПС осуществляет мероприятия, направленные в первую очередь на предупреждение и пресечение наиболее опасных нарушений Правил.

Контроль конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС в движении в потоке ТС осуществляется визуальным наблюдением: за наличием на ТС регистрационных и опознавательных знаков ТС; внешне видимыми изменениями в конструкции ТС; техническим состоянием ТС; использованием внешними световыми приборами; соблюдением водителем ТС других требований Правил для предотвращения ДТП в любых условиях, особенно в темное время суток и в условиях недостаточной видимости дороги; определенных погодных условиях, при выпадении атмосферных осадков.

При *негласном* контроле используется ТС без специальной цветографической окраски. Решение об осуществлении негласного контроля за дорожным движением принимает командир (начальник) подразделения ДПС, начальник ОГАИ, о чем делается соответствующая запись в книге постовых ведомостей. Негласный контроль осуществляется, как правило, в дневное время, а в темное время суток – в населенных пунктах на участках улиц, имеющих наружное освещение. При осуществлении негласного контроля по решению старшего начальника наряд ДПС может быть в гражданской одежде.

При негласном контроле для подачи сигнала об остановке на ТС без цветографической окраски должен быть выставлен включенный проблесковый маячок красного цвета, а один из сотрудников ДПС должен быть в форменной одежде.

*Смешанный* контроль заключается в том, что движение в потоке ТС осуществляется одновременно на ТСОИ и ТС без специальной цветографической окраски.

При визуальном наблюдении в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС с использованием ТС, в том числе ТСОИ, в движении в потоке ТС используются методы: предостережение, регулировочно-распорядительные действия, пресечение.

*Предостережение* заключается: в присутствии (движении в потоке ТС) наряда ДПС на движущемся ТСОИ на наиболее напряженном участке маршрута патрулирования; предупреждении водителя движущегося или остановленного нарядом ДПС ТС о возможных последствиях нарушения Правил.

*Регулировочно-распорядительные действия* заключаются в подаче сигнала остановки ТС, на котором имеются внешние видимые признаки, требующие его остановки: отсутствие регистрационных и опознавательных знаков ТС; видимые изменения в конструкции; отсутствие на ветровом стекле допуска на участие в дорожном движении; нарушение правил пользования внешними световыми приборами; нарушение дру-

гих требований Правил (например, требования Правил, направленные на предотвращение ДТП в темное время суток и в условиях недостаточной видимости дороги; предотвращение ДТП при выпадении осадков; предотвращение ДТП в определенных погодных условиях).

Сигнал остановки на движущемся в потоке ТСОИ подается включением проблескового маячка красного цвета; специального звукового сигнала (при необходимости обратить внимание водителя останавливаемого ТС) и посредством подачи команды об остановке водителю с помощью СГУ.

При смешанном контроле правонарушение выявляет наряд ДПС, движущийся на ТС без цветографической окраски, а остановку и пресечение правонарушения – наряд ДПС на ТСОИ с цветографической окраской поверхности кузова. ТСОИ располагается на маршруте в заранее оговоренном месте или движется в потоке на некотором отдалении впереди ТС без цветографической окраски.

*Пресечение* правонарушения применительно к такой форме контроля выполняется после остановки ТС в порядке, изложенном в разд. 6.2.

В случае невыполнения требований об остановке ТС наряд ДПС действует так же, как и при визуальном наблюдении в отношении водителей ТС с использованием ТС, в том числе ТСОИ, в движении в потоке ТС (см. разд. 5.3).

*Визуальное наблюдение в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС с использованием ТС, в том числе ТСОИ, впереди потока ТС* не используется.

*Визуальное наблюдение в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС с использованием ТС в стационарном положении с расположением на опасных (аварийных) участках дорог* выполняется так же, как и в пешем порядке.

*Визуальное наблюдение в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС с использованием ТС в стационарном положении с расположением в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения* выполняется так же, как и в пешем порядке.

*Визуальное наблюдение в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС на стационарных постах* выполняется так же, как и в пешем порядке.

*Визуальное наблюдение в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС с использованием авиации* не используется.

Организация деятельности ДПС по контролю в отношении водителей ТС осуществляется с использованием технических средств, позволяющих выявить (и зафиксировать) правонарушение водителя. При этом технические средства условно делятся на две группы: оперативно-технические, контрольно-измерительные и другие технические средства, специальные приборы, оборудование, приспособления и инструменты, предназначенные 1) для фиксации регистрационных знаков ТС и сверки содержащихся на них сведений с базами данных о разыскиваемых ТС, другими базами данных ГАИ и 2) выявления и фиксации нарушений Правил в части технического состояния ТС. Они применяются в отношении ТС после его остановки. Использование технических средств инспектором ДПС при несении службы планируется решением командира (начальника) подразделения ДПС, начальника ОГАИ либо ответственного по подразделению. При использовании переносных (малогабаритных) специальных технических средств у наряда ДПС на маршруте должно быть с собой свидетельство об их государственной поверке либо ксерокопия указанного свидетельства.

Старший наряда ДПС отвечает за сохранность, правильность использования и применения специальных и технических средств, находящихся в его распоряжении.

Организация деятельности ДПС ГАИ по контролю в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС с использованием технических средств в пешем порядке направлена на установление принадлежности регистрационного знака данному типу ТС без его остановки. Остановка подозрительного ТС и дальнейшие действия выполняются аналогично, как и в пешем порядке (см. разд. 6.2).

В зависимости от имеющихся в наличии у наряда ДПС технических средств далее проводится контроль в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС.

**Контроль (проверка) с использованием технических средств ТС, в том числе ТСОИ, в движении в потоке ТС** осуществляется в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС. При этом может быть установлена принадлежность регистрационного знака данному типу ТС без остановки ТС.

Остановка подозрительного ТС и дальнейшие действия выполняются так, как описано в разд. 7.5. Дальнейшая проверка остановленного ТС проводится в зависимости от имеющихся в наличии у наряда ДПС технических средств, позволяющих провести контроль в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС.

**Контроль (проверка) в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС с использованием технических средств ТС, в том числе, ТСОИ, впереди потока ТС** не применяется.

Организация деятельности ДПС с использованием технических средств ТС в стационарном положении с расположением на опасных (аварийных) участках дорог направлена на контроль в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС. При этом может быть установлена принадлежность регистрационного знака данному типу ТС без остановки ТС. Остановка подозрительного ТС и дальнейшие действия выполняются так же, как и в пешем порядке (см. разд. 7.5).

Организация деятельности ДПС с использованием технических средств ТС в стационарном положении с расположением в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения направлена на контроль в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС. При этом может быть установлена принадлежность регистрационного знака данному типу ТС без остановки ТС. Остановка подозрительного ТС и дальнейшие действия выполняются так же, как и в пешем порядке (см. разд. 7.5).

Организация деятельности ДПС с использованием технических средств на стационарных постах направлена на контроль в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) ТС. При этом может быть установлена принадлежность регистрационного знака данному типу ТС без остановки ТС. Остановка подозрительного ТС и дальнейшие действия выполняются так же, как и в пешем порядке (см. разд. 7.5). Стационарный пост является сооружением, оборудованным специальными служебными помещениями, оснащенными специальными инженерными и иными техническими средствами, с прилегающей к нему территорией, на которой наряд ДПС выполняет возложенные на него задачи.

Организация деятельности ДПС по контролю в отношении конструкции, технического состояния и государственной регистрации (перерегистрации) транспортных средств с использованием ТС с использованием авиации не применяется.

## 8.1.

**Пассажир** – непричастное к управлению ТС физическое лицо, находящееся в (на) ТС, а также входящее (садящееся) в (на) ТС или сходящее (высаживающееся) с (из) ТС (подп. 2.4.4 п. 2 Правил). К пассажирам относятся и грузчики, следующие в грузовом автомобиле, а также физическое(ие) лицо(а), сопровождающее(ие) груз. Статус пассажира сохраняется за физическим лицом до тех пор, пока оно находится в соприкосновении с ТС, совершая посадку или высадку. Статус пассажира также имеет физическое лицо, которое при открытой двери маршрутного ТС стоит (располагается) на поверхности земли напротив функционального проема ТС для посадки (высадки) пассажиров и в любой момент может поставить ногу на подножку или взяться за поручень (ручку двери) ТС. Если пассажир не держится за поручень, то статус пешехода начинает действовать с момента, когда дверь будет закрыта или он встанет обеими ногами на поверхность земли и будет находиться от функционального проема ТС для посадки (высадки) пассажиров на расстоянии, с которого в любой момент не сможет поставить ногу на подножку, взяться за поручень<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> В настоящем разделе рассматривается правоохранительная деятельность ДПС применительно к пассажирам маршрутных ТС, а также пассажиров ТС, водители которых работают по найму и перевозят пассажиров за плату.

<sup>2</sup> Комментарий к Правилам дорожного движения / В.В. Бируля [и др.]. Минск : Тонпик, 2009. С. 19–20.

Общими правами участника дорожного движения (гл. 2 Правил) в полной мере пользуется любой пассажир, при этом он имеет право:

на обеспечение безопасных и эффективных условий дорожного движения (обеспечиваются водителями ТС: подп. 9.5, 9.7 п. 9, подп. 51.8, 51.9 п. 51, подп. 89.5 п. 89, п. 120–122, п. 130, подп. 171.5 п. 171, п. 174–177, п. 179, п. 180, подп. 181.2–181.7 п. 181, п. 198, п. 44 прил. 4);

получение от государственных органов и уполномоченных должностных лиц достоверной информации о безопасных условиях дорожного движения, причинах введения ограничения или запрещения движения по дорогам, качестве продукции, работ и услуг, связанных с обеспечением БДД (подп. 30.10 п. 30, п. 47–49 Инструкции);

получение медицинской помощи в случае ДТП (подп. 31.2 п. 31 Правил, п. 59 Инструкции);

обжалование в порядке, определенном законодательством, действий (бездействия) государственных органов, осуществляющих государственное регулирование и управление в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности (их должностных лиц);

возмещение причиненного им и (или) их имуществу вреда в порядке, установленном законодательством;

пользование иными правами в области дорожного движения, предусмотренными Правилами и иными актами законодательства (п. 178, часть вторая п. 124, подп. 143.5 п. 143 Правил).

Контролируемые со стороны ДПС параметры, регламентированные нормативными правовыми актами при перевозке пассажиров, приведены в табл. 21.

Таблица 21

**Контролируемые со стороны ДПС параметры, регламентированные нормативными правовыми актами при организованной перевозке пассажиров<sup>1</sup>**

Контролируемый параметр	НПА	Примечание
Обеспечение безопасных условий перевозки пассажиров со стороны водителя	подп. 9.7 п. 9 Правил	–
Обеспечение водителем ТС пристегивания ремнем безопасности пассажира (наличие мотошлема)	подп. 9.5 п. 9 Правил	–

<sup>1</sup> Перевозка пассажиров в организованной транспортной колонне рассматривается отдельно.

Продолжение табл. 21

Контролируемый параметр	НПА	Примечание
Расположение пассажира на грузовом автомобиле с бортовой платформой	подп. 24.3 п. 24 Правил	–
Включение аварийной световой сигнализации с целью предупреждения о возможном появлении пассажиров на проезжей части	подп. 51.8, 51.9 п. 51 Правил	–
Скорость грузового автомобиля вне населенного пункта при перевозке пассажиров в кузове	подп. 89.5 п. 89 Правил	не более 60 км/ч
Необходимость уступить дорогу пассажирам, идущим к маршрутному ТС	п. 120 Правил	–
Опережение трамвая с включенной аварийной световой сигнализацией	п. 121 Правил	запрещается
Необходимость уступить дорогу детям при посадке их в автобус	п. 122 Правил	–
Высадка пассажиров при вынужденной остановке на железнодорожном переезде	п. 130 Правил	–
Открытие (закрытие) двери ТС или оставление их открытыми, если это создает препятствие для движения других участников дорожного движения	п. 146 Правил	запрещается
Включение маячка оранжевого цвета при посадке и высадке детей	подп. 171.5 п. 171 Правил	ТС, специально предназначенное для перевозки детей
Соблюдение баланса между фактической и технически допустимой общей массой ТС при перевозке пассажиров	п. 174 Правил	–
Установленный стаж у водителя, перевозящего пассажиров в кузове грузового автомобиля	п. 175 Правил	–
Обязанность водителя грузового автомобиля проинструктировать пассажира о мерах безопасности	п. 176 Правил	–
Соответствие числа мест, оборудованных для сидения в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой, кузове-фургоне, и числа пассажиров	п. 177 Правил	–

Окончание табл. 21

Контролируемый параметр	НПА	Примечание
Соблюдение мер безопасности при перевозке групп детей в автобусе. Наличие опознавательного знака «Перевозка детей»	п. 179 Правил	–
Соблюдение мер безопасности перед посадкой и высадкой пассажиров, при посадке и высадке пассажиров	п. 180 Правил	–
Расположение пассажира на ТС вне установленных мест	подп. 181.2 п. 181 Правил	запрещается
Перевозка сверхнормативного числа пассажиров	подп. 181.3 п. 181 Правил	запрещается
Перевозка детей до двенадцати лет на переднем сиденье легкового автомобиля при отсутствии специального детского удерживающего устройства (сиденья), а также на заднем сиденье мотоцикла, мопеда	подп. 181.5 п. 181 Правил	запрещается
Перевозка детей на коленях у водителя, у пассажира на переднем сиденье легкового автомобиля	подп. 181.6 п. 181 Правил	запрещается
Перевозка детей в кузове грузового автомобиля	подп. 181.7 п. 181 Правил	запрещается
Перевозка пассажиров в буксируемом автобусе, троллейбусе, трамвае, грузовом автомобиле, колесном тракторе, самоходной машине	п. 190 Правил	запрещается
Наличие оборудования для перевозки пассажиров на грузовом автомобиле	п. 198 Правил	–
Комплектация и дополнительное оборудование ТС, на котором перевозятся пассажиры	п. 44 прил. 4 Правил	–

В случае ДТП с ТС, перевозившим пассажиров, необходимо обратить особое внимание на следующие параметры, подлежащие процессуальному оформлению:

расположение каждого из пассажиров в каждом ТС из числа участвовавших;

соблюдение правил перевозки пассажиров на каждом ТС (п. 216 Правил автомобильных перевозок пассажиров, принятых постановле-

нием Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 972 «О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров»);

наличие и использование на ТС оборудования и средств обеспечения безопасности пассажиров.

Кроме того, в соответствии с п. 28 Правил перевозки пассажиров водителем, выполняющим автомобильные перевозки пассажиров, должен иметь и представлять для проверки по требованию контролирующих лиц следующие документы:

водительское удостоверение на право управления ТС соответствующей категории и талон к нему;

карточку водителя и (или) регистрационные листки (тахограммы, распечатки) в необходимом количестве, если ТС оборудовано контрольным устройством (тахографом);

свидетельство о регистрации ТС (технический паспорт автомобиля); документ (сертификат), подтверждающий прохождение государственного технического осмотра;

страховое свидетельство (страховой полис, страховой сертификат), подтверждающее заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС;

страховое свидетельство (страховой полис) либо заверенную автомобильным перевозчиком его копию, подтверждающее заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности автомобильного перевозчика перед пассажирами;

путевой лист установленной формы;  
заказ-наряд на фрахтование ТС для автомобильной перевозки пассажиров по форме, утверждаемой Министерством транспорта и коммуникаций, при выполнении перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении;

акт технического осмотра автобуса или диагностическую карту с заключением о допуске автобуса к перевозке детей (при перевозке групп детей);

разрешение органа связи на использование средств радио- и спутниковой связи при их наличии на ТС в случаях, предусмотренных законодательством;

свидетельство о прохождении аттестации по соответствующим программам профессиональной подготовки водителей, выполняющих перевозку пассажиров автомобилями-такси;

удостоверение о прохождении водителем обучения безопасной работе с газобаллонными ТС и акты о прохождении освидетельствования баллонов и о переоборудовании ТС для работы на газовом топливе (при выполнении перевозок на ТС, работающем на сжатом или сжиженном газе).

## 8.2.

**Груз** – принимаемые (принятые) к автомобильной перевозке материальные ценности (груз товарного характера) и (или) принимаемые (принятые) к автомобильной перевозке предметы и материалы, не являющиеся материальными ценностями (груз нетоварного характера) (ст. 1 Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках»). Т. е. понятие «груз» включает: предметы, материалы, вещества, животных, которые перевозятся на ТС. Согласно Правилам требования к перевозке грузов направлены: на предотвращение ДТП в любых условиях с ТС, перевозящими груз; минимизацию тяжести последствий после ДТП; соблюдение экологических и противопожарных требований; возможность выполнения контрольных и информационных функций со стороны контролирующих органов (в отношении водителя ТС). Контролируемые со стороны ДПС параметры, регламентированные НПА при перевозке грузов, приведены в табл. 22.

Таблица 22

### Контролируемые со стороны ДПС параметры, регламентированные нормативными правовыми актами при перевозке грузов

Контролируемый параметр	НПА	Примечание
Скорость ТС с учетом особенностей и состояния груза, перевозимого им	п. 87, подп. 89.3 п. 89 Правил	Показания тахографа
Расположение ТС на проезжей части вне населенного пункта	п. 97 Правил	–
Перевозка груза на велосипеде	подп. 153.6 п. 153 Правил	–
Масса перевозимого груза и распределение нагрузки по осям	п. 182 Правил	–

Контролируемый параметр	НПА	Примечание
Размещение, крепление и состояние груза во избежание его смещения и падения	п. 183 Правил	Правила безопасного размещения и крепления грузов в кузове автомобильного транспортного средства, утвержденные постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10 октября 2005 г. № 58
Угроза БДД со стороны перевозимого груза	подп. 184.1 п. 184 Правил	Перевозка груза запрещается
Ограничение обзорности водителю со стороны груза	подп. 184.2 п. 184 Правил	Перевозка груза запрещается
Нарушение устойчивости, затруднение управления ТС со стороны груза	подп. 184.3 п. 184 Правил	Перевозка груза запрещается
Обзорность внешних световых приборов и световозвращателей, регистрационных и опознавательных знаков, наличие препятствия со стороны груза для восприятия сигналов, подаваемых рукой при неисправных (отсутствующих) световых указателях поворотов	подп. 184.4 п. 184 Правил	Перевозка груза запрещается
Наличие шума, пыли, загрязнение дороги и окружающей среды со стороны груза	подп. 184.5 п. 184 Правил	Перевозка груза запрещается
Обозначение груза, выступающего за установленные габариты	п. 185 Правил	Груз, выступающий за габариты ТС спереди или сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, подлежит обозначению
Соблюдение дорожных знаков: 3.11.1, 3.11.2 Ограничение массы	п. 7 Правил	Запрещается движение ТС, в том числе автопоездов, общая фактическая масса которых больше указанной на дорожном знаке

Контролируемый параметр	НПА	Примечание
3.12.1, 3.12.2 Ограничение нагрузки на ось	п. 7 Правил	Запрещается движение ТС, у которых фактическая нагрузка на любую ось больше указанной на дорожном знаке
3.13 Ограничение высоты	п. 7 Правил	Запрещается движение ТС, габаритная высота которых (с грузом или без груза) больше указанной на дорожном знаке
3.14 Ограничение ширины	п. 7 Правил	Запрещается движение ТС, габаритная ширина которых (с грузом или без груза) больше указанной на дорожном знаке
3.15.1, 3.15.2 Ограничение длины	п. 7 Правил	Запрещается движение ТС (автопоездов), габаритная длина которых (с грузом или без груза) больше указанной на дорожном знаке

В случае ДТП с ТС, перевозившим грузы, необходимо выполнить действия, предусмотренные при работе на месте ДТП, и уделить особое внимание креплению и размещению груза на ТС, а также положению груза на месте происшествия. В ряде случаев нарушение правил размещения и крепления груза является причиной ДТП и фактором, усугубляющим тяжесть его последствий.

**Правоохранительная деятельность ДПС ГАИ применительно к ТС, которые в процессе участия в дорожном движении перевозят крупногабаритные и (или) тяжеловесные грузы.** ТКТС – транспортное средство такой массы и (или) габаритов, при которых для проезда по дорогам требуется специальное разрешение согласно Инструкции (Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 августа 2011 г. № 50), выдаваемое в порядке, установленном законодательством<sup>1</sup>.

В соответствии со специальным разрешением и правилами производится движение тяжеловесного ТС и ТС, габаритные размеры которого с грузом превышают хотя бы один из следующих показателей:

высота – 4 м от поверхности дороги;

<sup>1</sup> Указ Президента Республики Беларусь от 26 ноября 2010 г. № 613 «О проезде тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования».

ширина – 2,75 м;  
длина – 12 м для автомобиля, прицепа; 20 м для автопоезда;  
груз выступает за габариты ТС по длине на 2 м и более (такое ТС относится к категории крупногабаритных).

Груз, выступающий за габариты ТС спереди или сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, должен быть обозначен опознавательными знаками «Крупногабаритный груз», а в темное время суток и (или) при недостаточной видимости дороги еще спереди – фонарем, излучающим белый свет, сзади – фонарем, излучающим красный свет.

Сопровождение ТС, которые перевозят крупногабаритные и (или) тяжеловесные грузы, автомобилем сопровождения является обязательным:

при ширине ТС более 4 м;  
длине автопоезда более 30 м;  
общей массе ТС более 80 т;  
условии что движущееся ТС частично занимает полосу встречного движения;

условии что движение ТС происходит в темное время суток, а также при необходимости проезда ТС по улицам населенных пунктов в светлое время суток при интенсивном движении;

необходимости проведения в процессе движения дополнительных мероприятий по регулированию дорожного движения для обеспечения беспрепятственного проезда ТС.

Требования к перевозке грузов согласно Правилам направлены: на предотвращение ДТП в любых условиях с ТС, перевозящими груз; минимизацию тяжести последствий ДТП; возможность выполнения контрольных и информационных функций (в отношении водителя ТС).

Контролируемые со стороны ДПС параметры, регламентированные нормативными правовыми актами при перевозке тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, приведены в табл. 23.

Таблица 23

**Контролируемые со стороны ДПС параметры,  
регламентированные нормативными правовыми актами  
при перевозке тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов**

Контролируемый параметр	НПА	Примечание
Скорость вне населенного пункта тяжеловесного и (или) крупногабаритного ТС	подп. 89.7 п. 89 Правил	Скорость устанавливается при согласовании условий перевозки

Контролируемый параметр	НПА	Примечание
Наличие включенного маячка оранжевого цвета	подп. 171.2 п. 171 Правил	–
Наличие опознавательных знаков	подп. 201.5, 201.10, 201.13 п. 201, п. 185 Правил	–
Расположение на проезжей части вне населенного пункта	п. 97 Правил	–
Наличие специального разрешения	подп. 10.5 п. 10, п. 186 Правил	Оригинал разрешения у водителя или лица, сопровождающего ТКТС
Наличие включенных фар ближнего света или дневных ходовых огней (при их наличии)	подп. 166.5 п. 166 Правил	–

ТКТС считается движущимся без специального разрешения в случаях, если при осуществлении весогабаритного контроля, проводимого в соответствии с законодательством, установлено, что:

весовые параметры ТКТС превышают указанные в специальном разрешении более чем на 10 %;

весовые параметры ТКТС, движущегося по многоразовому специальному разрешению, превышают более чем на 2 % весовые параметры, указанные в многоразовом специальном разрешении, а также при отклонении от маршрута движения ТКТС, указанного в многоразовом специальном разрешении;

габаритные параметры не соответствуют параметрам, указанным в специальном разрешении (при заявленной длине 30 м – на 1 м и более, при заявленной высоте 5 м – на 5 см и более, при заявленной ширине 5 м – на 10 см и более);

технические параметры ТКТС не соответствуют параметрам, указанным в специальном разрешении. К техническим параметрам относятся вид ТС и число его осей, межосевое расстояние, тип подвески, скатность колес;

вид груза не соответствует указанному в многоразовом специальном разрешении;

дополнительное согласование весогабаритных параметров ТКТС требуется для осуществления движения по автомобильным дорогам и установления особых условий движения;

особые условия движения и (или) вид сопровождения, указанные в специальном разрешении, не соблюдены;

изменения в специальное разрешение без соответствующего согласования с уполномоченной организацией, выдавшей специальное разрешение, внесены.

В случае ДТП с ТС, перевозившим крупногабаритные и (или) тяжеловесные грузы, кроме действий, предусмотренных при работе на месте ДТП, необходимо уделить особое внимание:

наличию специального разрешения для перевозки крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза;

согласованному в установленном порядке маршруту движения ТС;

креплению и размещению груза на ТС;

положению груза на месте происшествия.

В ряде случаев нарушение правил размещения и крепления груза, его обозначения являются причиной ДТП и фактором, усугубляющим тяжесть последствий.

**Правоохранительная деятельность ДПС ГАИ применительно к ТС, которые в процессе участия в дорожном движении перевозят опасные грузы.** Опасные грузы – вещества, материалы и изделия, обладающие свойствами, проявление которых при перевозке может послужить причиной взрыва и (или) пожара, привести к гибели, заболеванию, травмированию, отравлению, облучению или ожогам людей и (или) животных, а также вызвать повреждение сооружений, ТС, иных объектов перевозки и (или) нанести вред окружающей среде (ст. 1 Закона Республики Беларусь от 6 июня 2001 г. № 32-3 «О перевозке опасных грузов»).

Перевозка опасных грузов допускается только с соблюдением условий, предписанных в Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) (подписано в Женеве 30 сентября 1957 г.).

Перечисленные в Правилах требования к перевозке опасных грузов не являются исчерпывающими (согласно постановлению Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 8 декабря 2010 г. № 61 «Об утверждении Правил по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь») и направлены:

на предотвращение ДТП в любых условиях с ТС, перевозящими груз; минимизацию тяжести последствий ДТП;

возможность выполнения контрольных и информационных функций (в отношении водителя ТС).

Контролируемые со стороны ДПС параметры, регламентированные нормативными правовыми актами при перевозке опасных грузов, приведены в табл. 24.

Таблица 24

**Контролируемые со стороны ДПС параметры, регламентированные нормативными правовыми актами при перевозке опасных грузов**

Контролируемый параметр	НПА	Примечание
Маршрут перевозки (должен быть согласован с ГАИ)	п. 239 Правил по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь	Постановление Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 8 декабря 2010 г. № 61 «Об утверждении Правил по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь»
Скорость движения ТС, перевозящего опасные грузы вне населенного пункта	подп. 89.7 п. 89 Правил	Скорость устанавливается при согласовании условий перевозки
Наличие включенных фар ближнего света или дневных ходовых огней (при их наличии)	подп. 166.5 п. 166 Правил	–
Наличие опознавательных знаков	подп. 201.5, 201.11 п. 201 Правил	–
Наличие включенного маячка оранжевого цвета	подп. 171.2 п. 171 Правил	–
Соблюдение специальных дорожных знаков	Дорожный знак 3.32 – движение транспортных средств с опасными грузами запрещено Дорожные знаки 4.9.1–4.9.3 – направление движения транспортных средств с опасными грузами	–

Контролируемый параметр	НПА	Примечание
Сотрудники ГАИ при проверке ТС, перевозящих опасные грузы, должны иметь при себе информационные карточки, соответствующие требованиям Правил перевозки опасных грузов	п. 187 Правил п. 245 Правил по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь	Постановление Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 8 декабря 2010 г. № 61 «Об утверждении Правил по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь»

В случае ДТП, совершенного с участием ТС, перевозящего опасные грузы, или в случае его вынужденной остановки на маршруте прибывший инспектор ДПС:

контролирует правильность обозначения места ДТП или вынужденной остановки ТС в соответствии с требованиями Правил по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь;

информирует оперативного дежурного о времени и месте ДТП, его последствиях, наличии повреждений упаковки груза либо тары, вызвавших его утечку, числе пострадавших и характере полученных ими травм, сообщает сведения об идентификационном номере опасности, указанном на информационной таблице ТС, наименовании опасного груза, его маркировке, коде, количестве и действует по указанию оперативного дежурного;

оказывает содействие в ликвидации причин и последствий вынужденной остановки ТС, в случае утечки и невозможности установления опасных свойств перевозимого груза запрещает движение по дороге на расстоянии не менее 300 м от места ДТП и не допускает к нему посторонних лиц; докладывает оперативному дежурному об изменении обстановки (п. 61 Инструкции).

Пример аварийной карточки системы информации об опасности при транспортировке сжатого кислорода в баллонах приведен в табл. 25.

Кислород обладает окислительными свойствами, способствует горению. При воспламенении одежды пострадавшего следует окунуть в воду. В случае отсутствия воды одежда должна быть немедленно сброшена или сорвана с пострадавшего. Одежда, пропитанная кислородом, может некоторое время гореть без доступа воздуха, поэтому сбивать пламя или закрывать горящего в кошму для прекращения доступа воздуха не следует.

Пример аварийной карточки системы информации об опасности при транспортировке сжатого кислорода в баллонах

Наименование груза	Класс опасного груза по ДОПОГ	Код экстренных мер	№ по списку ООН
<b>КИСЛОРОД СЖАТЫЙ</b>	2.2	23. Определяет следующие действия: 2 – применять водяные струи; 3 – применять распыленную воду или тонкие струи	Кислород сжатый 1072
Синонимы O <sub>2</sub> , кислород газообразный медицинский			
<b>Физические свойства</b>		<b>Знак опасности:</b> 	
Температура кипения, °C –183 (760 мм рт. ст.)		<b>Вид опасности:</b>	
Температура плавления, °C –218,4		Газ бесцветный, без запаха. Не является легковоспламеняющимся, токсичным. Тяжелее воздуха, скапливается в низких участках поверхности. Не горюч. Поддерживает горение. Может вызывать возгорание горючих материалов, масел. С горючими газами образует взрывоопасные смеси. Емкость взрывается при нагревании	
Летучесть (упругость пара) –			
Плотность паров (по воздуху), г/см <sup>3</sup> 1,15–1,28			
Плотность (по воде), г/л 1,43			
Растворимость в воде: в воде практически не растворим			
Температура вспышки (воспламенения), °C	Температура самовоспламенения, °C	Область воспламенения паров, %	Пределы воспламенения, %
–	–	–	нижний   верхний
–	–	–	–   –
Не пожароопасен и не взрывоопасен			
Опасность для человека			
ПДК, мг/м <sup>3</sup>	ЛД <sub>50</sub> , мг/кг (при попадании внутрь)	ЛД <sub>50</sub> , мг/м <sup>3</sup> (через кожу)	ЛБ <sub>50</sub> , мл/м <sup>3</sup>
–	–	–	–
Кислород опасности для живых организмов не представляет			

Пути поступления в организм	При вдыхании	
Токсическое действие	Не токсичен	
<b>Воздействие на кожу и слизистые оболочки</b>	<b>Прочие виды опасности</b>	
Поражение дыхательных путей, главным образом легких, вплоть до отека. Возбуждение центральной нервной системы с развитием судорог характерно для действия O <sub>2</sub> под давлением. Сила токсического действия O <sub>2</sub> зависит от концентрации, давления, длительности вдыхания и от индивидуальной чувствительности. При нормальном давлении и температуре вреда организму не приносит. Пребывание в среде O <sub>2</sub> не вызывает раздражение кожных покровов	Опасность груза – баллоны с кислородом (сосуды под давлением 15÷20 МПа), при сильных ударах и нагревании свыше 60 °С могут разорваться и травмировать окружающих. Кислород обладает окисляющими свойствами, способствует горению. Попадание масла внутрь вентили баллонов со сжатым кислородом может вызвать взрыв	
Экологическая безопасность	Увеличение содержания кислорода в воздухе не влияет на окружающую среду	
<b>Огнегасительные средства</b>		
Рекомендуемые		Запрещаемые
при пожаре	при загорании	
Баллоны с кислородом и реципиенты необходимо вывести из зоны пожара, не допускать нагрева их поверхности более 60 °С. При невозможности вывести из зоны нагрева необходимо поливать баллоны (реципиенты) водой. При пожаре, кроме воды, можно применять углекислотные огнетушащие средства	Применять углекислотные огнетушители. Для тушения веществ в атмосфере, обогащенной кислородом, огнегасительные средства необходимо подавать с повышенной интенсивностью	Применение органических веществ (масла), а также жидких и твердых окислителей (перекись водорода, натрия и бария, хлораты и перхлораты, хлорная кислота, марганцовокислый калий, персульфаты, хроматы и бихроматы, селитры и т. д.
Меры оказания первой помощи		
При вдыхании	Вдыхание чистого O <sub>2</sub> в течение 24–48 ч или по 16 ч в сутки длительное время не оказывает заметного вредного воздействия (первая помощь не требуется)	
При остановке дыхания	Немедленно сделать искусственное дыхание и вызвать службу здравоохранения	

Меры оказания первой помощи	
При попадании в глаза, на кожу	Не требуется
При проглатывании	Не требуется

**Индивидуальные средства защиты**

Органов дыхания	Не требуются
Глаз	Не требуются
Кожи	Не требуются

Способы и средства обезвреживания – не требуется

(подпись, печать)

Начальник организации грузоотправителя

**Правоохранительная деятельность ДПС ГАИ применительно к учебным ТС.** Учебное транспортное средство – механическое транспортное средство, оборудованное и предназначенное для обучения лиц на право допуска к управлению аналогичным транспортным средством. Контролируемые со стороны ДПС параметры, регламентированные нормативными правовыми актами применительно к учебным ТС, приведены в табл. 26.

Таблица 26

**Контролируемые со стороны ДПС параметры, регламентированные нормативными правовыми актами применительно к учебным ТС**

Контролируемый параметр	НПА	Примечание
Дополнительное оборудование учебного ТС	п. 199 Правил	–
Опознавательный знак «Учебное транспортное средство»	подп. 201.4 п. 201 Правил	–
Наличие включенных фар ближнего света или дневных ходовых огней (при их наличии)	подп. 166.7 п. 166 Правил	–
Наличие пассажиров	подп. 181.4 п. 181 Правил	–
Пристегивание ремнем безопасности лица, управляющего учебным ТС	подп. 9.5 п. 9 Правил	–
Обучение в индивидуальном порядке только на площадках или автодромах, закрытых для дорожного движения,	подп. 9.13 п. 9 Правил	–

Контролируемый параметр	НПА	Примечание
при наличии у обучающего водительского удостоверения и водительского стажа не менее двух лет		–
Запрещается обучение управлению механическим ТС на автомагистралях	подп. 131.6 п. 131 Правил	–
Запрещается обучение управлению механическим ТС в жилой и пешеходной зонах на прилегающей территории	подп. 137.3 п. 137 Правил	–
Величина скорости учебного ТС вне населенных пунктов	подп. 89.4 п. 89 Правил	–
Движение по маршруту, согласованному с ГАИ	ТКП 5.3.14-2006 (04100)	Порядок сертификации услуг по подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей механических транспортных средств

В случае ДТП с участием учебного ТС особое внимание должно быть уделено лицу, обучавшему вождению ТС (инструктору), как подлежащему к привлечению к ответственности.

### 8.3.

-

**Планирование работы.** При организации деятельности ДПС необходимо учитывать, что из пяти совершенных ДТП с пострадавшими в четырех случаях в ТС находились пассажиры.

Пассажиры составляют около 19 % общего числа участвовавших в ДТП людей; из 10 пассажиров, участвующих в ДТП, 8 получают ранения и 1 погибает.

Результаты рассмотрения обстоятельств ДТП с участием ТС, перевозивших пассажиров, свидетельствуют о том, что причинами их возникновения, как правило, является пренебрежительное, самонадеянное отношение граждан и должностных лиц к исполнению обязанностей по соблюдению Правил.

В соответствии со ст. 11 Закона о дорожном движении ГАИ согласовывает открытие и изменение маршрутов перевозки пассажиров в регулярном сообщении.

Надзор ДПС ГАИ заключается в праве применительно к водителям ТС, участвующим в дорожном движении и перевозящим пассажиров:

требовать соблюдения нормативных правовых актов, регламентирующих требования к перевозке пассажиров;

рассматривать дела об административных правонарушениях в отношении водителей ТС, участвующих в дорожном движении и нарушивших требования нормативных правовых актов, регламентирующих перевозку пассажиров.

Контроль за дорожным движением осуществляется инспектором ДПС в соответствии с компетенцией в форме визуального контроля правил перевозки пассажиров и других требований Правил.

Контроль за ТС, перевозящими пассажиров, может осуществляться совместно с работниками Транспортной инспекции.

Совместный контроль осуществляется работниками ГАИ и Транспортной инспекции согласно предварительно утвержденным планам и графикам на соответствующий период в местах, определяемых по взаимному согласованию. Работники ГАИ самостоятельно в пределах своей компетенции осуществляют государственный контроль в области дорожного движения и обеспечения его безопасности. Работники Транспортной инспекции самостоятельно в пределах своей компетенции осуществляют контроль транспортной деятельности.

Методы выполнения нарядом ДПС обязанностей на постах и маршрутах патрулирования определяются на инструктаже. Решение об осуществлении негласного контроля за дорожным движением принимает командир (начальник) подразделения ДПС, начальник ОГАИ, о чем делается соответствующая запись в книге постовых ведомостей.

**Организация деятельности ДПС ГАИ при визуальном контроле.** Формы и методы организации ДПС при визуальном контроле применительно к участвующим в дорожном движении ТС, на которых перевозятся пассажиры, представлены в табл. 27 в виде матрицы. Элементы матрицы на пересечении строк со столбцами представляют собой сочетание форм и методов контроля, применяемых одновременно при несении службы нарядом ДПС.

Таблица 27

**Матрица форм и методов визуального контроля  
применительно к участвующим в дорожном движении ТС,  
на которых перевозятся пассажиры**

Форма контроля			Метод контроля				
			Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий		
Визуальное наблюдение	В пешем порядке	–	+	+	+		
	С использованием транспортных средств в движении	движение в потоке транспортных средств	гласный	+	+	+	
			негласный	–	–	–	
			смешанный	+	+	+	
	С использованием транспортных средств в стационарном положении	движение впереди потока транспортных средств	гласный	–	–	–	
			расположение на опасных (аварийных) участках дорог	гласный	+	+	+
				негласный	–	–	–
	С использованием транспортных средств в стационарном положении	расположение в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения	смешанный	–	–	–	
			гласный	+	+	+	
	На стационарных постах	–	гласный	+	+	+	
С использованием авиации	–	смешанный	–	–	–		

**Визуальное наблюдение нарядом ДПС ГАИ при контроле в пешем порядке применительно к участвующим в дорожном движении ТС, на которых перевозятся пассажиры,** имеет свои особенности. Пешее патрулирование (протяженность маршрута составляет, как правило, не

более 1 км) осуществляется путем перемещения инспектора ДПС по краю тротуара (обочине дороги). Место несения службы выбирается с учетом обеспечения личной безопасности и максимальной видимости инспектора ДПС участниками дорожного движения, возможности для своевременного пресечения им нарушений Правил. При несении службы на посту, маршруте патрулирования в пешем порядке инспектор ДПС осуществляет мероприятия, направленные в первую очередь на предупреждение и пресечение наиболее опасных нарушений Правил со стороны водителей ТС при перевозке пассажиров, и реагирует на «наименее опасные» нарушения Правил.

Контроль в форме визуального наблюдения в пешем порядке в отношении водителей ТС, участвующих в дорожном движении, носит правоохранительный характер и направлен на соблюдение прав перевозимых ими пассажиров.

Для обеспечения личной безопасности при осуществлении контроля за дорожным движением инспектор ДПС:

выбирает место несения службы так, чтобы быть отчетливо заметным участникам дорожного движения, использует специальную форму одежды (при осуществлении гласного контроля);

избегает нахождения на скользких участках дорожного покрытия без служебной необходимости (п. 34, 88 Инструкции).

При визуальном наблюдении в отношении водителей ТС в пешем порядке используются следующие методы: предостережение, регулировочно-распорядительные действия, пресечение.

*Предостережение* заключается:

в присутствии (нахождении) инспектора ДПС на наиболее опасном в данный момент времени участке дороги, входящем в маршрут патрулирования;

предупреждении водителя остановленного ТС о возможных последствиях, которые могут наступить в результате нарушения Правил.

*Регулировочно-распорядительные действия* заключаются в подаче сигнала остановки водителю ТС, чьи действия нарушают изложенные в Правилах права пассажира. Внешние признаки, при наличии которых есть необходимость остановить ТС:

пассажир не пристегнут ремнем безопасности (подп. 9.5 п. 9 Правил);

пассажир отвлекает водителя от управления ТС (подп. 24.1 п. 24 Правил);

пассажир высовывается в оконный проем во время движения (подп. 24.2 п. 24 Правил);

пассажир располагается на ТС вне установленных мест (подп. 181.2 п. 181 Правил);

пассажиры стоят в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой (п. 177 Правил).

Выбор места остановки ТС должен быть определен заранее (при планировании, в ходе инструктажа и т. д.), так как инспектору ДПС запрещается подавать водителю сигнал об остановке ТС на участках автомобильных дорог, улиц населенных пунктов, где остановка ТС запрещена Правилами, за исключением случаев, когда такая остановка связана с необходимостью предотвращения, пресечения правонарушения, задержания лица по подозрению в его совершении, предотвращения угрозы причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу граждан, а также случаев обозначения места остановки средствами организации дорожного движения (п. 50 Инструкции).

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 серьезную угрозу жизни и здоровью окружающих. Внедряясь в поток ТС, он обязан предупредить о своих намерениях напарника и действовать по предварительно отработанной с коллегами схеме<sup>1</sup>.

После остановки ТС инспектор ДПС:

находится рядом с остановленным ТС на расстоянии и в месте, которые исключают возможность нанесения удара дверью при ее резком открытии водителем или пассажирами, другими частями ТС при внезапном начале его движения либо в случае наезда на остановленное ТС другим ТС;

называет свою должность, наименование ОВД (подразделения), фамилию, причину, по которой осуществлено указанное действие (разъясняет участнику дорожного движения, какое нарушение Правил им допущено и в чем оно заключается, если остановка произведена по этой причине). По требованию участника дорожного движения предъявляет служебное удостоверение, не выпуская его из рук;

выбирает в процессе проверки документов безопасную дистанцию между собой и водителем (или иным участником дорожного движения), не поворачивается к нему спиной и той стороной тела, на которой находится оружие, ведет наблюдение за лицами, находящимися в ТС или рядом с ним;

располагается в таком месте, чтобы другой сотрудник наряда ДПС в случае необходимости имел свободный сектор обстрела, исключающий возможность попадания в посторонних лиц согласно п. 51, 88 Инструкции.

<sup>1</sup> Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба : пособие для сотрудника ГИБДД. М. : Спарк, 2000. С. 190.

После остановки ТС проверяются:

наличие оборудования для перевозки пассажиров на грузовом автомобиле (мотоцикле, мопеде) (п. 198 Правил, п. 49 прил. 4 Правил);

комплектация и дополнительное оборудование ТС, на котором перевозятся пассажиры (п. 44 прил. 4 Правил).

При исполнении служебных обязанностей инспектор ДПС должен проявлять спокойствие и выдержку, не вступать в пререкания, не терять самообладания. Разъяснения участникам дорожного движения о неправомерности их действий даются без нравоучений, доброжелательно, убедительно и ясно, со ссылкой на соответствующие положения Правил или иных нормативных правовых актов (п. 49 Инструкции).

В случае невыполнения требований об остановке ТС информация о выявленном нарушении Правил может быть передана инспектором ДПС другому наряду ДПС или в ОДС подразделения ГАИ либо РУ-ГО-РОВД (при отсутствии ОДС в подразделении ГАИ) (п. 46 Инструкции).

*Пресечение правонарушения* заключается в обязательном реагировании инспектора ДПС на неправомерные действия водителя-нарушителя с целью предотвращения происшествий, повреждения элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и предупреждения их возможных последствий, обеспечения применения в отношении нарушителей Правил, установленных законодательством Республики Беларусь мер воздействия (п. 42 Инструкции).

Инспектор обязан выявлять и пресекать непосредственно обнаруженные правонарушения, выяснять причины и условия, способствующие совершению административных правонарушений против безопасности движения и эксплуатации ТС, осуществлять по ним ведение административного процесса; при этом следует избегать по возможности процессуальных и других действий на проезжей части дороги (п. 57, 88 Инструкции).

При надлежащем оборудовании грузового автомобиля для перевозки пассажиров пресечению подлежит правонарушение со стороны пассажира.

*Визуальное наблюдение в отношении водителей ТС, на которых перевозятся пассажиры, с использованием ТС, в том числе ТСОН, в движении в потоке ТС* осуществляется путем перемещения наряда ДПС в ТС по маршруту патрулирования и может быть гласным, негласным, смешанным.

При *гласном контроле* используется ТСОН ДПС, на котором нанесена цветографическая окраска, и установлено соответствующее оборудование.

Место в потоке ТС выбирается с учетом:  
 обеспечения БДД;  
 максимальной видимости ТСОИ ДПС водителями ТС и другими участниками дорожного движения;  
 возможности своевременного пресечения нарушений Правил со стороны участников дорожного движения.

При несении службы на маршруте патрулирования в движении в потоке ТС наряд ДПС осуществляет мероприятия, направленные в первую очередь на предупреждение и пресечение наиболее опасных нарушений Правил.

*Негласный контроль* заключается в использовании ТСОИ без специальной цветографической окраски. Решение об осуществлении данного контроля за дорожным движением принимает командир (начальник) подразделения ДПС, начальник ОГАИ, о чем делается соответствующая запись в книге постовых ведомостей. При осуществлении негласного контроля по решению старшего начальника наряд ДПС может быть в гражданской одежде. Применительно к перевозке пассажиров на ТС негласный контроль имеет ограниченное применение. Негласный контроль проводится, как правило, в дневное время, а в темное время суток – в населенных пунктах на участках улиц, имеющих наружное освещение.

*Смешанный контроль* заключается в том, что движение в потоке ТС осуществляется одновременно на ТСОИ и ТС без специальной цветографической окраски.

При визуальном наблюдении в отношении водителей ТС с использованием ТС, в том числе ТСОИ, в движении в потоке ТС имеются свои особенности в применении следующих методов: предостережение, регулировочно-распорядительные действия, пресечение.

*Предостережение* при визуальном наблюдении в отношении водителей ТС с использованием ТС, в том числе ТСОИ, в движении в потоке ТС применяется при гласном контроле и заключается:

в присутствии (движении в потоке ТС) наряда ДПС на движущемся ТСОИ с цветографической окраской на наиболее напряженном участке маршрута патрулирования;

предупреждении водителя движущегося ТС (при помощи СГУ) или остановленного нарядом ДПС о последствиях, которые могут наступить в результате нарушения Правил.

*Регулировочно-распорядительные действия* применяются при визуальном наблюдении в отношении водителей ТС, на которых перевозятся пассажиры, с использованием ТС, в том числе ТСОИ, в движении

в потоке ТС и заключаются в подаче сигнала остановки ТС, водитель которого нарушил требования Правил.

Внешние признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, приведены в табл. 28.

Таблица 28

**Внешние признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, перевозящее пассажиров, для осуществления контроля**

Внешний признак	НПА
Перевозка детей в кузове грузового автомобиля	подп. 181.7 п. 181 Правил
Перевозка пассажиров в буксируемом автобусе, троллейбусе, трамвае, грузовом автомобиле, колесном тракторе, самоходной машине	п. 190 Правил
Перевозка детей в легковом автомобиле	п. 178; подп. 181.5, 181.6 п. 181 Правил
Соблюдение мер безопасности при перевозке групп детей в автобусе. Наличие опознавательного знака «Перевозка детей»	п. 179 Правил
Перевозка сверхнормативного числа пассажиров	подп. 181.3 п. 181 Правил
Расположение пассажира на грузовом автомобиле с бортовой платформой	подп. 24.3 п. 24 Правил
Расположение пассажира на ТС вне установленных мест	подп. 181.2 п. 181 Правил
Скорость грузового автомобиля вне населенного пункта при перевозке пассажиров в кузове более 60 км/ч	подп. 89.5 п. 89 Правил
Пассажир не пристегнут ремнем безопасности	подп. 9.5 п. 9 Правил
Пассажир отвлекает водителя от управления ТС	подп. 24.1 п. 24 Правил
Пассажир высовывается в оконный проем во время движения	подп. 24.2 п. 24 Правил
Расположение пассажира на ТС вне установленных мест	подп. 181.2 п. 181 Правил
Перевозка пассажиров на велосипеде	подп. 153.5 п. 153 Правил
Перевозка пассажиров на мопеде	подп. 153.5 п. 153 Правил
Пассажиры стоят в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой	п. 177 Правил

Сигнал об остановке на движущемся в потоке ТСОН подается:  
включением на нем проблескового маячка красного цвета;  
включением на нем специального звукового сигнала (чтобы при необходимости обратить внимание водителя останавливаемого ТС);  
подачей команды об остановке водителю с помощью СГУ.

При негласном контроле для подачи сигнала об остановке на ТС без цветографической окраски должен быть выставлен включенный проблесковый маячок красного цвета, один из сотрудников ДПС обязан быть в форменной одежде.

При *смешанном контроле* правонарушение выявляет наряд ДПС, движущийся на ТС без цветографической окраски, а остановку и пресечение правонарушения – наряд ДПС на ТСОН с цветографической окраской поверхности кузова. ТСОН с цветографической окраской располагается на маршруте в заранее обусловленном месте или движется в потоке на некотором отдалении впереди ТС без цветографической окраски.

Действия после остановки водителя-нарушителя изложены в разд. 8.3. При этом в зависимости от вида ТС, на котором осуществляется перевозка пассажиров, контролируются параметры, приведенные в табл. 29.

Таблица 29

**Параметры, контролируемые ДПС, в зависимости от вида ТС, на котором перевозятся пассажиры**

Контролируемый параметр	НПА
Наличие оборудования для перевозки пассажиров на грузовом автомобиле (мотоцикле, мопеде)	п. 198 Правил, п. 49 прил. 4 Правил
Комплектация и дополнительное оборудование ТС, на котором перевозятся пассажиры	п. 44 прил. 4 Правил
Соблюдение мер безопасности при перевозке групп детей в автобусе. Наличие опознавательного знака «Перевозка детей»	п. 179 Правил

*Пресечение правонарушения* применяется при визуальном наблюдении в отношении водителей ТС, на которых перевозятся пассажиры, с использованием ТС, в том числе ТСОН, в движении и выполняется после остановки ТС в том же порядке, который изложен в разд. 7.5.

В случае невыполнения требований об остановке транспортного средства информация о выявленном нарушении Правил может быть передана инспектором ДПС другому наряду ДПС или в ОДС подразделения ГАИ либо РУ-ГО-РОВД (при отсутствии ОДС в подразделении ГАИ). Также может быть принято решение о преследовании.

Если принимается решение о преследовании ТС, инспектор ДПС докладывает об этом оперативному дежурному, далее действуя по его указанию и в соответствии со складывающейся обстановкой.

Для обеспечения личной безопасности и безопасности участников дорожного движения во время преследования ТС инспектор ДПС:

использует на ТСОН световую и звуковую сигнализацию;

выбирает скорость движения, исходя из конкретных условий и необходимости обеспечения при этом БДД;

постоянно отслеживает действия водителя преследуемого ТС и других участников дорожного движения;

докладывает оперативному дежурному о своем местонахождении и направлении движения преследуемого ТС;

информирует, используя громкоговорящее устройство, других участников дорожного движения о необходимости проявления внимательности и соблюдения мер предосторожности.

**Визуальное наблюдение в отношении водителей ТС, на которых перевозятся пассажиры, с использованием ТСОН в стационарном положении с расположением на опасных (аварийных) участках дорог, а также в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения** имеет свою специфику. Визуальное наблюдение в отношении водителей ТС с использованием ТСОН в стационарном положении с расположением на опасных (аварийных) участках дорог выполняется так же, как и в пешем порядке (см. разд. 8.3).

В случае невыполнения требований об остановке ТС наряд ДПС действует в порядке, изложенном в разд. 7.5.

**Визуальное наблюдение в отношении водителей ТС на стационарных постах** имеет отличительные особенности. Стационарный пост представляет собой сооружение, оборудованное специальными служебными помещениями, оснащенными специальными, инженерными и иными техническими средствами, с прилегающей к нему территорией, на которой наряд ДПС выполняет возложенные на него задачи.

Визуальное наблюдение в отношении водителей ТС с использованием ТС в стационарном положении с расположением в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения выполняется так же, как и в пешем порядке (см. разд. 8.3).

В случае невыполнения требований об остановке ТС наряд ДПС действует в порядке, изложенном в п. 46 Инструкции.

**Организация деятельности ДПС ГАИ по контролю в отношении водителей ТС с использованием технических средств.** Из всего перечня технических средств при контроле в отношении водителей ТС, на которых перевозятся пассажиры, в первую очередь применяются те, которые позволяют выявить (выявить и зафиксировать) правонарушение водителя.

К таким техническим средствам относятся:

оперативно-технические, контрольно-измерительные и другие специальные приборы, оборудование, приспособления и инструменты, предназначенные для измерения скорости движения ТС;

приборы фиксации регистрационных знаков ТС и сверки содержащихся на них сведений с базами данных о разыскиваемых ТС, другими базами данных ГАИ;

приборы выявления и фиксации нарушений Правил.

Использование технических средств инспектором ДПС при несении службы планируется решением командира (начальника) подразделения ДПС, начальника ОГАИ либо ответственного по подразделению.

При использовании переносных (малогабаритных) специальных технических средств у наряда ДПС на маршруте должно быть в наличии свидетельство об их государственной поверке либо его ксерокопия.

Старший наряда ДПС отвечает за сохранность и правильность применения специальных и технических средств, находящихся в его распоряжении.

Технические средства могут использоваться одновременно с визуальным наблюдением. Формы и методы организации ДПС при контроле с использованием технических средств применительно к участвующим в дорожном движении ТС, на которых перевозятся пассажиры, представлены в табл. 30 в виде матрицы. Элементы матрицы на пересечении строк со столбцами представляют собой сочетание форм и методов контроля, применяемых одновременно при несении службы нарядом ДПС. Приведенная матрица аналогична матрице форм и методов с применением визуального контроля.

При осуществлении контроля (визуально или с помощью технических средств) за соблюдением скоростных режимов движения, режима труда и отдыха водителями ТС, выполняющими перевозки пассажиров, а также требований НПА Республики Беларусь, регулирующих деятельность на автомобильном транспорте, необходимо учитывать, что тахограф должен быть установлен на ТС в соответствии с международными соглашениями и актами законодательства Республики Беларусь.

В соответствии с п. 43 прил. 4 Правил неисправный тахограф входит в перечень условий и неисправностей ТС, при которых запрещается их участие в дорожном движении.

Таблица 30

**Матрица форм и методов контроля с использованием технических средств применительно к участвующим в дорожном движении ТС, на которых перевозятся пассажиры**

Форма контроля			Метод контроля			
			Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий	
С использованием технических средств	В пешем порядке	–	+	+	+	
	С использованием транспортных средств в движении	движение в потоке транспортных средств	гласный	+	+	–
			негласный	–	–	–
		смешанный	+	+	+	
		движение впереди потока транспортных средств	гласный	–	–	–
	С использованием транспортных средств в стационарном положении	расположение на (аварийных) опасных участках дорог	гласный	+	+	+
			негласный	+	+	+
		смешанный	+	+	+	
		расположение в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения	гласный	+	+	+
	На стационарных постах	–	гласный	+	+	+
С использованием авиации	–	смешанный	–	–	–	

Тахограф представляет собой контрольное устройство (средство измерения), устанавливаемое на механических ТС с целью непрерывного измерения и (или) регистрации в автоматическом режиме пройденного пути, скорости движения этих ТС, периодов работы, отдыха водителей и иной информации.

В соответствии с п. 15 Правил водитель механического ТС, оборудованного тахографом, по требованию сотрудников ГАИ, должностных лиц Транспортной инспекции Министерства транспорта и коммуникаций обязан представлять:

- при аналоговом тахографе – регистрационные листки (тахограммы);
- при цифровом тахографе – карточку водителя, распечатки с тахографа, регистрационные листки (тахограммы), также он должен предоставить доступ к тахографу;
- свидетельство о проверке (калибровке) тахографа.

Тахограф может не устанавливаться при осуществлении международных автомобильных перевозок в государства (или из них), с которыми у Республики Беларусь имеется договоренность о возможности выполнения перевозок ТС без использования тахографа. В таком случае водитель должен иметь личную контрольную книжку и вносить в нее от руки (с использованием соответствующих графических изображений) сведения о своей производственной деятельности и периодах отдыха. При этом режим труда и отдыха водителя при осуществлении перевозок контролируется на основании путевого(ых) листа(ов) и регистрационных листков тахографа либо личной контрольной книжки.

Соблюдение водителями ТС скоростных режимов движения может контролироваться работниками ГАИ с помощью измерителей скорости и на основании записей тахограмм.

При осуществлении государственного контроля в области дорожного движения и обеспечения его безопасности работники ГАИ проверяют у водителя документы в соответствии со своей компетенцией, а также соблюдение требований законодательства Республики Беларусь, ЕСТР и Инструкции по установке и эксплуатации тахографов, записи тахограммы за текущий день, в течение которого водитель управлял ТС.

Контроль скоростных режимов движения ТС по записям тахограмм производится в следующем порядке:

- в населенном пункте нарушение скоростного режима фиксируется работником ГАИ, если в зоне записи скорости тахограммы имеется соответствующая запись о превышении установленной скорости движения;

- вне населенного пункта нарушение скоростного режима фиксируется работником ГАИ, если в зоне записи скорости тахограммы имеется

- соответствующая запись о превышении установленной скорости движения по длительности более одной минуты.

В тахограмме должны быть указаны:

- фамилия и имя водителя (при установке тахограммы);
- наименование пункта отправления (при установке тахограммы);
- наименование пункта прибытия (при смене тахограммы);
- даты установки тахограммы (при установке тахограммы);
- дата снятия тахограммы (при смене тахограммы);
- регистрационный номер каждого ТС, для работы на котором назначен водитель, как в начале первой поездки, зарегистрированной на тахограмме, так и в случае смены ТС в ходе использования водителем этой же тахограммы;

- показания счетчика пробега при установке тахограммы;
- показания счетчика пробега при смене тахограммы;
- общий пробег за сутки (при смене тахограммы);
- время каждой смены ТС (при смене ТС).

- Тахограмма должна соответствовать требованиям ЕСТР.

В случае неисправности тахографа водитель должен внести от руки в тахограмму (с использованием соответствующих графических изображений) на ее оборотной стороне сведения о своей производственной деятельности и периодах отдыха.

В личной контрольной книжке должны быть указаны номер и дата ее выдачи, фамилия водителя, а также страна регистрации ТС, печать и реквизиты организации, выдавшей книжку.

Фактическое время выезда и показания спидометра по путевому листу (для автомобильных перевозчиков, являющихся резидентами Республики Беларусь) должны соответствовать показаниям тахограммы или личной контрольной книжки.

После проведения контроля при осуществлении автомобильной перевозки работником ГАИ или Транспортной инспекции делается соответствующая запись (отметка) о проверке, заверенная печатью установленной формы согласно прил. 1 и 2 к Инструкции, о дате и времени проверки на обратной стороне тахограммы и в путевом листе.

В случае обнаружения нарушения требований нормативных правовых актов, касающихся режима труда и отдыха водителей, установки и эксплуатации тахографа, Правил, других актов законодательства, регламентирующих транспортную деятельность, работник Транспортной инспекции либо ГАИ в пределах своей компетенции составляет акт проверки юридического лица или индивидуального предпринимателя либо протокол об административном правонарушении в отношении водителя ТС.

## 8.4.

**Планирование работы ГАИ** в соответствии со ст. 11 Закона о дорожном движении согласовывает в случаях, предусмотренных законодательством Республики Беларусь, маршруты движения ТКТС и перевозки опасных грузов.

В настоящее время перевозка грузов осуществляется в условиях интенсивного движения пешеходов и ТС. Нарушение нормативных требований к данному виду деятельности приводит к значительным потерям в результате ДТП. Результаты рассмотрения обстоятельств ДТП с участием ТС, перевозивших грузы, свидетельствуют, что причинами их возникновения, как правило, является пренебрежительное, самонадеянное отношение граждан и должностных лиц к исполнению обязанностей по соблюдению Правил. Так, из общего числа ДТП в 75 % случаев ТС перевозило груз; ДТП с опасным, крупногабаритным и опасным грузом составляют около 0,3 % общего числа ДТП с ТС, перевозившими грузы.

Надзор ДПС ГАИ заключается в праве применительно к водителям ТС, участвующим в дорожном движении и перевозящим грузы:

требовать соблюдения нормативных правовых актов, регламентирующих требования к перевозке грузов;

рассматривать дела об административных правонарушениях в отношении водителей ТС, участвующих в дорожном движении и нарушивших требования нормативных правовых актов, регламентирующих перевозку грузов.

Контроль за дорожным движением осуществляется инспектором ДПС в соответствии с компетенцией в форме визуального контроля правил перевозки грузов и других требований Правил.

Методы выполнения нарядом ДПС обязанностей на постах и маршрутах патрулирования определяются на инструктаже.

Решение об осуществлении негласного контроля за дорожным движением принимает командир (начальник) подразделения ДПС, начальник ОГАИ, о чем делается соответствующая запись в книге постовых ведомостей.

**Организация деятельности дорожно-патрульной службы ГАИ при контроле перевозки грузов.** Формы и методы организации ДПС при визуальном наблюдении и контроле с использованием технических

средств применительно к участвующим в дорожном движении ТС, на которых перевозятся грузы, представлены в табл. 31 в виде матрицы. Элементы матрицы на пересечении строк со столбцами представляют собой сочетание форм и методов контроля, применяемых одновременно при несении службы нарядом ДПС.

Таблица 31

**Матрица форм и методов визуального контроля с использованием технических средств применительно к участвующим в дорожном движении ТС, на которых перевозятся грузы**

Форма контроля		Метод контроля				
		Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий		
Визуальное наблюдение Наблюдение с использованием технических средств	В пешем порядке	–	+	+	+	
	С использованием транспортных средств в движении	движение в потоке транспортных средств	гласный	+	+	+
			негласный	+	+	+
			смешанный	+	+	+
		движение впереди потока транспортных средств	гласный	–	–	–
	С использованием транспортных средств в стационарном положении	расположение на опасных (аварийных) участках дорог	гласный	+	+	+
			негласный	+	+	+
			смешанный	+	+	+
		расположение в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения	гласный	+	+	+

Форма контроля				Метод контроля		
				Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий
На стационарных постах	–	гласный	+	+	+	
С использованием авиации	–	смешанный	+	+	+	

К техническим средствам, используемым ДПС при контроле перевозки грузов, можно отнести:

оперативно-технические, контрольно-измерительные и другие технические средства, специальные приборы, оборудование, приспособления и инструменты, предназначенные для измерения скорости движения ТС;

приборы фиксации регистрационных знаков ТС и сверки содержащихся на них сведений с базами данных о разыскиваемых ТС, другими базами данных ГАИ;

приборы выявления и фиксации нарушений Правил.

Использование технических средств инспектором ДПС при несении службы планируется решением командира (начальника) подразделения ДПС, начальника ОГАИ либо ответственного по подразделению.

При использовании переносных (малогабаритных) специальных технических средств у наряда ДПС на маршруте должно быть в наличии свидетельство об их государственной поверке либо его ксерокопия.

Старший наряда ДПС отвечает за сохранность, правильность использования и применения специальных и технических средств, находящихся в его распоряжении.

**Визуальное наблюдение нарядами ДПС ГАИ и наблюдение с применением технических средств при контроле в пешем порядке применительно к участвующим в дорожном движении ТС, на которых перевозятся грузы.** Пешее патрулирование (протяженность состав-

ляет, как правило, не более 1 км) осуществляется путем перемещения инспектора ДПС по краю тротуара (обочине дороги). Место несения службы выбирается с учетом обеспечения личной безопасности и максимальной видимости инспектора ДПС участниками дорожного движения, возможности для своевременного пресечения им нарушений Правил. При несении службы на посту, маршруте патрулирования в пешем порядке инспектор ДПС осуществляет мероприятия, направленные в первую очередь на предупреждение и пресечение наиболее опасных нарушений Правил со стороны водителей ТС при перевозке грузов, а также реагирует и на «наименее опасные» нарушения Правил.

Контроль в форме визуального наблюдения и с применением технических средств в пешем порядке в отношении водителей ТС, участвующих в дорожном движении, носит правоохранительный характер и направлен на обеспечение безопасности участников дорожного движения.

Для обеспечения личной безопасности при осуществлении контроля за дорожным движением инспектор ДПС:

выбирает место несения службы так, чтобы быть отчетливо заметным участникам дорожного движения, использует специальную форму одежды (при осуществлении гласного контроля);

избегает нахождения на скользких участках дорожного покрытия без служебной необходимости (п. 34, 88 Инструкции).

При визуальном наблюдении в отношении водителей ТС в пешем порядке используются следующие методы: предостережение, регулировочно-распорядительные действия, пресечение.

**Предостережение** заключается:

в присутствии (нахождении) инспектора ДПС на наиболее опасном в данный момент времени участке дороги, входящем в маршрут патрулирования;

предупреждении водителя остановленного ТС о последствиях, которые могут наступить в результате нарушения Правил.

**Регулировочно-распорядительные действия** заключаются в подаче сигнала остановки водителю ТС, действия которого нарушают требования Правил.

**Внешние признаки, при наличии которых есть необходимость остановить ТС, перевозящее груз:**

наличие ТС, перевозящего груз на участке дороги, на котором запрещено его участие в дорожном движении;

невыполнение требований дорожных знаков 3.11.1, 3.11.2, 3.12.1, 3.12.2, 3.13, 3.14, 3.15.1, 3.15.2 (п. 7 Правил);

закрыта обзорность внешних световых приборов и световозвращателей, регистрационных и опознавательных знаков (подп. 184.4 п. 184 Правил);

наличие препятствия со стороны груза для восприятия сигналов, подаваемых рукой при неисправных (отсутствующих) световых указателях поворотов (подп. 184.4 п. 184 Правил);

наличие шума, пыли, загрязнения дороги и окружающей среды со стороны груза (подп. 184.5 п. 184 Правил);

груз, выступающий за установленные габариты ТС, не обозначен (п. 185 Правил);

наличие угрозы БДД со стороны перевозимого груза (подп. 184.1 п. 184 Правил);

ограничение обзорности водителю со стороны груза (подп. 184.2 п. 184 Правил);

перевозка на велосипеде груза, запрещенного к перевозке (подп. 153.6 п. 153 Правил).

**Внешние признаки, при наличии которых есть необходимость остановить ТС, перевозящее тяжеловесный и (или) крупногабаритный груз:**

не включен ближний свет в фарах или дневные ходовые огни (при их наличии) (подп. 166.5 п. 166 Правил);

не включен или отсутствует маячок оранжевого цвета (подп. 171.2 п. 171 Правил);

нет соответствующих опознавательных знаков (подп. 201.5, 201.10, 201.13 п. 201; п. 185 Правил).

**Внешние признаки, при наличии которых есть необходимость остановить ТС, перевозящее опасный груз<sup>1</sup>:**

наличие ТС, перевозящего груз на участке дороги, на котором запрещено его участие в дорожном движении;

не включен ближний свет в фарах или дневные ходовые огни (при их наличии) (подп. 166.5 п. 166 Правил);

не включен или отсутствует маячок оранжевого цвета (подп. 171.2 п. 171 Правил);

нет соответствующих опознавательных знаков (подп. 201.5, 201.11 п. 201 Правил);

невыполнение требований дорожных знаков 3.32, 4.9.1–4.9.3 (п. 7 Правил).

С применением технических средств выявляются:

превышение скорости ТС, перевозящим груз;

движение ТС, перевозящего груз в зоне запрещения таких перевозок.

<sup>1</sup> Сотрудники ГАИ при проверке ТС, перевозящих опасные грузы, должны иметь при себе информационные карточки, соответствующие требованиям Правил перевозки опасных грузов.

Выбор места остановки транспортного средства, перевозящего груз, должен быть определен заранее (при планировании, в ходе инструктажа и т. д.), так как инспектору ДПС запрещается подавать водителю сигнал об остановке ТС на участках автомобильных дорог, улиц населенных пунктов, где остановка ТС запрещена Правилами, за исключением случаев, когда такая остановка связана с необходимостью предотвращения, пресечения правонарушения, задержания лица по подозрению в его совершении, предотвращения угрозы причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу граждан, а также случаев обозначения места остановки средствами организации дорожного движения (п. 50 Инструкции).

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 поток ТС, он обязан предупредить о своих намерениях напарника и действовать по предварительно отработанной с коллегами схеме<sup>1</sup>.

После остановки транспортного средства инспектор ДПС:

находится рядом с остановленным ТС на расстоянии и в месте, которые исключают возможность нанесения удара дверью при ее резком открытии водителем или пассажиром, другими частями ТС при внезапном начале его движения либо в случае наезда на остановленное ТС другим ТС;

называет свою должность, наименование ОВД (подразделения), фамилию, причину, по которой осуществлено указанное действие (разъясняет участнику дорожного движения, какое нарушение Правил им допущено и в чем оно заключается, если остановка произведена по этой причине), по требованию участника дорожного движения предъявляет служебное удостоверение, не выпуская его из рук;

выбирает в процессе проверки документов безопасную дистанцию между собой и водителем (или иным участником дорожного движения), не поворачивается к нему спиной и той стороной тела, на которой закреплено оружие, ведет наблюдение за лицами, находящимися в ТС или рядом с ним;

располагается в таком месте, чтобы другой сотрудник наряда ДПС в случае необходимости имел свободный сектор обстрела, исключающий возможность попадания в посторонних лиц согласно п. 51, 88 Инструкции. При выборе места необходимо учитывать требования ст. 29 Закона Рес-

<sup>1</sup> Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба : пособие для сотрудника ГИБДД. М. : Спарк, 2000. С. 190.

публики Беларусь от 17 июля 2007 г. № 263-3 «Об органах внутренних дел» (Закон об ОВД), согласно которой запрещается применять и использовать оружие в направлении средств транспортировки огнеопасных, взрывоопасных, а также сильнодействующих и ядовитых веществ.

После остановки ТС, перевозящего груз, проверяется:

масса перевозимого груза (сверка документов на груз, грузоподъемность ТС, взвешивание) согласно п. 182 Правил;

размещение, крепление и состояние груза согласно п. 183 Правил; информация с тахографа.

В соответствии с п. 340 Правил автомобильных перевозок грузов утвержденных Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970, водитель, выполняющий внутрисреспубликанские автомобильные перевозки грузов, должен иметь:

путевой лист;

товарно-транспортную накладную;

свидетельство о регистрации (технический паспорт, технический талон механического ТС, прицепа(ов) к нему;

документ (сертификат) о прохождении государственного технического осмотра;

документ, подтверждающий заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца ТС (договор пограничного страхования либо действительный на территории Республики Беларусь договор страхования «Зеленая карта»);

копию договора аренды, если автомобильный перевозчик не является владельцем грузового автомобиля;

санитарный паспорт на грузовой автомобиль (при выполнении автомобильных перевозок скоропортящихся грузов и грузов, требующих при их автомобильной перевозке соблюдения специального санитарного режима), за исключением ТС, выполняющих международные перевозки;

медицинскую справку о состоянии здоровья водителя, за исключением водителей, выполняющих международные перевозки.

После остановки ТС, перевозящего тяжеловесный и (или) крупногабаритный груз, проверяется:

наличие опознавательных знаков (подп. 201.5, 201.10, 201.13 п. 201; п. 185 Правил);

наличие специального разрешения (подп. 10.5 п. 10, п. 186 Правил).

После остановки ТС, перевозящего опасный груз, проверяется:

наличие опознавательных знаков (подп. 201.5, 201.11 п. 201 Правил);

наличие специального разрешения (п. 239 Постановления Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970) (согласование маршрута с ГАИ).

При исполнении служебных обязанностей инспектор ДПС должен проявлять спокойствие и выдержку, не вступать в пререкания, не терять самообладания. Разъяснения участникам дорожного движения о неправомерности их действий даются без нравоучений, доброжелательно, убедительно и ясно со ссылкой на соответствующие положения Правил или иных НПА (п. 49 Инструкции).

В случае невыполнения требований об остановке ТС информация о выявленном нарушении Правил может быть передана инспектором ДПС другому наряду ДПС или в ОДС подразделения ГАИ либо ГО-РУ-РОВД (при отсутствии ОДС в подразделении ГАИ) (п. 46 Инструкции).

*Пресечение правонарушения* заключается в обязательном реагировании инспектора ДПС на неправомерные действия водителя-нарушителя с целью предотвращения происшествий, повреждения элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и предупреждения их возможных последствий, обеспечения применения в отношении нарушителей Правил, установленных законодательством Республики Беларусь, мер воздействия (п. 42 Инструкции).

Инспектор ДПС обязан выявлять и пресекать непосредственно обнаруженные правонарушения, выяснять причины и условия, способствующие совершению административных правонарушений против безопасности движения и эксплуатации ТС, осуществлять по ним ведение административного процесса; при этом следует избегать по возможности процессуальных и других действий на проезжей части дороги (п. 57, 88 Инструкции).

*Визуальное наблюдение и наблюдение с применением технических средств в отношении водителей ТС, перевозящих грузы, с использованием ТС, в том числе ТСОИ, в движении в потоке ТС* может быть гласным, негласным, смешанным и осуществляется путем перемещения наряда ДПС в ТС по маршруту патрулирования.

При *гласном контроле* используется ТСОИ ДПС, на котором нанесена цветографическая окраска и установлено соответствующее оборудование.

Место в потоке ТС выбирается с учетом:

обеспечения БДД;

максимальной видимости ТСОИ ДПС водителями ТС и другими участниками дорожного движения;

возможности своевременного пресечения нарушений Правил со стороны участников дорожного движения.

При несении службы на маршруте патрулирования в движении в потоке ТС наряд ДПС осуществляет мероприятия, направленные в пер-

вую очередь на предупреждение и пресечение наиболее опасных нарушений Правил.

*Негласный контроль* заключается в использовании ТСОИ без специальной цветографической окраски. Решение об осуществлении данного вида контроля за дорожным движением принимает командир (начальник) подразделения ДПС, начальник ОГАИ, о чем делается соответствующая запись в книге постовых ведомостей.

При осуществлении негласного контроля по решению старшего начальника наряд ДПС может быть в гражданской одежде.

Негласный контроль проводится, как правило, в дневное время, а в темное время суток – в населенных пунктах на участках улиц, имеющих наружное освещение.

*Смешанный контроль* заключается в том, что движение в потоке ТС осуществляется одновременно на ТСОИ и ТС без специальной цветографической окраски.

При визуальном наблюдении в отношении водителей ТС с использованием ТС, в том числе ТСОИ, в движении в потоке ТС имеются свои особенности в применении следующих методов: предостережение, регулировочно-распорядительные действия, пресечение.

*Предостережение* заключается:

в присутствии (движении в потоке ТС) наряда ДПС на движущемся ТСОИ с цветографической окраской на наиболее напряженном участке маршрута патрулирования;

предупреждении водителя движущегося ТС (при помощи СГУ) или остановленного нарядом ДПС о возможных последствиях в результате нарушения Правил.

*Регулировочно-распорядительные действия* заключаются в подаче сигнала остановки ТС, водитель которого нарушил требования Правил.

Внешние признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, перевозящее груз, с использованием ТС, в том числе ТСОИ, в движении в потоке ТС, приведены в табл. 32.

Таблица 32

**Внешние признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, перевозящее груз**

Внешний признак	НПА
Скорость ТС с учетом особенности и состояния груза, перевозимого им	п. 87, подп. 89.3 п. 89 Правил
Расположение ТС на проезжей части вне населенного пункта	п. 97 Правил

Внешний признак	НПА
Перевозка груза на велосипеде	подп. 153.6 п. 153 Правил
Угроза БДД со стороны перевозимого груза	подп. 184.1 п. 184 Правил
Ограничение обзорности водителю со стороны груза	подп. 184.2 п. 184 Правил
Нарушение устойчивости, затруднение управления ТС со стороны груза	подп. 184.3 п. 184 Правил
Обзорность внешних световых приборов и световозвращателей, регистрационных и опознавательных знаков, наличие препятствия со стороны груза для восприятия сигналов, подаваемых рукой при неисправных (отсутствующих) световых указателях поворотов	подп. 184.4 п. 184 Правил
Наличие шума, пыли, загрязнение дороги и окружающей среды со стороны груза	подп. 184.5 п. 184 Правил
Обозначение груза, выступающего за установленные габариты	п. 185 Правил
Размещение, крепление и состояние груза во избежание его смещения и падения	п. 183 Правил
Соблюдение дорожных знаков	п. 7 Правил

Внешние признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, перевозящее тяжеловесный и (или) крупногабаритный груз, приведены в табл. 33.

Таблица 33

**Внешние признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, перевозящее тяжеловесный и (или) крупногабаритный груз**

Внешний признак	НПА
Скорость вне населенного пункта тяжеловесного и (или) крупногабаритного ТС	подп. 89.7 п. 89 Правил
Наличие включенного маячка оранжевого цвета	подп. 171.2 п. 171 Правил
Наличие опознавательных знаков	подп. 201.5, 201.10, 201.13 п. 201; п. 185 Правил
Расположение на проезжей части вне населенного пункта	п. 97 Правил
Наличие включенных ближнего света фар или дневных ходовых огней (при их наличии)	подп. 166.5 п. 166 Правил

Внешние признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, перевозящее опасный груз, приведены в табл. 34.

Таблица 34

**Внешние признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, перевозящее опасный груз\***

Внешний признак	НПА
ТС, перевозящее груз, отнесенный к опасному движется на запрещенном для движения участке дороги	Маршрут перевозки должен быть согласован с ГАИ (п. 239 Правил по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь)
Скорость движения ТС, перевозящего опасные грузы вне населенного пункта	подп. 89.7 п. 89 Правил
Наличие включенных ближнего света фар или дневных ходовых огней (при их наличии)	подп. 166.5 п. 166 Правил
Наличие опознавательных знаков	подп. 201.5, 201.11 п. 201 Правил
Наличие включенного маячка оранжевого цвета	подп. 171.2 п. 171 Правил
Соблюдение специальных дорожных знаков	Дорожный знак 3.32 – движение ТС с опасными грузами запрещено Дорожные знаки 4.9.1–4.9.3 – направление движения ТС с опасными грузами

\* Сотрудники ГАИ при проверке ТС, перевозящих опасные грузы, должны иметь при себе информационные карточки, соответствующие требованиям Правил перевозки опасных грузов.

Сигнал об остановке на движущемся в потоке ТСОН подается:  
включением на нем проблескового маячка красного цвета;  
включением на нем специального звукового сигнала (при необходимости обратить внимание водителя останавливаемого ТС);  
подачей команды об остановке водителю с помощью СГУ.

При негласном контроле для подачи сигнала об остановке на ТС без цветографической окраски должен быть выставлен включенный проблесковый маячок красного цвета, а один из сотрудников ДПС обязан быть в форменной одежде.

При *смешанном контроле* правонарушение выявляет наряд ДПС, движущийся на ТС без цветографической окраски, а остановку и пресечение правонарушения – наряд ДПС на ТСОН с цветографической окраской поверхности кузова. ТСОН с цветографической окраской располагается на маршруте в заранее обусловленном месте или движется в потоке на некотором отдалении впереди ТС без цветографической окраски.

Действия после остановки водителя-нарушителя изложены в разд. 8.4.

*Пресечение правонарушения* применительно к такой форме контроля, как визуальное наблюдение (наблюдение с применением технических средств) в отношении водителей ТС с использованием ТС, в том числе ТСОН, в движении, выполняется после остановки ТС в том же порядке, который изложен в разд. 8.4.

В случае невыполнения требований об остановке ТС информация о выявленном нарушении Правил может быть передана инспектором ДПС другому наряду ДПС или в ОДС подразделения ГАИ либо РУ-ГОРОВД (при отсутствии ОДС в подразделении ГАИ). Также может быть принято решение о преследовании.

Если принимается решение о преследовании ТС, инспектор ДПС докладывает об этом оперативному дежурному, далее действуя по его указанию и в соответствии со складывающейся обстановкой.

Для обеспечения личной безопасности и безопасности участников дорожного движения во время преследования ТС инспектор ДПС:

использует на ТСОН световую и звуковую сигнализацию;

выбирает скорость движения, исходя из конкретных условий и необходимости обеспечения при этом БДД;

постоянно отслеживает действия водителя преследуемого ТС и других участников дорожного движения;

докладывает оперативному дежурному о своем местонахождении и направлении движения преследуемого ТС;

информирует с использованием громкоговорящего устройства других участников дорожного движения о необходимости проявления внимательности и соблюдения мер предосторожности.

**Визуальное наблюдение и наблюдение с помощью технических средств в отношении водителей ТС, на которых перевозятся грузы, с использованием ТСОН в стационарном положении с расположением на опасных (аварийных) участках дорог, в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения, а также на стационарных постах** выполняется так же, как и в пешем порядке (см. разд. 8.4.).

В случае невыполнения требований об остановке ТС наряд ДПС действует в порядке, изложенном в разд. 8.4.

**Визуальное наблюдение и наблюдение с помощью технических средств в отношении водителей ТС, на которых перевозятся грузы, с использованием авиации.** Применение авиации в контроле перевозки грузов носит ограниченный характер, однако в ряде случаев позволяет быстро выявить нарушения. Применение авиации целесообразно при смешанном контроле. В данном случае правонарушение выявляет наряд ДПС, движущийся, например, на вертолете, а остановку и пресечение правонарушения – наряд ДПС на ТСОИ с цветографической окраской, который располагается на маршруте в заранее обусловленном месте или может быстро переместиться на определенный участок дороги. Большая эффективность может быть достигнута, когда на дорогах контролируемой зоны работают несколько нарядов ДПС на ТСОИ: выдвинуться на перехват нарушителя способен ближайший наряд ДПС.

Выявлять нарушения при перевозке грузов также можно применением бесплатных летательных аппаратов (БЛА).

Действия по остановке и после остановки водителя-нарушителя аналогичны изложенным ранее.

Знание внешних признаков, при обнаружении которых с летательного аппарата необходимо дать команду наряду ДПС об остановке ТС, перевозящего груз, требует большой подготовительной работы. Должны быть известны маршруты, по которым разрешено движение ТС, перевозящих крупногабаритные, а также опасные грузы. Если крупногабаритный груз может быть достаточно легко идентифицирован визуально с летательного аппарата, то опасный, тяжеловесный груз – не всегда. По этой причине признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, перевозящее груз, должны рассматриваться в применении к складывающейся ДТС.

Внешние признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, перевозящее груз, при использовании ДПС авиации, приведены в табл. 35–37.

Таблица 35

**Внешние признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, перевозящее груз в случае использования ДПС авиации**

Внешний признак	НПА
Скорость ТС с учетом особенности и состояния груза, перевозимого им	п. 87, подп. 89.3 п. 89 Правил
Расположение ТС на проезжей части вне населенного пункта	п. 97 Правил

Внешний признак	НПА
Наличие шума, пыли, загрязнение дороги и окружающей среды со стороны груза	подп. 184.5 п. 184 Правил
Размещение, крепление и состояние груза во избежание его смещения и падения	п. 183 Правил
Соблюдение дорожных знаков	п. 7 Правил

Таблица 36

**Внешние признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, перевозящее тяжеловесный и (или) крупногабаритный груз, в случае использования ДПС авиации**

Внешний признак	НПА
Скорость вне населенного пункта тяжеловесного и (или) крупногабаритного ТС	подп. 89.7 п. 89 Правил
Наличие включенного маячка оранжевого цвета	подп. 171.2 п. 171 Правил
Расположение на проезжей части вне населенного пункта	п. 97 Правил

Таблица 37

**Внешние признаки, при наличии которых необходимо остановить ТС, перевозящее опасный груз, в случае использования ДПС авиации**

Внешний признак	НПА
ТС, перевозящее груз, отнесенный к опасному, движется на запрещенном для движения участке дороги	Маршрут перевозки должен быть согласован с ГАИ (п. 239 Правил по обеспечению безопасности опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь)
Скорость движения ТС, перевозящего опасные грузы вне населенного пункта	подп. 89.7 п. 89 Правил
Наличие включенного маячка оранжевого цвета	подп. 171.2 п. 171 Правил
Соблюдение специальных дорожных знаков	Дорожный знак 3.32 – движение транспортных средств с опасными грузами запрещено Дорожные знаки 4.9.1–4.9.3 – направление движения транспортных средств с опасными грузами

**Планирование работы ДПС ГАИ при контроле участия в дорожном движении учебных ТС.** Надзор ДПС ГАИ заключается в праве применительно к инструкторам учебных ТС, участвующим в дорожном движении:

требовать соблюдения нормативных правовых актов, регламентирующих требования к участию в дорожном движении учебных ТС;

рассматривать дела об административных правонарушениях в отношении инструкторов учебных ТС, участвующих в дорожном движении и нарушивших требования нормативных правовых актов, регламентирующих требования к учебным ТС и их участию в дорожном движении.

При организации деятельности ДПС по контролю учебных ТС в первую очередь должны учитываться нарушения требований Правил и ТНПА со стороны инструктора – лица, обучающего управлению ТС, так как он несет юридическую ответственность в случае совершения правонарушения.

Маршрут патрулирования может:

полностью совпадать с согласованным маршрутом, на котором осуществляется движение учебных ТС (основная задача ДПС – контроль движения учебных ТС);

совпадать на одном или нескольких участках с согласованным маршрутом, на котором осуществляется движение учебных ТС (контроль движения учебных ТС входит в группу с другими задачами, поставленными перед нарядом ДПС).

В зависимости от маршрута патрулирования выбираются форма и метод контроля применительно к участвующим в дорожном движении учебным ТС.

Формы и методы, применяемые ДПС при контроле участвующих в дорожном движении учебных ТС, представлены в табл. 38 в виде матрицы. Элементы матрицы на пересечении строк со столбцами представляют собой сочетание форм и методов контроля, применяемых одновременно при несении службы нарядом ДПС.

Внешние признаки, по которым может быть остановлено учебное ТС, представлены в табл. 39.

После остановки учебного ТС проверяется:

- наличие дополнительного оборудования (п. 199 Правил);
- право инструктора проводить обучение (подп. 9.13 п. 9 Правил);
- возраст обучающегося<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> В соответствии со ст. 28 Закона о дорожном движении «обучение управлению механическими транспортными средствами, самоходными машинами разрешается не ранее чем за два года до достижения обучаемым лицом возраста, установленного для получения права управления механическим транспортным средством, самоходной машиной».

**Матрица форм и методов визуального контроля и контроля с использованием технических средств применительно к участвующим в дорожном движении учебным ТС**

Форма контроля			Метод контроля			
			Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий.	
	В пешем порядке	–	+	+	+	
Визуальное наблюдение Наблюдение с использованием технических средств	С использованием транспортных средств в движении	движение в потоке транспортных средств	гласный	+	+	+
			негласный	–	–	–
			смешанный	+	+	+
		движение впереди потока транспортных средств	гласный	–	–	–
	С использованием транспортных средств в стационарном положении	расположение на (аварийных) опасных участках дорог	гласный	–	–	–
			негласный	–	–	–
			смешанный	–	–	–
		расположение в местах наилучшей видимости для участников дорожного движения	гласный	+	+	+
		На стационарных постах	гласный	–	–	–
		С использованием авиации	смешанный	–	–	–

Таблица 39

**Внешние признаки, по которым может быть остановлено учебное ТС**

Внешний признак	НПА
Наличие ТС на участке дороги (на автомагистрали), на котором запрещено его нахождение (отклонение от маршрута, согласованного с ГАИ)	подп. 131.6 п. 131 Правил
Наличие ТС на участке дороги (в жилой и пешеходной зоне, на прилегающей территории), на котором запрещено его нахождение (отклонение от маршрута, согласованного с ГАИ)	подп. 137.3 п. 137 Правил
Отсутствует необходимое количество опознавательных знаков, не включена их подсветка	подп. 201.4 п. 201 Правил
Ближний свет в фарах или дневные ходовые огни (при их наличии) не включены	подп. 166.7 п. 166 Правил
Наличие пассажиров	подп. 181.4 п. 181 Правил
Лицо, управляющее учебным ТС, не пристегнуто ремнем безопасности	подп. 9.5 п. 9 Правил
Скорость учебного ТС более 70 км/ч вне населенного пункта	подп. 89.4 п. 89 Правил

9

Право участников дорожного движения на безопасные и комфортные условия движения предполагает, что состояние дороги не будет ни основным, ни сопутствующим фактором, влияющим на причинение вреда жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица в случае совершения ДТП. Это достигается соответствующим уровнем требований к дороге (в том числе и к улице), под которыми понимаются требования к транспортно-эксплуатационным характеристикам конструктивных элементов автомобильных дорог и улиц, устанавливаемых с учетом их народнохозяйственного и административного значений, интенсивности движения и природно-климатических факторов. Для автомобильных дорог установлено пять уровней требований, для улиц – четыре.

Надзор ДПС ГАИ в отношении содержания и эксплуатационного состояния автомобильных дорог и улиц, технических средств организации дорожного движения, стационарного наружного освещения, проведения ремонтно-строительных и других работ на автомобильных дорогах и улицах проводится с целью охраны жизни и здоровья физических лиц, а также защиты прав, законных интересов и имущества физических и юридических лиц и заключается:

в контроле эксплуатационного состояния и содержания автомобильных дорог и улиц;

требовании соблюдения нормативных правовых актов, регламентирующих допустимые по условиям обеспечения БДД эксплуатационное состояние и содержание автомобильных дорог и улиц путем вынесения предписаний о необходимости устранения выявленных недостатков в установленные сроки;

рассмотрении дел об административных правонарушениях в отношении виновных в нарушении соответствующих нормативных правовых актов.

**Контроль содержания и эксплуатационного состояния автомобильных дорог и улиц** состоит в проверке соответствия параметров и характеристик автомобильных дорог и улиц, технических средств организации дорожного движения, стационарного наружного освещения, а также защите автомобильных дорог и улиц от снежных заносов, борьбе с зимней скользкостью, очистке от снега согласно нормативным требованиям, в том числе при проведении ремонтно-строительных и других работ на автомобильных дорогах и улицах.

**Содержание** автомобильных дорог и улиц (согласно СТБ 1291-2007 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности движения»;

в любое время года – комплекс профилактических работ (с учетом сезона) по уходу за дорогой, дорожными сооружениями и полосой отвода, а также выявлению и устранению незначительных по объему повреждений, дефектов и предотвращению их развития, осуществляемых в течение года;

в зимний период – комплекс мероприятий по обеспечению безопасного и бесперебойного движения на дороге, включающий защиту от снежных заносов, борьбу с зимней скользкостью, очистку от снега.

**Эксплуатационное состояние** автомобильных дорог и улиц – степень соответствия автомобильных дорог и улиц нормативным требованиям параметров (в том числе геометрических) и характеристик. При этом СТБ 1291 допускает, что часть этих параметров может изменяться в результате воздействия ТС, природно-климатических и других факторов (нормативные требования и параметры БДД изложены в СТБ 1291, геометрические – в ТКП 45-3.03-19 «Автомобильные дороги. Нормы проектирования» и СТБ 1300).

**Директивные сроки** – время, устанавливаемое дорожными организациями: для устранения дефектов конструктивных элементов автомобильных дорог и улиц с момента их обнаружения;

ликвидации зимней скользкости после прекращения снегопада, метели или образования (обнаружения) гололеда.

## 9.1.

**Контролируемые параметры** проезжей части в любое время года:

величина коэффициента сцепления колеса автомобиля с покрытием проезжей части (должна быть не менее 0,35). При этом для оценки фактического коэффициента сцепления на месте совершения ДТП или после истечения директивных сроков в зимний период допускается его определение путем проведения контрольного торможения по утвержденной методике;

изменение величины коэффициента сцепления по ширине проезжей части, включая укрепленные полосы обочин и остановочные полосы с дорожными одеждами капитального и облегченного типов (не должно превышать 0,1);

исключение наличия на покрытии проезжей части автомобильных дорог посторонних предметов, которые могут стать причиной совершения ДТП (камни, кирпичи, бутылки, металлические предметы и др.);

исключение наличия на покрытии проезжей части автомобильных дорог загрязнений, снижающих коэффициент сцепления (россыпь торфа, разлив горюче-смазочных материалов, грязь, песок и т. п.).

**Контролируемые дефекты** проезжей части в любое время года:

сдвиги и волны глубиной более 3 см;

повреждения (выбоины, проломы) площадью более 0,09 м<sup>2</sup> и глубиной более 5 см;

места выпотевания битума площадью более 1,5 м<sup>2</sup>;

выбоины площадью более 0,16 м<sup>2</sup> и (или) глубиной более 10 см.

Предельно допустимые дефекты покрытий проезжей части автомобильных дорог и директивные сроки их ликвидации приведены в табл. 40.

**Директивные сроки устранения дефектов** проезжей части автомобильных дорог и улиц с момента их обнаружения в любое время года (их продолжительность) определяются влиянием на состояние БДД того или иного параметра или дефекта покрытия, а также временем и ресурсами, которые необходимо затратить на его устранение. В табл. 40 указаны дефекты и директивные сроки до 14 сут., а также дефекты, срок устранения которых регламентируется планами проведения текущих ремонтов автомобильных дорог.

Таблица 40

**Предельно допустимые дефекты покрытий проезжей части автомобильных дорог и директивные сроки их ликвидации**

Дефект покрытия	Предельно допустимая величина дефекта				
	Уровень требований				
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й
Покрытие дорожных одежд капитального и облегченного типов по ТКП 45-3.03-19					
Сдвиги и волны глубиной не более 3 см, п.м. на 1 км двухполосной дороги (далее – м/км), не более	3	5	10	15	20
Колея (глубина), см, не более	3	3	4	4	5
Вертикальное смещение плит относительно друг друга на цементобетонных покрытиях, см, не более	2	2	3	4	4
Срок ликвидации	Регламентируется планами проведения текущих и капитальных ремонтов автомобильных дорог				
Повреждения (выбоины, проломы) площадью не более 0,09 м <sup>2</sup> и глубиной не более 5 см, м <sup>2</sup> на 1 км двухполосной дороги (далее – м <sup>2</sup> /км), не более*	0,5 (5)	2,0 (10)	3,0 (20)	6,0 (30)	10,0 (40)
Срок ликвидации, сут.	2	3	5	7	10
Места выпотевания битума площадью не более 1,5 м <sup>2</sup> , м/км	10	20	30	40	60
Срок ликвидации, сут., не более	2	3	5	7	10
Покрытие дорожных одежд переходного типа по ТКП 45-3.03-19					
Выбоины площадью не более 0,16 м <sup>2</sup> и глубиной не более 10 см, м <sup>2</sup> /км	–	–	10	15	30
Срок ликвидации, сут., не более	–	–	6	10	14
Колея (глубина, см), не более	–	–	5	6	8
Срок ликвидации, сут., не более	–	–	6	10	14
Гребенка (глубина, см), не более	–	–	4	5	6
Срок ликвидации, сут., не более	–	–	6	10	14

\* Значения дефекта для весеннего периода (март, апрель).

В возможно кратчайшие сроки должны быть устранены: посторонние предметы и загрязнения с покрытия проезжей части; повреждения (выбоины, проломы) площадью более 0,09 м<sup>2</sup> и глубиной более 5 см;

места выпотевания битума площадью более 1,5 м<sup>2</sup>;

выбоины площадью более 0,16 м<sup>2</sup> и (или) глубиной более 10 см.

**Контролируемые параметры обочины в любое время года:**

наличие возвышения обочин и разделительной полосы над проезжей частью при отсутствии бортового камня (бордюра) (не допускается);

наличие посторонних предметов, которые могут стать причиной совершения ДТП (камни, кирпичи, бутылки, металлические предметы и др.) (не допускается);

дефекты, указанные в табл. 41.

Таблица 41

**Дефекты обочин автомобильных дорог без бортового камня, предельно допустимые их величины и директивные сроки их ликвидации**

Дефект обочин и разделительной полосы	Предельно допустимая величина дефекта				
	Уровень требований				
	1 (1 нп)	2 (2 нп)	3 (3 нп)	4 (4 нп)	5
Укрепленные обочины с дорожными одеждами капитального и облегченного типов по ТКП 45-3.03-19 (Автомобильные дороги и нормы проектирования) и СНБ 3.03.02-97					
Сдвиги и волны глубиной не более 3 см, м/км, не более	3	5	10	15	20
Сдвиги и волны глубиной более 3 см	Не допускаются				
Вертикальное смещение плит относительно друг друга на цементобетонных покрытиях, см, не более	2	2	3	4	4
Срок ликвидации	Регламентируется планами проведения текущих и капитальных ремонтов автомобильных дорог и улиц				
Повреждения (выбоины, проломы) площадью не более 0,09 м <sup>2</sup> и глубиной не более 5 см, м <sup>2</sup> /км, не более*	0,5 (5)	2,0 (8)	3,0 (12)	6,0 (15)	10,0 (18)
Директивные сроки ликвидации дефектов, сут., не более	4	8	12	16	20
Повреждения (выбоины, проломы) площадью более 0,09 м <sup>2</sup> и (или) глубиной более 5 см	Не допускаются				
Места выпотевания битума площадью не более 1,5 м <sup>2</sup> , м/км, не более	10	20	30	40	60
Директивные сроки ликвидации дефектов, сут., не более	4	8	12	16	20

Окончание табл. 41

Дефект обочин и разделительной полосы	Предельно допустимая величина дефекта				
	Уровень требований				
	1 (1 нп)	2 (2 нп)	3 (3 нп)	4 (4 нп)	5
Укрепленные обочины с дорожными одеждами капитального и облегченного типов по ТКП 45-3.03-19 (Автомобильные дороги и нормы проектирования) и СНБ 3.03.02-97					
Места выпотевания битума площадью более 1,5 м <sup>2</sup>	Не допускаются				
Директивные сроки ликвидации дефектов, сут., не более	6	10	14	20	30
Укрепленные обочины с покрытием переходного типа по ТКП 45-3.03-19 и СНБ 3.03.02-97					
Размыв обочин с образованием промоин глубиной не более 10 см, м/км, не более	5	10	15	20	25
Директивные сроки ликвидации дефектов, сут., не более	6	10	14	20	30
Размыв обочин с образованием промоин глубиной более 10 см	Не допускается				
Занижение обочин на сопряжении с покрытием проезжей части при отсутствии бордюров не более чем на 5 см на протяжении, м/км, не более	10	20	30	50	100
Директивные сроки ликвидации дефектов, сут., не более	6	10	14	20	30
Занижение обочин на сопряжении с покрытием проезжей части при отсутствии бордюров более чем на 5 см	Не допускается				
Отдельные повреждения, просадки и застой воды на гравийных обочинах глубиной не более 10 см и площадью до 2 м <sup>2</sup> , м <sup>2</sup> /км, не более	6	10	14	20	30
Директивные сроки ликвидации дефектов, сут., не более	6	10	14	20	30
Отдельные повреждения, просадки и застой воды на гравийных обочинах глубиной более 10 см и (или) площадью более 2 м <sup>2</sup>	Не допускаются				

\* Значения дефекта для весеннего периода (март, апрель).

**Директивные сроки устранения дефектов обочин автомобильных дорог и улиц с момента их обнаружения в любое время года** определяются влиянием на состояние БДД того или иного дефекта обочины, а также временем и ресурсами, которые необходимо затратить на его устранение. В табл. 41 указаны дефекты и директивные сроки до 30 сут., а также дефекты, срок устранения которых регламентируется планами проведения текущих ремонтов обочин.

В возможно кратчайшие сроки должны быть устранены: повреждения (выбоины, проломы) площадью более 0,09 м<sup>2</sup> и (или) глубиной более 5 см;

места выпотевания битума площадью более 1,5 м<sup>2</sup>;

размыв обочин с образованием промоин глубиной более 10 см;

занижение обочин на сопряжении с покрытием проезжей части при отсутствии бордюров более чем на 5 см;

отдельные повреждения, просадки и застой воды на гравийных обочинах глубиной более 10 см и (или) площадью более 2 м<sup>2</sup>.

**Контролируемые параметры в зимнее время года при надзоре за выполнением мероприятий по профилактике образования зимней скользкости на проезжей части автомобильной дороги:**

соблюдение безопасного проведения работ при россыпи противогололедных материалов в процессе движения пескоразбрасывателя в общем потоке транспортных средств. Пескоразбрасывателю запрещается выполнять обгон. Запрещается находиться в бункере пескоразбрасывателя рабочим при россыпи противогололедных материалов, а также рассыпать противогололедные материалы вручную из кузова движущегося ТС;

включение маячка оранжевого цвета (подп. 171.1 п. 171 Правил) на пескоразбрасывателе при выполнении работ.

**Контролируемые параметры в зимнее время года при надзоре за выполнением мероприятий по ликвидации зимней скользкости проезжей части и обочин автомобильной дороги:**

толщина снежного и снежно-ледяного наката на покрытии проезжей части и укрепленных обочинах в обычных (табл. 42) и экстремальных погодных условиях (табл. 43);

толщина снежного и снежно-ледяного наката на обочинах в обычных (табл. 42) и экстремальных погодных условиях (табл. 43);

толщина снежного и снежно-ледяного наката на площадках для пассажиров на остановочных пунктах маршрутных ТС, тротуарах и пешеходных (велосипедных) дорожках, площадках отдыха в обычных (табл. 42) и экстремальных погодных условиях (табл. 43);

наличие и глубина колеиности, глубина выбоин в снежном накате на покрытии;

**Предельно допустимые значения зимней скользкости  
после окончания директивных сроков ликвидации  
в экстремальных погодных условиях**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию автомобильной дороги				
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й
Толщина снежного и снежно-ледяного наката на покрытии проезжей части и укрепленных обочинах, мм, не более	20	30	60	100	150
Толщина снежного и снежно-ледяного наката на обочинах, мм, не более	40	60	80	130	180
Толщина снежного и снежно-ледяного наката на площадках для пассажиров на остановках маршрутных транспортных средств, тротуарах и пешеходных (велосипедных) дорожках, площадках отдыха, мм, не более	40	60	80	130	180
Наличие колеиности, выбоин в снежном накате на покрытии (глубина), мм, не более	20	30	40	50	Не нормируется
Наличие заснеженных неровных участков, на которых скорость должна быть снижена, % участка автомобильной дороги протяженностью 1 км, не более	20	30	50	60	Не нормируется
Допустимые перерывы движения в экстремальных погодных условиях, ч	нет	2	4	8	24

В число контролируемых параметров также входят:  
наличие перед заснеженными неровными участками дорог временных дорожных знаков в соответствии с СТБ 1300;  
включение проблесковых маячков оранжевого цвета – на всех машинах и механизмах, занятых на дорожных работах, а также на самоходных машинах при движении их по автомобильным дорогам.  
*Директивные сроки ликвидации зимней скользкости проезжей части при обработке ее противогололедными материалами.* Время, устанавливаемое дорожным организациям для ликвидации зимней скользкости после прекращения снегопада, метели или образования

наличие заснеженных неровных участков и их доля, приходящаяся на 1 км дороги, на которых скорость должна быть снижена в обычных (табл. 42) и экстремальных погодных условиях (табл. 43).

В обоих случаях перед заснеженными неровными участками дорог необходимо устанавливать временные знаки в соответствии с СТБ 1300. Директивные сроки очистки мостов и путепроводов от снега относятся к тротуарам и фасадным конструктивным выступам, когда толщина снега превышает 10 см.

Таблица 42

**Предельно допустимые значения зимней скользкости  
после окончания директивных сроков ликвидации  
в обычных погодных условиях**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию автомобильной дороги				
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й
Толщина снежного и снежно-ледяного наката на покрытии проезжей части и укрепленных обочинах, мм, не более	Не допускается	Не допускается	30	60	100
Толщина снежного и снежно-ледяного наката на обочинах, мм, не более	20	25	35	70	120
Толщина снежного и снежно-ледяного наката на площадках для пассажиров на остановках маршрутных транспортных средств, тротуарах и пешеходных (велосипедных) дорожках, площадках отдыха, мм, не более	20	25	35	70	120
Наличие колеиности, выбоин в снежном накате на покрытии (глубина), мм, не более	Накат не допускается	Накат не допускается	20	30	Не нормируется
Наличие заснеженных неровных участков, на которых скорость должна быть снижена, % участка автомобильной дороги протяженностью 1 км, не более	Не допускается	Не допускается	30	40	Не нормируется

(обнаружения) гололеда в обычных и экстремальных погодных условиях (максимально допустимая величина с даты и времени записи в специальном журнале учета) представлено в табл. 44.

Таблица 44

**Директивные сроки, устанавливаемые дорожными организациям для ликвидации зимней скользкости проезжей части при обработке ее противогололедными материалами, соответствующими требованиям СТБ 1158**

Директивные сроки обработки проезжей части, ч	Уровень требований к эксплуатационному состоянию автомобильной дороги				
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й
В обычных погодных условиях, не более	3	4	6	9	12
В экстремальных погодных условиях, не более	4	6	8	12	16

**Контролируемые параметры в зимнее время года при надзоре за выполнением мероприятий по очистке проезжей части автомобильной дороги от снега:**

максимальная толщина рыхлого снега, при которой во время снегопадов и метелей необходимо приступить к уборке снега (табл. 45);

предельно допустимые значения очистки автомобильных дорог от снега по окончании директивных сроков в обычных (табл. 46) и экстремальных погодных условиях (табл. 47);

включение проблесковых маячков оранжевого цвета на всех машинах и механизмах, занятых на дорожных работах, а также на самоходных машинах при их движении по автомобильным дорогам;

дистанция между снегоочистителями при одновременной работе в одном направлении должна быть не менее 15 м.

Таблица 45

**Максимальная толщина рыхлого снега, при которой во время снегопадов и метелей необходимо приступить к уборке снега**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию автомобильной дороги				
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й
Максимальная толщина рыхлого снега, при которой во время снегопадов и метелей необходимо приступить к уборке снега, см	3	4	5	6	8

Таблица 46

**Предельно допустимые значения очистки автомобильных дорог от снега после окончания директивных сроков ликвидации в обычных погодных условиях, %**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию автомобильной дороги				
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й
Относительная ширина очистки от рыхлого снега проезжей части и укрепленных обочин, не менее	100	100	80	70	60
Относительная ширина очистки от рыхлого снега обочин, не менее	80	70	65	60	50
Относительная ширина очистки площадок для пассажиров на остановках маршрутных транспортных средств, тротуаров и пешеходных (велосипедных) дорожек, площадок отдыха от рыхлого снега, не менее	80	70	65	60	50
Наличие заснеженных неровных участков, на которых скорость должна быть снижена, % от участка дороги протяженностью 1 км, не более	Не допускается	Не допускается	30	40	Не нормируется

Таблица 47

**Предельно допустимые значения очистки автомобильных дорог от снега после окончания директивных сроков ликвидации в экстремальных погодных условиях**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию автомобильной дороги				
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й
Относительная ширина очистки от рыхлого снега проезжей части и укрепленных обочин, не менее, %	80	60	50	50	50
Относительная ширина от рыхлого снега очистки обочин, не менее, %	50	40	30	30	30
Относительная ширина очистки от рыхлого снега площадок для пассажиров на остановках маршрутных транспортных средств, тротуаров и пешеходных (велосипедных) дорожек, площадок отдыха, не менее	50	40	30	30	30

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию автомобильной дороги				
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й
Наличие заснеженных неровных участков, на которых скорость должна быть снижена, % участка дороги протяженностью 1 км, не более	20	30	50	60	Не нормируется
Допустимые перерывы движения в экстремальных погодных условиях, ч	Нет	2	4	8	24

При проведении работ по очистке проезжей части автомобильной дороги от снега перед заснеженными неровными участками дорог необходимо устанавливать временные знаки в соответствии с СТБ 1300. Директивные сроки очистки мостов и путепроводов от снега относятся к тротуарам и фасадным конструктивным выступам, когда толщина снега превышает 10 см.

Контролю по параметру «полнота очистки от рыхлого снега» *не подлежит* разделительная полоса, однако есть исключения:

в период устойчивых отрицательных температур воздуха уборка или вывоз снега с разделительной полосы производится при высоте снежного вала более 0,4 м;

при наступлении устойчивой положительной температуры воздуха в дневное время наличие снежных валов на разделительной полосе не допускается;

уборка или вывоз снега с разделительной полосы производится до лицевой стороны ограждений при их наличии.

**Директивные сроки выполнения мероприятий по очистке от снега:**

проезжей части, в том числе на мостах и путепроводах, от рыхлого снега в нормальных (табл. 48) и экстремальных (табл. 49) погодных условиях;

площадок для пассажиров на остановках маршрутных ТС, обочин, тротуаров и пешеходных (велосипедных) дорожек, площадок отдыха от рыхлого снега в нормальных (табл. 46) и экстремальных погодных условиях (табл. 47);

мостов и путепроводов в нормальных (табл. 46) и экстремальных погодных условиях (табл. 47);

тротуаров и пешеходных (велосипедных) дорожек с учетом интенсивности движения пешеходов (табл 50).

**Директивные сроки, устанавливаемые дорожным организациям, для очистки автомобильных дорог от снега в обычных погодных условиях (предельно допустимая величина с даты и времени записи в специальном журнале учета)**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию автомобильной дороги				
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й
Очистка от рыхлого снега проезжей части, в том числе на мостах и путепроводах, ч, не более	4	6	8	12	16
Очистка от рыхлого снега площадок для пассажиров на остановках маршрутных транспортных средств, обочин, тротуаров и пешеходных (велосипедных) дорожек, площадок отдыха, сут., не более	1,5	2,5	4	8	12
Очистка от рыхлого снега мостов и путепроводов, сут., не более	4	4	5	5	14

**Директивные сроки, устанавливаемые дорожным организациям для очистки автомобильных дорог от снега в экстремальных погодных условиях (предельно допустимая величина с даты и времени записи в специальном журнале учета)**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию автомобильной дороги				
	1-й	2-й	3-й	4-й	5-й
Очистка от рыхлого снега проезжей части в том числе на мостах и путепроводах, ч, не более	8	11	15	18	22
Очистка от рыхлого снега площадок для пассажиров на остановках маршрутных транспортных средств, обочин, тротуаров и пешеходных (велосипедных) дорожек, площадок отдыха, сут., не более	3	5	7	11	17
Очистка от рыхлого снега мостов и путепроводов, сут., не более	4	4	5	5	14

Таблица 50

**Директивные сроки, устанавливаемые дорожным организациям для очистки от снега тротуаров и пешеходных (велосипедных) дорожек**

Интенсивность движения пешеходов, чел/ч	Время проведения работ, ч, не более
Свыше 250	1
От 100 до 250	2
До 100	3

До проведения соответствующих работ перед участками дорог, на которых сцепные качества покрытия не соответствуют предусмотренным показателям, должны устанавливаться дорожные знаки 1.15 с табличками 7.2.1 согласно СТБ 1300.

**9.2.**

**Контролируемые параметры при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием мостов, путепроводов, подземных и надземных пешеходных переходов в любое время года:**

наличие сквозных проломов тротуарных плит, разрушение или повреждение бордюров, ограждений первой и второй групп на мостах и путепроводах, дефектов содержания надземных и подземных пешеходных переходов, не позволяющих пользоваться ими (отсутствие освещения в подземном пешеходном переходе, разрушение лестничных маршей, наличие воды и т. п.) (не допускается);

просадки или возвышения проезжей части на сопряжении дороги с мостом или путепроводом (не должны превышать 5 см на протяжении до 2 м в продольном направлении).

**Директивные сроки выполнения мероприятий по устранению недостатков содержания и эксплуатационного состояния мостов, путепроводов, подземных и надземных пешеходных переходов в любое время года:**

в течение одних суток – сквозные проломы тротуарных плит, разрушение или повреждение бордюров, ограждений первой и второй групп на мостах и путепроводах, дефекты содержания надземных и подземных пешеходных переходов, не позволяющие пользоваться ими (отсут-

ствие освещения в подземном пешеходном переходе, разрушение лестничных маршей, наличие воды и т. п.);

регламентируются планами проведения текущих и капитальных ремонтов автомобильных дорог – просадки или возвышения проезжей части на сопряжении дороги с мостом или путепроводом, которые превышают 5 см на протяжении до 2 м в продольном направлении.

**9.3.**

( )

**Контролируемые параметры при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием пересечения (примыкания) трамвайных и железнодорожных путей с проезжей частью автомобильных дорог и улиц в любое время года:**

отклонение верха головки рельса трамвайных или железнодорожных путей, расположенных в одном уровне с проезжей частью, более чем на 2,0 см относительно уровня покрытия (не допускается);

возвышение междурельсового настила над верхом рельсов более чем на 3,0 см (не допускается);

эксплуатация железобетонных плит внутреннего (междурельсового) и наружного настила с раскрытой сеткой трещин, сколами бетона до арматуры и оголенной арматурой (не допускается);

выступание головки костыля над деревянным брусом настила или закладных деревянных элементов (не допускается);

наличие дефектов покрытий междурельсового пространства (не допускается);

просадки и возвышения проезжей части на сопряжении автомобильной дороги и улицы с наружным настилом переезда через трамвайные или железнодорожные пути (не должны превышать 2,0 см на протяжении до 1 м в продольном направлении).

**Директивные сроки выполнения мероприятий по устранению недостатков содержания и эксплуатационного состояния пересечения (примыкания) трамвайных и железнодорожных путей с проезжей частью автомобильных дорог и улиц в любое время года.** Не более двух суток отводится на устранение:

отклонения верха головки рельса трамвайных или железнодорожных путей, расположенных в одном уровне с проезжей частью, более чем на 2,0 см относительно уровня покрытия;

просадки и возвышения проезжей части на сопряжении автомобильной дороги и улицы с наружным настилом переезда через трамвайные или железнодорожные пути;

возвышения междурельсового настила над верхом рельсов более чем на 3,0 см;

внутреннего (междурельсового) и наружного настила у железобетонных плит с раскрытой сеткой трещин, сколами бетона до арматуры и оголенной арматурой;

выступания головки костыля над деревянным брусом настила или закладных деревянных элементов;

дефектов покрытий междурельсового пространства.

С момента обнаружения дефектов до окончания проведения соответствующих ремонтных работ участки автомобильных дорог, на которых дефекты покрытия превышают установленные значения, должны ограждаться техническими средствами организации дорожного движения согласно СТБ 1300.

#### 9.4.

***Контролируемые параметры при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием дорожных знаков, установленных на автомобильных улицах и дорогах, в любое время года:***

наличие на маршруте патрулирования дорожных знаков в соответствии с утвержденной дислокацией технических средств организации дорожного движения (должны быть установлены дорожные знаки, соответствующие СТБ 1140 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические условия» и размещенные согласно СТБ 1300);

состояние лицевой поверхности дорожных знаков (не допускаются повреждения и загрязнение лицевой поверхности, затрудняющие восприятие дорожных знаков);

наличие всех видов технических средств организации дорожного движения и их установка согласно СТБ 1300 при проведении любых видов дорожно-строительных и ремонтных работ на проезжей части автомобильных дорог и улиц (не допускается производство любых видов дорожно-строительных и ремонтных работ на проезжей части автомобильных дорог и улиц при отсутствии дорожных знаков и других видов технических средств организации дорожного движения, установленных согласно СТБ 1300).

***Директивные сроки выполнения мероприятий по замене и восстановлению поврежденных (отсутствующих) дорожных знаков на автомобильных дорогах и улицах в любое время года:***

не более двух часов – дорожных знаков 1.2, 1.7, 1.11.1–1.12.2, 1.16.1, 1.19.1, 1.21, 2.1–2.7, 3.1, 3.20.2, 3.24.1, 3.24.2, 4.2.1, 4.2.3, 5.7.1, 5.7.2, 5.21.1 и 5.21.2 по СТБ 1140;

не более трех суток – всех поврежденных (отсутствующих) дорожных знаков, за исключением дорожных знаков, указанных выше, и дорожных знаков индивидуального проектирования;

не более одного месяца – дорожных знаков индивидуального проектирования.

#### 9.5.

***Контролируемые параметры при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием дорожных светофоров и оборудования светофорных объектов в любое время года:***

наличие на маршруте патрулирования дорожных светофоров и оборудования светофорных объектов в соответствии с утвержденной дислокацией технических средств организации дорожного движения (должны соответствовать требованиям ГОСТ 25695 «Светофоры дорожные» и СТБ 1300; применение, размещение и режим работы светофоров – требованиям СТБ 1300);

наличие видимых повреждений и разрушений отдельных деталей дорожного светофора или элементов его крепления (не допускается);

наличие трещин и сколов на рассеивателе дорожного светофора (не допускается);

распознаваемость символов, наносимых на светосигнальные устройства дорожных светофоров (должны распознаваться с расстояния не менее 50 м);

наличие разрушений и коррозии на отражателе, вызывающих появление зон пониженной яркости (не допускается наличие разрушений и коррозии, вызывающих появление зон пониженной яркости, различных с расстояния 50 м);

доля работоспособных светоизлучающих диодов в дорожных светофорах, светосигнальные устройства которых выполнены из них (должно быть не менее 75 % общего их количества, предусмотренного конструкцией светосигнального устройства);

перевод светофоров в режим «желтое мигание» или их отключение при: неисправности красных сигналов в двух или более светофорах, предназначенных для одного направления движения ТС или пешеходов; одновременном включении зеленых сигналов для транспортных потоков, пересечение траекторий движения которых недопустимо по условиям безопасности движения, а также не предусмотрено схемой организации светофорного регулирования; одновременном включении зеленых сигналов для транспортных и пешеходных потоков, пересечение траекторий движения которых недопустимо по условиям БДД и не предусмотрено схемой организации светофорного регулирования.

В процессе эксплуатации допускается снижение силы света сигнала светофора в осевом направлении не более чем на 30 % значений, установленных согласно ГОСТ 25695.

***Директивные сроки выполнения мероприятий по замене и восстановлению поврежденных (отсутствующих) светофоров и обслуживания светофорных объектов в любое время года:***

немедленно – замена вышедшего из строя источника света красного и зеленого сигнала;

в течение одних суток – замена вышедшего из строя источника света желтого сигнала;

в течение двух суток – замена поврежденной электромонтажной схемы в корпусе светофора или электрического кабеля.

## 9.6.

***Контролируемые параметры при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием противоослепляющих устройств в любое время года:***

наличие на маршруте патрулирования дорожных ограждений и противоослепляющих устройств, в том числе проходящих по мостам, путепроводам и эстакадам, в соответствии с утвержденной дислокацией технических средств организации дорожного движения (должны быть ограждены согласно СТБ 1300);

окраска и обозначение дорожных ограждений согласно СТБ 1231 «Разметка. дорожная Общие технические условия» (не допускаются к эксплуатации дорожные ограждения, окраска и обозначение которых не соответствует СТБ 1231);

наличие повреждений элементов дорожных ограждений первой группы согласно СТБ 1300 (не допускаются к эксплуатации);

наличие повреждений элементов дорожных ограждений второй группы согласно СТБ 1300 (не допускаются к эксплуатации);

наличие повреждений элементов дорожных ограждений третьей группы согласно СТБ 1300 (не допускаются к эксплуатации);

наличие повреждений экранов противоослепляющих устройств (не допускаются к эксплуатации);

наличие на парапетных ограждениях раскрытой сетки трещин, сколов бетона до арматуры, на металлических стойках и балках – механических повреждений или уменьшение их расчетного поперечного сечения (не допускаются к эксплуатации).

***Директивные сроки при надзоре за эксплуатационным состоянием дорожных ограждений и противоослепляющих устройств в любое время года:***

подлежат восстановлению или замене (в течение двух суток) – поврежденные элементы дорожных ограждений первой группы по СТБ 1300, экраны противоослепляющих устройств;

в течение трех суток – поврежденные элементы дорожных ограждений второй группы по СТБ 1300;

в течение семи суток – поврежденные элементы дорожных ограждений третьей группы по СТБ 1300.

## 9.7.

***Контролируемые параметры при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием направляющих устройств в любое время года:***

наличие на маршруте патрулирования направляющих устройств в соответствии с утвержденной дислокацией технических средств организации дорожного движения (должны быть установлены в соответствии с требованиями СТБ 1300);

наличие видимых разрушений и деформаций на сигнальных столбиках (не допускается);

видимость сигнальных столбиков в светлое время суток (должны быть отчетливо видны невооруженным глазом с расстояния не менее 100 м);

наличие и окраска вертикальной дорожной разметки и световозвращающих элементов (должно соответствовать требованиям СТБ 1231);

обозначение дорожными знаками и вертикальной дорожной разметкой конструктивно выделенных направляющих островков (должно соответствовать требованиям СТБ 1300);

наличие технических средств организации дорожного движения при производстве любых видов дорожно-строительных и ремонтных работ на проезжей части автомобильных дорог и улиц (не допускается производство любых видов дорожно-строительных и ремонтных работ на проезжей части автомобильных дорог и улиц при отсутствии технических средств организации дорожного движения, предусмотренных планами обустройства мест производства работ и установленных в соответствии с требованиями СТБ 1300);

наличие и пригодность к эксплуатации установленных точечных световозвращающих элементов (должны быть заменены новыми в течение семи суток после обнаружения дефекта пришедшие в негодность или утраченные точечные световозвращающие элементы).

**Директивные сроки по восстановлению и замене направляющих устройств:**

в течение пяти суток должны быть заменены новыми поврежденные сигнальные столбики после обнаружения их повреждения или отсутствия;

в течение одних суток должны быть заменены новыми пришедшие в негодность или утраченные точечные световозвращающие элементы.

## 9.8.

**Контролируемые параметры при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием островков безопасности в любое время года:**

наличие на маршруте патрулирования островков безопасности в соответствии с утвержденной дислокацией технических средств организации дорожного движения;

наличие дорожных знаков и вертикальной дорожной разметки на конструктивно выделенных островках безопасности (должны быть обозначены дорожными знаками и вертикальной дорожной разметкой в соответствии с требованиями СТБ 1300 и СТБ 1231);

видимость островка безопасности при выделении его дорожной разметкой (должна быть обеспечена в любой период года).

**Директивные сроки по восстановлению эксплуатационного состояния островков безопасности** устанавливаются в предписании со стороны ГАИ на устранение выявленных недостатков.

## 9.9.

**Контролируемые параметры при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием стационарного наружного освещения в любое время года:**

количество действующих светильников, работающих в вечернем и ночном режимах (должно быть не менее 90 % общего количества установленных светильников);

расположение неработающих светильников (не допускается расположение подряд, т. е. следование один за другим неработающих светильников);

наличие неработающих светильников на перекрестках и транспортных развязках в одном уровне, на остановочных пунктах маршрутных ТС и пешеходных переходах в одном уровне (не допускается);

соответствие режима работы наружного освещения вне населенных пунктов режиму работы, согласованному с территориальным подразделением ГАИ (вне населенных пунктов режим работы наружного освещения определяется владельцами автомобильных дорог по согласованию с территориальными подразделениями ГАИ).

**Директивные сроки выполнения мероприятий по замене и восстановлению поврежденных (отсутствующих) источников света стационарного наружного освещения в любое время года.** В возможно кратчайшие сроки должны быть устранены владельцами отказы в работе наружных осветительных установок, связанные с обрывом электрических проводов или повреждением опор.

## 9.10.

**Контролируемые параметры при надзоре за выполнением дорожно-строительными, дорожно-эксплуатационными и другими организациями условий согласования и сроков выполнения работ на дорогах и улицах в любое время года:**

выполнение организациями и должностными лицами требований по выделению пусковых комплексов и их составов;

обеспечение БДД в зоне производства строительных работ;  
наличие у подрядчика лицензии (разрешения) на осуществление работ по установке и обслуживанию технических средств организации дорожного движения, а также разрешения на проведение долговременных (более одних суток) работ в условиях городского дорожного движения;  
выполнение дорожно-строительными, дорожно-эксплуатационными и другими организациями условий согласования и сроков выполнения работ на автомобильных дорогах и улицах;  
недопущение размещения на автомобильных дорогах и улицах дорожных машин, инвентаря и материалов для ремонта до полного обустройства участка работ временными дорожными знаками и средствами ограждения, обеспечивающими БДД.

**Директивные сроки выполнения дорожно-строительными, дорожно-эксплуатационными и другими организациями условий согласования и сроков выполнения работ на дорогах и улицах.** В течение суток выполняются:

неотложные работы по устранению случайных повреждений автомобильных дорог (улиц);  
прокладка подземных коммуникаций через автомобильную дорогу (улицу), нарушающих БДД;  
аварийные работы.

В случае если эти работы не будут закончены в течение суток, производитель работ должен представить на согласование план по обустройству мест дорожных работ, обозначить место производства работ и организовать дорожное движение при помощи технических средств организации дорожного движения.

### 9.11.

Параметры БДД в части эксплуатационного состояния улиц изложены в СТБ 1291, а геометрические – в ТКП 45-3.03-227 «Улицы населенных пунктов. Строительные нормы проектирования» и СТБ 1300.

С момента обнаружения дефектов до окончания проведения соответствующих ремонтных работ участки улиц, на которых дефекты покрытия превышают установленные значения, должны ограждаться техническими средствами организации дорожного движения в соответствии с требованиями СТБ 1300.

Дефекты покрытий улиц, максимально допустимые их величины и сроки ликвидации приведены в табл. 51–52.

**Дефекты покрытий улиц, предельно допустимые их величины и директивные сроки их ликвидации**

Дефект покрытия	Предельно допустимая величина дефекта и директивные сроки их ликвидации			
	Уровень требований			
	1 нп	2 нп	3 нп	4 нп
Покрытие дорожных одежд капитального и облегченного типов по СНБ 3.03.02-97				
1. Сдвиги и волны глубиной не более 3 см, м/км, не более	3	5	10	15
2. Сдвиги и волны глубиной более 3 см	Не допускаются			
3. Колея (глубина), см, не более	3	4	5	6
4. Вертикальное смещение плит относительно друг друга на цементобетонных покрытиях, см, не более	2	2	3	4
Директивные сроки ликвидации (п. 1–4)	Регламентируется планами проведения текущих и капитальных ремонтов улиц			
5. Повреждения (выбоины, проломы) площадью не более 0,09 м <sup>2</sup> и глубиной не более 5 см, м <sup>2</sup> /км, не более*	0,3 (1,5)	1,5 (3,5)	2,5 (7,0)	5,0 (15,0)
Директивные сроки ликвидации, сут., не более	2	3	5	7
6. Повреждения (выбоины, проломы) площадью более 0,09 м <sup>2</sup> и глубиной более 5 см	Не допускаются			
7. Места выпотевания битума площадью не более 1,5 м <sup>2</sup> , м/км, не более	10	20	30	40
Директивные сроки ликвидации, сут., не более	2	3	5	7
8. Места выпотевания битума площадью более 1,5 м <sup>2</sup>	Не допускаются			
Покрытие дорожных одежд переходного типа по СНБ 3.03.02-97				
9. Выбоины площадью не более 0,16 м <sup>2</sup> и (или) глубиной не более 10 см, м <sup>2</sup> /км, не более	–	–	10	15
Директивные сроки ликвидации, сут., не более	–	–	6	10
10. Выбоины площадью более 0,16 м <sup>2</sup> и (или) глубиной, более 10 см	Не допускаются			
11. Колея (глубина), см, не более	–	–	8	10

Дефект покрытия	Предельно допустимая величина дефекта и директивные сроки их ликвидации			
	Уровень требований			
	1 нп	2 нп	3 нп	4 нп
Покрытие дорожных одежд переходного типа по СНБ 3.03.02-97				
Директивные сроки ликвидации, сут., не более	–	–	6	10
12. Гребенка (глубина), см, не более	–	–	4	5
Директивные сроки ликвидации, сут., не более	–	–	6	10

\* Значения дефекта для весеннего периода (март, апрель).

Таблица 52

**Дефекты обочин улиц без бортового камня, предельно допустимые их величины и директивные сроки их ликвидации**

Дефект обочин и разделительной полосы	Предельно допустимая величина дефекта и директивный срок ликвидации				
	Уровень требований				
	1 (1 нп)	2 (2 нп)	3 (3 нп)	4 (4 нп)	5
Укрепленные обочины с дорожными одеждами капитального и облегченного типов по ТКП 45-3.03-19 и СНБ 3.03.02-97					
1. Сдвиги и волны глубиной не более 3 см, м/км, не более	3	5	10	15	20
2. Сдвиги и волны глубиной более 3 см	Не допускаются				
3. Вертикальное смещение плит относительно друг друга на цементобетонных покрытиях, см, не более	2	2	3	4	4
Директивные сроки ликвидации (п. 1–3)	Регламентируются планами проведения текущих и капитальных ремонтов автомобильных дорог и улиц				
4. Повреждения (выбоины, проломы) площадью не более 0,09 м <sup>2</sup> и глубиной не более 5 см, м <sup>2</sup> /км, не более*	0,5 (5)	2,0 (8)	3,0 (12)	6,0 (15)	10,0 (18)
Директивные сроки ликвидации, сут., не более	4	5	12	16	20
5. Повреждения (выбоины, проломы) площадью более 0,09 м <sup>2</sup> и (или) глубиной более 5 см	Не допускаются				

Дефект обочин и разделительной полосы	Предельно допустимая величина дефекта и директивный срок ликвидации				
	Уровень требований				
	1 (1 нп)	2 (2 нп)	3 (3 нп)	4 (4 нп)	5
Укрепленные обочины с дорожными одеждами капитального и облегченного типов по ТКП 45-3.03-19 и СНБ 3.03.02-97					
6. Места выпотевания битума площадью не более 1,5 м <sup>2</sup> , м/км, не более	10	20	30	40	60
Директивные сроки ликвидации, сут., не более	4	8	12	16	20
7. Места выпотевания битума площадью более 1,5 м <sup>2</sup> , не более	Не допускаются				
Укрепленные обочины с покрытием переходного типа по ТКП 45-3.03-19 и СНБ 3.03.02-97					
8. Разрыв обочин с образованием промоин глубиной не более 10 см, м/км, не более	5	10	15	20	25
Директивные сроки ликвидации, сут., не более	6	10	14	20	30
9. Разрыв обочин с образованием промоин глубиной более 10 см	Не допускается				
10. Занижение обочин на сопряжении с покрытием проезжей части при отсутствии бордюров не более чем на 5 см на протяжении, м/км, не более					
Директивные сроки ликвидации, сут., не более	6	10	14	20	30
11. Занижение обочин на сопряжении с покрытием проезжей части при отсутствии бордюров более чем на 5 см	Не допускаются				
12. Отдельные повреждения, просадки и застой воды на гравийных обочинах глубиной не более 10 см и площадью до 2 м <sup>2</sup> , м <sup>2</sup> /км, не более	6	10	14	20	30
Директивные сроки ликвидации, сут., не более	6	10	14	20	30

Дефект обочин и разделительной полосы	Предельно допустимая величина дефекта и директивный срок ликвидации				
	Уровень требований				
	1 (1 нп)	2 (2 нп)	3 (3 нп)	4 (4 нп)	5
Укрепленные обочины с покрытием переходного типа по ТКП 45-3.03-19 и СНБ 3.03.02-97					
13. Отдельные повреждения, про- садки и застой воды на гравийных обочинах глубиной более 10 см и (или) площадью более 2 м <sup>2</sup>	Не допускаются				

\* Значения дефекта для весеннего периода (март, апрель).

**Контролируемые параметры при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием проезжей части и обочин улиц в любое время года:**

величина коэффициента сцепления колеса автомобиля с покрытием проезжей части (должна быть не менее 0,35; допускается его определение контрольным торможением по утвержденной методике);

изменение величины коэффициента сцепления по ширине проезжей части, включая укрепленные полосы обочин и остановочные полосы с дорожными одеждами капитального и облегченного типов (не должно превышать 0,1);

наличие на покрытии проезжей части улиц посторонних предметов, которые могут стать причиной совершения ДТП (камни, кирпичи, бутылки, металлические предметы и др.) (не допускается);

наличие на покрытии проезжей части улиц загрязнений, снижающих коэффициент сцепления (россыпь торфа, разлив горюче-смазочных материалов, грязь, песок и т. п.) (не допускается);

отклонение верха корпусов люка смотрового колодца относительно уровня покрытия проезжей части более 2,0 см (не допускается);

завышение верха корпуса дождеприемника ливнесточного колодца относительно уровня проезжей части (не допускается);

занижение верха корпуса дождеприемника ливнесточного колодца относительно уровня проезжей части (не должно превышать 3,0 см);

наличие возвышения обочин и разделительной полосы над проезжей частью при отсутствии бортового камня (бордюра) (не допускается);

наличие посторонних предметов, которые могут стать причиной совершения ДТП (камни, кирпичи, бутылки, металлические предметы и др.) (не допускается);

дефекты, указанные в табл. 51, 52.

**Директивные сроки устранения недостатков при надзоре за содержанием и эксплуатационным состоянием проезжей части и обочин улиц:**

в возможно кратчайшие сроки – повреждения (выбоины, проломы) площадью более 0,09 м<sup>2</sup> и глубиной более 5 см; места выпотевания битума площадью более 1,5 м<sup>2</sup>; выбоины площадью более 0,16 м<sup>2</sup> и (или) глубиной более 10 см;

не более трех часов – разрушенные крышки люков и решеток дождеприемников;

не более одних суток – отклонения верха корпусов люка смотрового колодца относительно уровня покрытия проезжей части, если оно более 2,0 см; завышение верха корпуса дождеприемника ливнесточного колодца относительно уровня проезжей части; занижение верха корпуса дождеприемника ливнесточного колодца относительно уровня проезжей части.

Планами проведения текущих ремонтов улиц регламентируются сроки на устранение дефектов сцепных качеств покрытий проезжей части, сдвигов и волн, колеи, вертикального смещения плит относительно друг друга на цементобетонных покрытиях.

**9.12.**

**Контролируемые параметры при надзоре за выполнением мероприятий по ликвидации зимней скользкости на улицах:**

толщина снежного и снежно-ледяного наката на покрытии проезжей части и укрепленных обочинах в обычных (табл. 53) и экстремальных погодных условиях (табл. 54);

толщина снежного и снежно-ледяного наката на обочинах в обычных (табл. 53) и экстремальных погодных условиях (табл. 54);

толщина снежного и снежно-ледяного наката на остановочных площадках, тротуарах и пешеходных (велосипедных) дорожках в обычных (табл. 53) и экстремальных погодных условиях (табл. 54);

наличие и глубина колеиности, глубина выбоин в снежном накате на покрытии в обычных (табл. 53) и экстремальных погодных условиях (табл. 54);

наличие заснеженных неровных участков и их доля, приходящаяся на 1 км дороги, на которых скорость должна быть снижена в обычных (табл. 53) и экстремальных погодных условиях (табл. 54);

наличие перед заснеженными неровными участками дорог временных дорожных знаков в соответствии с требованиями СТБ 1300;

включение проблесковых маячков оранжевого цвета – на всех машинах и механизмах, занятых на дорожных работах, а также на самоходных машинах.

Таблица 53

**Предельно допустимые значения зимней скользкости после окончания директивных сроков ликвидации в обычных погодных условиях**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию улицы			
	1 нп	2 нп	3 нп	4 нп
Толщина снежного и снежно-ледяного наката на покрытии проезжей части и укрепленных обочинах, мм, не более	5	5	30	60
Толщина снежного и снежно-ледяного наката на обочинах, мм, не более	20	25	35	70
Толщина снежного и снежно-ледяного наката на остановочных площадках, тротуарах и пешеходных (велосипедных) дорожках, мм, не более	20	25	35	70
Наличие колейности, выбоин в снежном накате на покрытии (глубина), мм, не более	Накат не допускается	Накат не допускается	20	30
Наличие заснеженных неровных участков, на которых скорость должна быть снижена, % участка дороги протяженностью 1 км, не более	Не допускается	Не допускается	30	40

Примечания:

1. Перед заснеженными неровными участками дорог необходимо устанавливать временные знаки в соответствии с СТБ 1300.

2. Директивные сроки очистки мостов и путепроводов от снега относятся к тротуарам и фасадным конструктивным выступам, когда толщина снега превышает 10 см.

3. Относительная ширина очистки проезжей части и укрепленных обочин от рыхлого снега указана без учета ширины сформированного снежного вала.

Таблица 54

**Предельно допустимые значения зимней скользкости после окончания директивных сроков ликвидации в экстремальных погодных условиях**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию улицы			
	1 нп	2 нп	3 нп	4 нп
Толщина снежного и снежно-ледяного наката на покрытии проезжей части и укрепленных обочинах, мм, не более	20	30	60	100

Окончание табл. 54

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию улицы			
	1 нп	2 нп	3 нп	4 нп
Толщина снежного и снежно-ледяного наката на обочинах, не более	40	60	80	130
Толщина снежного и снежно-ледяного наката на остановочных площадках, тротуарах и пешеходных (велосипедных) дорожках, мм, не более	40	60	80	130
Наличие колейности, выбоин в снежном накате на покрытии (глубина), мм, не более	20	30	40	50
Наличие заснеженных неровных участков, на которых скорость должна быть снижена, % участка дороги протяженностью 1 км, не более	20	30	50	60

Примечания:

1. Перед заснеженными неровными участками дорог необходимо устанавливать временные знаки в соответствии с СТБ 1300.

2. Директивные сроки очистки мостов и путепроводов от снега относятся к тротуарам и фасадным конструктивным выступам, когда толщина снега превышает 10 см.

3. Относительная ширина очистки проезжей части и укрепленных обочин от рыхлого снега указана без учета ширины сформированного снежного вала.

**Директивные сроки при выполнении мероприятий по ликвидации зимней скользкости на улицах.** Время, устанавливаемое дорожным организациям для ликвидации зимней скользкости после прекращения снегопада, метели или образования (обнаружения) гололеда в обычных и экстремальных погодных условиях (максимально допустимая величина с даты и времени записи в специальном журнале учета представлено в табл. 55.

Таблица 55

**Директивные сроки, устанавливаемые дорожным организациям, для ликвидации зимней скользкости проезжей части при обработке ее противогололедными материалами, соответствующими требованиям СТБ 1158**

Директивный срок обработки проезжей части, ч	Уровень требований к эксплуатационному состоянию улицы			
	1 нп	2 нп	3 нп	4 нп
В обычных погодных условиях, не более	2	3	4	6

Директивный срок обработки проезжей части, ч	Уровень требований к эксплуатационному состоянию улицы			
	1 нп	2 нп	3 нп	4 нп
В экстремальных погодных условиях, не более	3	5	6	9

**Контролируемые параметры при надзоре за полной очисткой от снега улиц:**

относительная ширина очистки от снега проезжей части и укрепленных обочин в обычных (табл. 56) и экстремальных погодных условиях (табл. 57);

относительная ширина очистки от снега обочин в обычных (табл. 56) и экстремальных погодных условиях (табл. 57);

относительная ширина очистки от снега остановочных площадок, тротуаров и пешеходных (велосипедных) дорожек в обычных (табл. 56) и экстремальных погодных условиях (табл. 57);

наличие перед заснеженными неровными участками дорог временных дорожных знаков в соответствии с требованиями СТБ 1300;

включение проблесковых маячков оранжевого цвета – на всех машинах и механизмах, занятых на дорожных работах, а также на самоходных машинах.

Таблица 56

**Предельно допустимые значения отдельных параметров, характеризующих очистку улиц от снега после окончания директивных сроков в обычных погодных условиях**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию улицы			
	1 нп	2 нп	3 нп	4 нп
Относительная ширина очистки проезжей части и укрепленных обочин от рыхлого снега, %, не менее	100	100	80	70
Относительная ширина очистки обочин от рыхлого снега, %, не менее	80	70	65	60
Относительная ширина очистки остановочных площадок, тротуаров и пешеходных (велосипедных) дорожек от рыхлого снега, %, не менее	80	70	65	60

**Предельно допустимые значения отдельных параметров, характеризующих очистку улиц от снега после окончания директивных сроков в экстремальных погодных условиях**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию улицы			
	1 нп	2 нп	3 нп	4 нп
Относительная ширина очистки проезжей части и укрепленных обочин от рыхлого снега, %, не менее	80	60	50	50
Относительная ширина очистки обочин от рыхлого снега, %, не менее	50	40	30	30
Относительная ширина очистки остановочных площадок, тротуаров и пешеходных (велосипедных) дорожек от рыхлого снега, %, не менее	50	40	30	30

Контролю также подлежит наличие заснеженных неровных участков и их доля, приходящаяся на 1 км дороги, на которых скорость должна быть снижена.

**Директивные сроки полноты очистки от снега улиц:**

дорожные покрытия от рыхлого снега в обычных (табл. 58) и экстремальных погодных условиях (табл. 59);

остановочных площадок, обочин от рыхлого снега в обычных (табл. 58) и экстремальных погодных условиях (табл. 59);

мостов и путепроводов в обычных (табл. 58) и экстремальных погодных условиях (табл. 59).

Таблица 58

**Директивные сроки, устанавливаемые дорожным организациям для очистки улиц от снега в обычных погодных условиях (предельно допустимая величина с даты и времени записи в специальном журнале учета)**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию улицы			
	1 нп	2 нп	3 нп	4 нп
Очистка покрытия от рыхлого снега, ч, не более	3	4	8	12
Очистка остановочных площадок, обочин от рыхлого снега, дней, не более	0,5	1	2	3
Очистка мостов и путепроводов, сут., не более	4	4	5	5

**Время, устанавливаемое дорожным организациям  
для очистки улиц от снега в экстремальных погодных условиях  
(максимально допустимая величина с даты и времени записи  
в специальном журнале учета)**

Контролируемый параметр	Уровень требований к эксплуатационному состоянию улицы			
	1 нп	2 нп	3 нп	4 нп
Очистка покрытия от рыхлого снега, ч, не более	6	8	15	18
Очистка остановочных площадок, обочин от рыхлого снега, дней, не более	1	2	4	6
Очистка мостов и путепроводов, сут., не более	4	4	5	5

## 9.13.

-

( )

**Планирование работы.** ДПС ГАИ осуществляет повседневный надзор за содержанием автомобильных дорог, входящих в маршруты патрулирования, в тесном взаимодействии с отделом организации дорожного движения и дорожной инспекции ГАИ. При планировании работы необходимо учитывать, что в общей массе ДТП в условиях низкого коэффициента сцепления шин с дорогой происходит 28–38 % ДТП (распределение ДТП с пострадавшими по состоянию проезжей части представлено в табл. 60).

Таблица 60

**Распределение ДТП с пострадавшими по состоянию проезжей части, %**

Состояние проезжей части	Доля в общем числе ДТП
Сухое	62,0
Мокрое	28,0
Снежный накат	15,0

Состояние проезжей части	Доля в общем числе ДТП
Гололедица	0,4
Снежный накат, обработанный противогололедным материалом	2,0
Гололед, обработанный противогололедным материалом	2,5
Прочее	0,1

Инспектор ДПС в целях реализации возложенных на ГАИ законодательными актами Республики Беларусь функций контроля за выполнением участниками дорожного движения требований нормативных правовых актов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах своей компетенции обязан осуществлять контроль за эксплуатационным состоянием и качеством содержания автомобильных дорог, а также принимать меры:

по устранению причин, создающих угрозу БДД, препятствий для дорожного движения и обозначению опасных участков, соблюдению требований по обеспечению БДД при проведении на дорогах ремонтно-строительных и других работ;

предупреждению участников дорожного движения о возникшей на их пути опасности, которую они не в состоянии своевременно обнаружить, в том числе с применением ТСОН с включенными проблесковыми сигналами (маячками) синего или синего и красного цветов в соответствии с Правилами;

оказанию иной помощи участникам дорожного движения, государственным органам, иным организациям и общественным объединениям в защите их прав и законных интересов при осуществлении ими возложенных на них обязанностей в сфере дорожного движения на условиях и в порядке, предусмотренных законодательством Республики Беларусь (п. 30.9, п. 30.10 Инструкции).

При этом на маршруте патрулирования осуществляется надзор за эксплуатационным состоянием технических средств организации дорожного движения, стационарным наружным освещением и проведением ремонтно-строительных и других работ на дороге.

Матрица форм и методов визуального контроля ДПС применительно к содержанию и эксплуатационному состоянию автомобильных дорог, технических средств организации дорожного движения, стационарного наружного освещения, пересечения (примыкания) трамвайных и железнодорожных путей с проезжей частью автомобильных дорог, про-

ведению ремонтно-строительных и других работ на автомобильных дорогах представлена в табл. 61.

Таблица 61

**Матрица форм и методов визуального контроля ДПС применительно к содержанию и эксплуатационному состоянию автомобильных дорог, технических средств организации дорожного движения, стационарного наружного освещения, пересечения (примыкания) трамвайных и железнодорожных путей с проезжей частью автомобильных дорог, проведению ремонтно-строительных и других работ на автомобильных дорогах**

Визуальное наблюдение	Форма контроля	Метод контроля		
		Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушений	Осуществление регулировочно-распорядительных действий
	С использованием транспортных средств в движении	-	+	+
	С использованием авиации	-	-	+

Методы выполнения нарядом ДПС обязанностей на постах и маршрутах патрулирования определяются на инструктаже (п. 39 Инструкции).

В период зимнего содержания автомобильных дорог в карточке маршрута патрулирования обязательно должна содержаться следующая информация:

перечень автомобильных дорог на маршруте патрулирования с указанием, к какому уровню требований к эксплуатационному состоянию (по их народнохозяйственному и административному значению, а также интенсивности движения) они относятся (в зависимости от народнохозяйственного и административного значения, а также интенсивности движения выделяют пять уровней требований к их эксплуатационному состоянию. Классификация по уровням требований согласно СТБ 1291 представлена в табл. 62);

контактные телефоны диспетчера и администрации владельцев автомобильных дорог и улиц и их филиалов на маршруте патрулирования;

сведения о режиме работы наружного освещения на маршруте патрулирования (вне населенных пунктов режим работы наружного освеще-

жения определяется владельцами автомобильных дорог по согласованию с территориальными подразделениями ГАИ);

сведения о технических средствах организации дорожного движения на маршруте патрулирования;

перечень опасных участков (только для местных автомобильных дорог 3–5 уровней требований к их эксплуатационному состоянию);

перечень производственно-технологических площадок и специальных площадок для размещения убираемой снежной массы расположенных на маршруте патрулирования.

Таблица 62

**Классификация автомобильных дорог по уровням требований к их эксплуатационному состоянию**

Уровень требований	Народнохозяйственное и административное значение автомобильных дорог	Интенсивность движения, физ. ед/сут
1-й	Республиканские автомобильные дороги, включенные в сеть международных автомобильных дорог; важнейшие республиканские автомобильные дороги, соединяющие г. Минск с административными центрами областей и Национальным аэропортом «Минск» и административные центры областей между собой	Свыше 3 000
2-й	Республиканские автомобильные дороги, соединяющие административные центры областей с административными центрами районов; подъезды к пограничным пунктам таможенного оформления; местные автомобильные дороги, имеющие важное народнохозяйственное значение	Свыше 1 000 (до 3 000 включительно)
3-й	Республиканские автомобильные дороги, не отнесенные к уровням требований 1 и 2, соединяющие, как правило, административные центры районов между собой по одному из направлений; местные автомобильные дороги, соединяющие города районного подчинения, поселки городского типа с административными центрами районов, а также с ближайшими железнодорожными станциями и республиканскими автомобильными дорогами	Свыше 500 (до 1 000 включительно)
4-й	Местные автомобильные дороги, не отнесенные к уровням требований 2 и 3, а также автомобильные дороги, соединяющие центральные усадьбы совхозов и колхозов, административные центры сельсоветов, больницы, культурно-исторические	Свыше 100 (до 500 включительно)

Уровень требований	Народнохозяйственное и административное значение автомобильных дорог	Интенсивность движения, физ. ед/сут
	памятники с административными центрами областей и районов, а также с ближайшими железнодорожными станциями и республиканскими автомобильными дорогами	
5-й	Местные автомобильные дороги, не отнесенные к уровням требований 2, 3 и 4	До 100 включительно

Уровни требований к республиканским автомобильным дорогам и их перечень утверждаются Департаментом «Белавтодор» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по представлению владельцев автомобильных дорог. Уровни требований к местным автомобильным дорогам и их перечень утверждаются облисполкомами. При установлении уровней требований определяющим фактором является народнохозяйственное и административное значение автомобильных дорог. Уровни требований к автомобильным дорогам утверждаются на срок до 5 лет. При соответствующем технико-экономическом обосновании уровни требований к автомобильным дорогам могут изменяться относительно их народнохозяйственного и административного значения.

Карточка маршрута патрулирования на период зимнего содержания автомобильных дорог составляется с учетом районирования территории Республики Беларусь по условиям снеготранспорта автомобильных дорог (табл. 63) и ликвидации зимней скользкости на автомобильных дорогах.

Таблица 63

**Районирование территории Республики Беларусь по максимальным объемам снеготранспорта**

Район снеготранспорта автомобильных дорог		Максимальный объем снеготранспорта за расчетный период $Q_{сн}$ , м <sup>3</sup> /пог. м (далее – м <sup>3</sup> /м), к сторонам автомобильных дорог							
Обозначение	Часть территории Беларуси	северная	северо-восточная	восточная	юго-восточная	южная	юго-западная	западная	северо-западная
I	Северо-восточная	90	120	150	135	120	105	90	75
II	Центральная	70	80	100	100	90	70	70	60

Район снеготранспорта автомобильных дорог		Максимальный объем снеготранспорта за расчетный период $Q_{сн}$ , м <sup>3</sup> /пог. м (далее – м <sup>3</sup> /м), к сторонам автомобильных дорог							
Обозначение	Часть территории Беларуси	северная	северо-восточная	восточная	юго-восточная	южная	юго-западная	западная	северо-западная
III	Западная	70	70	75	70	55	55	60	60
	Южная	45	55	75	70	55	45	45	45
IV	Юго-западная	40	45	50	45	35	35	40	40

Снеготранспортность автомобильных дорог обусловлена объемами снеготранспорта, шириной примыкающих снеготранспортных бассейнов и поперечным профилем земляного полотна. При этом различают: максимальные объемы, средние из максимальных объемов и средние объемы снеготранспорта за одну метель.

По максимальным объемам снеготранспорта территория Республики Беларусь разделяется на четыре района (см. табл. 63 и рис. 14). Объемы снеготранспорта, приведенные в табл. 63, соответствуют ширине примыкающих снеготранспортных бассейнов 1,5 км и более.

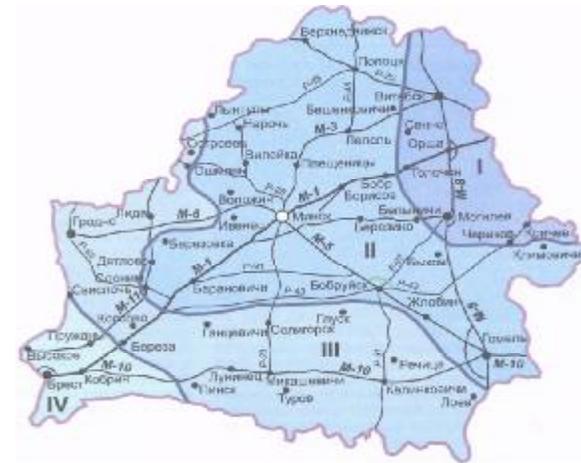


Рис. 14. Районирование территории Республики Беларусь по максимальным объемам снеготранспорта

*На инструктаже* перед заступлением на службу наряд ДПС обязательно должна быть доведена следующая информация:

сводка погоды на ближайшие сутки;

о проведении ремонтных и других работ на маршруте патрулирования (необходимо ознакомиться с копией согласованного плана по обустройству мест дорожных работ на участке патрулирования или получить копию с него для осуществления контроля во время несения службы);

Согласованный план по обустройству мест дорожных работ должен направляться в соответствующее структурное подразделение ДПС для организации повседневного надзора. При выполнении краткосрочных работ (ликвидация выбоин, проломов, просадок, замена дорожных знаков, разметка проезжей части и др.) проекты (схемы) организации дорожного движения могут приниматься на рассмотрение без конкретной привязки к местности, только с указанием границ участков работ. При выполнении работ по содержанию автомобильных дорог (уборка мусора, мойка знаков, дорожных ограждений, направляющих устройств, светофоров) проекты (схемы) организации дорожного движения в ДПС не направляются.

перечень должностных лиц, уполномоченных осуществлять временное ограничение или временное запрещение движения ТС на маршруте патрулирования.

*По прибытию на маршрут патрулирования* наряд ДПС обязан:

получить от сменяемого инспектора ДПС информацию о складывающейся оперативной обстановке, об имевших место происшествиях, проводимых на дорогах ремонтно-строительных и иных работах, поступивших указаниях, неисправностях технических средств организации дорожного движения, наружного освещения по маршруту патрулирования, другие сведения, имеющие отношение к выполнению возложенных обязанностей;

проверить в случае, если в предыдущую смену надзор за дорожным движением на посту, маршруте патрулирования не осуществлялся, исправность технических средств организации дорожного движения, наружного освещения, порядок проведения на них ремонтно-строительных и других работ (подп. 30.2, 30.3 п. 30 Инструкции).

*В ходе патрулирования* наряд ДПС в зависимости от складывающейся обстановки на маршруте контролирует соответствующие параметры автомобильных дорог, стационарного наружного освещения, технических средств организации дорожного движения, порядок проведения ремонтно-строительных и других работ, а в случае отклонения значенных контролируемых параметров от заданных значений – соблюдение директивных сроков их корректировки.

При обнаружении на маршруте патрулирования недостатков содержания и (или) эксплуатационного состояния автомобильных дорог, создающих препятствия для дорожного движения или угрозу его безопасности, а также при изменении погодных и метеорологических условий, в силу которых не обеспечивается необходимый уровень БДД, наряд ДПС докладывает об этом дежурному ОДС и действует по его указанию. При этом наряд ДПС должен сообщить информацию по контактному телефону соответствующему владельцу автомобильной дороги и обязательно зафиксировать фамилию должностного лица (диспетчера), принявшего сообщение, а также сверить время фиксирования сообщения в журнале учета (журнал № 1 приема и передачи информации). Меры, принимаемые владельцем автомобильной дороги по устранению выявленных недостатков, берутся нарядом ДПС на контроль.

Дежурный ОДС фиксирует сообщения наряда ДПС (о состоянии дорожных условий) в журнале установленного образца, информирует о них командира строевого подразделения ДПС, руководителя подразделения ГАИ управлений, отделов внутренних дел городских, районных исполнительных комитетов (местных администраций), доводит его решение о необходимости ограничения или запрещения дорожного движения до нарядов ДПС с учетом их дислокации, а также до должностных лиц дорожных, коммунальных и других заинтересованных организаций.

*В ходе надзора* за дорожным движением на маршруте патрулирования нарядом ДПС при необходимости обеспечиваются:

выставление временных предупреждающих дорожных знаков и указателей на опасных участках автомобильных дорог;

организация объездов участков автомобильных дорог, не обеспечивающих необходимые условия БДД;

информирование при необходимости и в рамках своей компетенции участников дорожного движения об изменении погодных и метеорологических условий, при которых не обеспечивается необходимый уровень БДД (формы и методы информирования участников дорожного движения определяются дежурным ОДС, а также нарядом ДПС в зависимости от складывающейся обстановки).

В случае ДТП на маршруте патрулирования наряд ДПС действует в порядке, изложенном в гл. 3.

При выявлении на маршруте патрулирования отклонения контролируемых параметров от нормативных наряд ДПС действует в соответствии с законодательством (статьи КоАП Республики Беларусь приведены в табл. 64).

**Статьи КоАП Республики Беларусь,  
касающиеся содержания и эксплуатационного состояния  
автомобильных дорог, технических средств  
организации дорожного движения, стационарного наружного освещения,  
пересечения (примыкания) трамвайных и железнодорожных путей  
с проезжей частью автомобильных дорог, проведение  
ремонтно-строительных и других работ на автомобильных дорогах**

Вид правонарушения	Вид и мера взыскания	Должностные лица ОВД, имеющие право налагать взыскания
Статья 23.1. Неисполнение выраженного в установленной законодательством форме требования, предписания либо представления		
Неисполнение, ненадлежащее или несвоевременное исполнение должностным лицом, индивидуальным предпринимателем либо иным физическим лицом выраженного в установленной законодательством форме требования должностного лица, осуществляющего государственный контроль и (или) надзор, предписания органа государственной безопасности, представления органа государственной охраны либо принятие мер к устранению указанных в них нарушений	Предупреждение или штраф в размере до 20 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ
Статья 18.35. Повреждение либо загрязнение автомобильной дороги или иного дорожного сооружения		
Повреждение, загрязнение либо загромождение автодороги, полосы отвода, железнодорожного переезда, другого дорожного сооружения или технического средства регулирования дорожного движения, а также погрузка и выгрузка груза на проезжей части	Штраф в размере от 2 до 5 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ
Статья 18.36. Нарушение порядка пользования автомобильными дорогами общего пользования		
1. Причаливание к опорам мостов плавучих транспортных средств или размещение под мостами, путепроводами и эстакадами лодочных станций, стоянок транспортных средств	Штраф в размере от 2 до 10 б. в., на ИП – до 50 б. в., на	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ

Вид правонарушения	Вид и мера взыскания	Должностные лица ОВД, имеющие право налагать взыскания
и других сооружений, а также строительство, реконструкция, ремонт или ликвидация плотин, шлюзов, прудов или других мелиоративных и гидротехнических сооружений либо углубление русел рек и водостоков в контролируемых зонах автомобильных дорог без согласования с организациями государственного дорожного и жилищно-коммунального хозяйства	юридическое лицо – до 200 б. в.	
2. Проведение на автомобильных дорогах общего пользования заводских испытаний автомобилей, тракторов, других самоходных и прицепных транспортных средств без согласования с предприятиями государственного дорожного и жилищно-коммунального хозяйства, а также проезд машин на гусеничном ходу или с металлическими шипами (кроме ошипованных шин) по автомобильным дорогам общего пользования с усовершенствованным покрытием или движение указанных машин при следовании через мосты, дамбы, участки дорог, пролегающие в заболоченных местах, где нет объездов, без письменного разрешения организаций государственного дорожного и жилищно-коммунального хозяйства	Штраф в размере от 2 до 5 б. в., на ИП – до 50 б. в., на юридическое лицо – до 200 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ
3. Осуществление в контролируемых зонах автомобильных дорог общего пользования геологических, поисковых, строительных или мелиоративных работ, либо добыча песка и гравия, либо прокладка линий связи и электропередачи, других коммуникаций, либо обустройство мест массового отдыха, либо размещение в полосе отвода площадок для сто-	Штраф в размере от 2 до 5 б. в., на ИП – до 50 б. в., на юридическое лицо – до 200 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ

Вид правонарушения	Вид и мера взыскания	Должностные лица ОВД, имеющие право налагать взыскания
янки и мойки транспортных средств, объектов сервиса, киосков, павильонов, других сооружений без согласования с организациями государственного дорожного и жилищно-коммунального хозяйства и ГАИ		
4. Въезд на автомобильную дорогу общего пользования транспортного средства и съезд с нее либо прогон животных через такую дорогу в неустановленных или необустроенных местах	Штраф в размере от 0,2 до 1 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ; старшие госавтоинспекторы, госавтоинспекторы, старшие инспекторы и инспекторы ДПС ГАИ; другие инспекторы, осуществляющие контроль за соблюдением Правил дорожного движения
5. Создание постоянных и временных въездов (съездов) на автомобильных дорогах общего пользования, примыканий и пересечений с другими дорогами, а также строительство, реконструкция, ремонт и ликвидация железнодорожных переездов без согласования с организациями государственного дорожного и жилищно-коммунального хозяйства	Штраф в размере от 2 до 5 б. в., на ИП – до 50 б. в., на юридическое лицо – до 200 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ
Статья 18.37. Нарушение землепользователем правил по охране автомобильных дорог и дорожных сооружений		
Невыполнение или ненадлежащее выполнение пользователем земельных участков, находящихся в контролируемых зонах автомобильных дорог общего пользования, обязанностей по укладке и ремонту в пределах населенных пунктов тротуаров и пешеходных дорожек, по	Штраф в размере от 2 до 4 б. в., на ИП – до 50 б. в., на юридическое лицо – до 200 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ

Вид правонарушения	Вид и мера взыскания	Должностные лица ОВД, имеющие право налагать взыскания
установке освещения, а также по содержанию в технически исправном состоянии выездов с закрепленных участков на дороги общего пользования, включая переездные мостики		
Статья 18.14. Невыполнение требований сигналов регулирования дорожного движения, нарушение правил перевозки пассажиров или других Правил дорожного движения		
3. Нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил движения по автомагистрали, пользования внешними световыми приборами, буксировки транспортных средств, а равно нарушение правил применения аварийной сигнализации и знака аварийной остановки	Предупреждение или штраф в размере до 2 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ; старшие госавтоинспекторы, госавтоинспекторы, старшие инспекторы и инспекторы ДПС ГАИ; другие инспекторы, осуществляющие контроль за соблюдением Правил дорожного движения; командиры (начальники), заместители командиров (начальников) строевых подразделений ДПС ГАИ <b>(но только в соответствии со ст. 10.3 ПИКоАП)</b>
10. Действия, предусмотренные частями 1–9 настоящей статьи, повлекшие создание аварийной обстановки	Штраф в размере от 5 до 20 б. в. с лишением до 2 лет или без лишения права управления транспортными средствами	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ

В соответствии с подп. 171.1 и 171.6 п. 171 Правил маячок оранжевого цвета должен быть включен: на транспортном средстве, самоходной машине при выполнении ремонтных и других работ, самоходной машине при ее движении по дороге.

В административном протоколе нарушение подп. 171.1 и 171.6 п. 171 Правил квалифицируется по ч. 3 ст. 18.14 КоАП Республики Беларусь.

По окончании смены наряд ДПС должен проинформировать сменяющий его наряд ДПС о состоянии маршрута патрулирования, сообщениях, переданных владельцу автомобильной дороги и взятых на контроль (сообщается время истечения директивных сроков), а также сделать отметку о всех обнаруженных недостатках на маршруте патрулирования в соответствующем журнале.

#### 9.14.

**Планирование работы.** ДПС ГАИ осуществляет повседневный надзор за содержанием улиц, входящих в маршруты патрулирования, в тесном взаимодействии с отделом организации дорожного движения и дорожной инспекции ГАИ.

Инспектор ДПС в целях реализации возложенных на ГАИ законодательными актами Республики Беларусь функций контроля за выполнением участниками дорожного движения требований нормативных правовых актов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах своей компетенции обязан осуществлять контроль за эксплуатационным состоянием и качеством содержания улиц населенных пунктов, а также принимать меры:

по устранению причин, создающих угрозу БДД, препятствий для дорожного движения и обозначению опасных участков, соблюдению требований по обеспечению БДД при проведении на улицах ремонтно-строительных и других работ;

предупреждению участников дорожного движения о возникшей на их пути опасности, которую они не в состоянии своевременно обнаружить, в том числе с применением ТСОН с включенными проблесковы-

ми сигналами (маячками) синего или синего и красного цветов в соответствии с Правилами;

оказанию иной помощи участникам дорожного движения, государственным органам, иным организациям и общественным объединениям в защите их прав и законных интересов при осуществлении ими возложенных на них обязанностей в сфере дорожного движения на условиях и в порядке, предусмотренных законодательством Республики Беларусь (подп. 30.2, 30.3 п. 30 Инструкции).

При этом на маршруте патрулирования осуществляется надзор за эксплуатационным состоянием технических средств организации дорожного движения, стационарным наружным освещением и проведением ремонтно-строительных и других работ на дороге.

Матрица форм и методов визуального контроля ДПС применительно к содержанию и эксплуатационному состоянию улиц населенных пунктов, технических средств организации дорожного движения, стационарного наружного освещения, пересечения (примыкания) трамвайных и железнодорожных путей с проезжей частью улиц, проведению ремонтно-строительных и других работ на улицах представлена в табл. 65.

Таблица 65

**Матрица форм и методов визуального контроля ДПС применительно к содержанию и эксплуатационному состоянию улиц населенных пунктов, технических средств организации дорожного движения, стационарного наружного освещения, пересечения (примыкания) трамвайных и железнодорожных путей с проезжей частью улиц, проведению ремонтно-строительных и других работ на улицах**

Визуальное наблюдение	Форма контроля	Метод контроля		
		Предостережение участников дорожного движения	Пресечение правонарушения	Осуществление регулировочно-распорядительных действий
С использованием транспортных средств в движении		-	+	+
Пешее патрулирование		-	+	+

Методы выполнения нарядом ДПС обязанностей на постах и маршрутах патрулирования определяются на инструктаже.

В период зимнего содержания улиц в карточке маршрута обязательно должна содержаться следующая информация:

перечень улиц на маршруте патрулирования с указанием, к какому уровню требований к эксплуатационному состоянию они относятся (классификация улиц по уровням требований к их эксплуатационному состоянию представлена в табл. 66);

контактные телефоны диспетчера и администрации владельцев улиц и их филиалов на маршруте патрулирования;

сведения о режиме работы наружного освещения на маршруте патрулирования;

сведения о технических средствах организации дорожного движения на маршруте патрулирования;

перечень производственно-технологических площадок и специальных площадок для размещения убираемой снежной массы, расположенных на маршруте патрулирования;

перечень улиц на маршруте патрулирования с указанием, к какому уровню требований к эксплуатационному состоянию (по их народнохозяйственному и административному значению, а также интенсивности движения) они относятся (в зависимости от народнохозяйственного и административного значения, а также интенсивности движения выделяют четыре уровня требований к эксплуатационному состоянию улиц. Классификация улиц по уровням требований к их эксплуатационному состоянию в соответствии с требованиями СТБ 1291 представлена в табл. 66).

Таблица 66

**Классификация улиц  
по уровням требований к их эксплуатационному состоянию**

Уровень требований	Народнохозяйственное и административное значения улиц	Обозначение по СНБ 3.03.02-97 и количество полос движения
1 нп	Улицы непрерывного движения, улицы общегородского значения, улицы районного значения, магистральные улицы средних и малых городов	М6, М8, А4, А6, А8, Б4, Б6, В4, В6
2 нп	Улицы районного значения, магистральные улицы средних и малых городов, главные улицы поселков и сельских населенных пунктов, улицы местного значения с движением маршрутных транспортных средств	Б2, В2, Г2

Уровень требований	Народнохозяйственное и административное значения улиц	Обозначение по СНБ 3.03.02-97 и количество полос движения
3 нп	Поселковые улицы, улицы производственных и коммунально-складских зон, основные жилые улицы, второстепенные жилые улицы	Е2, Ж2, 32
4 нп	Основные и второстепенные проезды	П2, П1

Уровни требований к улицам и их перечень утверждаются гор- или райисполкомами. Уровень требований относится к проезжей части улиц и проездов. Для тротуаров, велосипедных дорожек и стояночных площадок на улицах уровень требований – 3 нп, на проездах – 4 нп. При соответствующем технико-экономическом обосновании уровни требований к улицам могут изменяться относительно их народнохозяйственного и административного значения.

*На инструктаже* наряду ДПС перед заступлением на службу обязательно должна быть доведена следующая информация:

сводка погоды на ближайшие сутки;

о проведении ремонтных и других работ на маршруте патрулирования (необходимо ознакомиться с копией согласованного плана по обустройству мест дорожных работ на участке патрулирования или получить копию с него для осуществления контроля во время несения службы);

Согласованный план по обустройству мест дорожных работ должен направляться в соответствующее структурное подразделение ДПС для организации повседневного надзора. При выполнении краткосрочных работ (ликвидация выбоин, проломов, просадок, замена дорожных знаков, разметка проезжей части и др.) проекты (схемы) организации дорожного движения могут приниматься на рассмотрение без конкретной привязки к местности, только с указанием границ участков работ. При выполнении работ по содержанию улиц (уборка мусора, мойка знаков, дорожных ограждений, направляющих устройств, светофоров) проекты (схемы) организации дорожного движения в ДПС не направляются.

перечень должностных лиц, уполномоченных осуществлять временное ограничение или временное запрещение движения ТС на маршруте патрулирования.

*По прибытию на маршрут патрулирования* наряд ДПС обязан:

получить от сменяемого инспектора ДПС информацию о складывающейся оперативной обстановке, об имевших место происшествиях,

проводимых на дорогах ремонтно-строительных и иных работах, поступивших указаниях, неисправностях технических средств организации дорожного движения, наружного освещения по маршруту патрулирования, другие сведения, имеющие отношение к выполнению возложенных обязанностей;

проверить в случае, если в предшествующую смену надзор за дорожным движением на посту, маршруте патрулирования не осуществлялся, исправность технических средств организации дорожного движения, наружного освещения, порядок проведения на них ремонтно-строительных и других работ (подп. 30.2, 30.3 п. 30 Инструкции).

*В ходе патрулирования* наряд ДПС в зависимости от складывающейся обстановки на маршруте ведет надзор за соблюдением директивных сроков и состоянием контролируемых параметров улиц, стационарного наружного освещения, технических средств организации дорожного движения, проведением ремонтно-строительных и других работ (СТБ 1291).

При обнаружении на маршруте патрулирования недостатков содержания и (или) эксплуатационного состояния улиц, создающих препятствия для дорожного движения или угрозу его безопасности, а также при изменении погодных и метеорологических условий, в силу которых не обеспечивается необходимый уровень БДД, наряд ДПС докладывает об этом дежурному ОДС и действует по его указанию. При этом наряд ДПС также должен сообщить информацию по контактному телефону соответствующему владельцу улицы и обязательно зафиксировать фамилию должностного лица (диспетчера), принявшего сообщение, а также сверить время фиксирования сообщения в журнале учета (журнал № 1 приема и передачи информации). Меры, принимаемые владельцем улицы по устранению выявленных недостатков, берутся нарядом ДПС на контроль.

Дежурный ОДС фиксирует сообщения наряда ДПС в журнале установленного образца, информирует о них командира строевого подразделения ДПС, руководителя подразделения ГАИ, управлений, отделов внутренних дел городских, районных исполнительных комитетов (местных администраций), доводит его решение о необходимости ограничения или запрещения дорожного движения до нарядов ДПС, с учетом их дислокации, а также до должностных лиц дорожных, коммунальных и других заинтересованных организаций.

*В ходе надзора* за дорожным движением на маршруте патрулирования нарядом ДПС при необходимости обеспечиваются:

выставление временных предупреждающих дорожных знаков и указателей на опасных участках улиц;

организация объездов участков улиц, не обеспечивающих необходимых условий БДД<sup>1</sup>;

информирование при необходимости и в рамках своей компетенции участников дорожного движения об изменении погодных и метеорологических условий, при которых не обеспечивается необходимый уровень БДД (формы и методы информирования участников дорожного движения определяются дежурным ОДС, а также нарядом ДПС в зависимости от складывающейся обстановки).

В случае ДТП на маршруте патрулирования наряд ДПС действует в порядке, изложенном в гл. 3.

При выявлении на маршруте патрулирования отклонения контролируемых параметров от нормативных наряд ДПС действует в соответствии с законодательством (статьи КоАП Республики Беларусь приведены в табл. 67).

Таблица 67

**Статьи КоАП Республики Беларусь,  
касающиеся содержания и эксплуатационного состояния  
улиц, технических средств организации дорожного движения,  
стационарного наружного освещения, пересечения (примыкания)  
трамвайных и железнодорожных путей с проезжей частью улиц,  
проведения ремонтно-строительных и других работ на улицах**

Вид правонарушения	Вид и мера взыскания	Должностные лица ОВД, имеющие право налагать взыскания
Статья 23.1. Неисполнение выраженного в установленной законодательством форме требования, предписания либо представления об устранении нарушения		
Неисполнение, ненадлежащее или несвоевременное исполнение должностным лицом, индивидуальным предпринимателем либо иным физическим лицом выраженного в установленной законодательством форме требования должностного лица, осуществляющего государственный контроль и (или) надзор, пред-	Предупреждение или штраф в размере до 20 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ

<sup>1</sup> Постановление МВД Республики Беларусь от 18 апреля 2008 г. № 123 «Об утверждении Инструкции о порядке изменения организации дорожного движения».

Продолжение табл. 67

Вид правонарушения	Вид и мера взыскания	Должностные лица ОВД, имеющие право налагать взыскания
писания органа государственной безопасности, представления органа государственной охраны либо неприятие мер к устранению указанных в них нарушений		
Статья 18.38. Нарушение правил содержания дорог, улиц, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений		
Нарушение правил содержания дорог, улиц, железнодорожных переездов, технических средств организации дорожного движения и других дорожных сооружений в безопасном для движения состоянии либо неприятие мер для своевременного запрещения или ограничения движения лицом, ответственным за их содержание	Штраф в размере от 4 до 20 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ
Статья 21.14. Нарушение правил благоустройства и содержания населенных пунктов		
1. Загромождение улиц, площадей, дворов, других земель общего пользования строительными материалами и другими предметами	Штраф в размере до 5 б. в., на ИП – от 5 до 10 б. в., на юридическое лицо – от 10 до 20 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ
2. Нарушение других правил благоустройства и содержания населенных пунктов	Штраф в размере до 25 б. в., на ИП – от 10 до 50 б. в., на юридическое лицо – от 20 до 100 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ
Статья 21.15. Нарушение порядка проведения раскопок		
Проведение без соответствующего разрешения раскопок улиц, площадей, дворов, других земель	Штраф в размере от 5 до 10 б. в., на ИП – от 10 до	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД;

Продолжение табл. 67

Вид правонарушения	Вид и мера взысканий	Должностные лица ОВД, имеющие право налагать взыскания
общего пользования, отсутствие ограждений в местах проведения раскопок или ненадлежащее их содержание, а равно неприятие мер по приведению мест раскопок в порядок в установленные сроки	30 б. в., на юридическое лицо – от 20 до 100 б. в.	начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ
Статья 18.14. Невыполнение требований сигналов регулирования дорожного движения, нарушение правил перевозки пассажиров или других правил дорожного движения		
3. Нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил движения по автомагистрали, пользования внешними световыми приборами, буксировки транспортных средств, а равно нарушение правил применения аварийной сигнализации и знака аварийной остановки	Предупреждение или штраф в размере до 2 б. в.	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ; старшие госавтоинспекторы, госавтоинспекторы, старшие инспекторы и инспекторы ДПС ГАИ; командиры (начальники) дорожного движения, заместители командиров (начальников) строевых подразделений ДПС ГАИ ( <b>но только в соответствии со ст. 10.3 ПИКсАП</b> )
10. Действия, предусмотренные частями 1–9 настоящей статьи, повлекшие создание аварийной обстановки Примечание. Под созданием аварийной обстановки понимаются действия участников дорожного движения, вынудившие других его участников изменять скорость,	Штраф в размере от 5 до 20 б. в. с лишением права управления транспортными средствами сроком до 2 лет или без лишения	Начальники, заместители начальников УВД, ОВД; начальники, заместители начальников УГАИ, ОГАИ

Вид правонарушения	Вид и мера взысканий	Должностные лица ОВД, имеющие право налагать взыскания
направление движения или принимать иные меры по обеспечению собственной безопасности или безопасности других лиц		

В соответствии с подп. 171.1 и 171.6 п. 171 Правил маячок оранжевого цвета должен быть включен: на транспортном средстве, самоходной машине при выполнении ремонтных и других работ, самоходной машине при ее движении по дороге. В административном протоколе нарушение подп. 171.1 и 171.6 п. 171 Правил квалифицируется по ч. 3 ст. 18.14 КоАП Республики Беларусь.

По окончании смены наряд ДПС должен проинформировать сменяющий его наряд ДПС о состоянии маршрута патрулирования, сообщениях, переданных владельцу улицы и взятых на контроль (сообщается время истечения директивных сроков), а также сделать отметку о всех обнаруженных недостатках на маршруте патрулирования в соответствующем журнале.

Сопровождение – комплекс мероприятий по обеспечению БДД по маршруту следования сопровождаемых ТС с использованием автомобиля сопровождения. Сопровождение организуется в порядке, предусмотренном законодательством Республики Беларусь, в том числе нормативными правовыми актами МВД.

Инспектор ДПС в целях реализации возложенных на ГАИ законодательными актами Республики Беларусь функций контроля за выполнением участниками дорожного движения требований нормативных правовых актов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах своей компетенции обязан участвовать в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь, в том числе нормативными правовыми актами МВД, в мероприятиях по осуществлению сопровождения (гл. 7 Инструкции).

Основные задачи сопровождения:

обеспечение БДД сопровождаемых ТС, их беспрепятственного движения, а при необходимости – обеспечение их права на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам дорожного движения;

анализ складывающейся обстановки по маршруту следования сопровождаемых ТС и принятие мер реагирования в случае ее изменения;

принятие мер по недопущению ДТП с участием сопровождаемых ТС по маршруту их следования.

Сопровождению подлежат:

ТС, осуществляющие организованную перевозку групп детей в составе колонн из трех и более ТС;

ТКТС, подлежащие сопровождению в установленном законодательством порядке;

ТС МВД и внутренних войск МВД в составе транспортных колонн;

ТС дорожно-эксплуатационных служб, осуществляющие уборку проезжей части дорог, в составе транспортных колонн;

ТС и специальная техника, используемые при проведении мероприятий по предупреждению и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций;

ТС, самоходные машины и самоходная специальная техника в составе воинских колонн, принадлежащие Министерству обороны, Комитету государственной безопасности, Государственному пограничному комитету, другим войскам и воинским формированиям Республики Беларусь;

ТС и специальная техника, задействованные в доставке изъятых таможенными органами ТС товаров и грузов;

иные ТС в случаях, установленных Инструкцией о порядке организации сопровождения ТС (за исключением ТС, в которых следуют охраняемые лица), самоходных машин и участников проводимых на дороге массовых мероприятий<sup>1</sup>.

**Сопровождение ГАИ** осуществляется при передвижении:

ТКТС в случаях и порядке, установленных законодательством;

колонн ТС МВД, внутренних войск МВД по согласованию с Министром внутренних дел или его заместителями;

колонн ТС дорожно-эксплуатационных служб, осуществляющих уборку проезжей части дороги. Решение об осуществлении такого сопровождения принимается начальниками УГАИ МВД, УГАИ ГУВД Минского городского исполнительного комитета, УГАИ УВД, отделов (отделений, групп) ГАИ управлений, ОВД городских, районных исполнительных комитетов (местных администраций) или их заместителями;

ТС и специальной техники при проведении мероприятий по предупреждению и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций<sup>2</sup>.

Для организации сопровождения его инициатором в МВД или территориальный ОВД не позднее пяти рабочих дней до начала сопровождения подается заявка, где указываются:

<sup>1</sup> Перечень транспортных средств (за исключением транспортных средств, в которых следуют охраняемые лица), самоходных машин, подлежащих сопровождению, и Инструкция о порядке организации сопровождения транспортных средств (за исключением транспортных средств, в которых следуют охраняемые лица), самоходных машин и участников проводимых на дороге массовых мероприятий утверждены постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 4 апреля 2011 г. № 440. Транспортные средства, указанные в п. 1, 2 Перечня, подлежат сопровождению в обязательном порядке, транспортные средства и самоходные машины, указанные в п. 3–8 настоящего перечня, – в случаях, установленных Инструкцией о порядке организации сопровождения транспортных средств (за исключением транспортных средств, в которых следуют охраняемые лица), самоходных машин и участников проводимых на дороге массовых мероприятий.

<sup>2</sup> Сопровождение ГАИ в случаях, не предусмотренных абзацем 2–4 настоящего пункта, в том числе сопровождение участников проводимых на дороге массовых мероприятий, осуществляется только на основании заявки, согласованной с Государственным секретариатом Совета Безопасности Республики Беларусь.

дата и время начала и окончания предполагаемого сопровождения; цель проводимого мероприятия, статус и количество его участников; количество сопровождаемых ТС, их марки, регистрационные знаки; программа пребывания участников мероприятия с указанием посещаемых объектов и их адресов;

информация о согласовании с Государственным секретариатом Совета Безопасности Республики Беларусь;

фамилия, собственное имя, отчество инициатора сопровождения или его представителя, ответственного за организацию мероприятия, его контактные телефоны (городской и мобильный);

подпись инициатора сопровождения или его представителя.

На основании заявки решение о количестве выделяемых автомобилей сопровождения, маршруте следования, необходимости временного ограничения или прекращения движения ТС на участках дорог принимается в случае следования сопровождаемых ТС по территории:

нескольких областей или г. Минска и области (областей) – министром внутренних дел, его заместителями или начальником управления ГАИ МВД, если иное не определено министром внутренних дел;

одной административно-территориальной единицы – начальниками управлений ГАИ МВД, ГУВД, УВД или их заместителями.

Заявки, поданные с нарушением установленного срока либо не соответствующие установленным требованиям, к рассмотрению не принимаются. В случае принятия по результатам рассмотрения заявки отрицательного решения инициатору сопровождения направляется соответствующее уведомление с указанием причин принятия такого решения.

## 10.1.

Требования к автомобилям и экипажам предъявляются со стороны руководителя (командира (начальника) подразделения ДПС, начальника ОГАИ (заместителя командира (начальника) подразделения ДПС, заместителя начальника ОГАИ)), получившего задание на сопровождение.

## 10.2.

( ) ,

Получив задание на сопровождение, командир (начальник) подразделения ДПС, начальник ОГАИ (заместитель командира (начальника) подразделения ДПС, заместитель начальника ОГАИ) должен выполнить ряд действий.

**Уяснить полученную задачу**, а именно:

дату и время начала и окончания предполагаемого сопровождения;  
цель проводимого мероприятия, статус и количество его участников;  
количество сопровождаемых ТС, их марки, регистрационные знаки;  
программу пребывания участников мероприятия с указанием посещаемых объектов и их адресов;

фамилию, собственное имя, отчество инициатора сопровождения или его представителя, ответственного за организацию мероприятия, его контактные телефоны (городской и мобильный).

**Отдать предварительные распоряжения**, касающиеся:

организации проверки исправности автомобилей сопровождения<sup>1</sup> и имеющихся средств радиосвязи, световой и звуковой сигнализации;

организации (при необходимости) предварительного обследования маршрута.

**Провести изучение маршрута следования**, в ходе которого проанализировать:

особенности организации дорожного движения на маршруте;

дислокацию постов и маршрутов патрулирования;

систему связи и взаимодействия сотрудников автомобиля сопровождения с нарядами ДПС на постах и маршрутах патрулирования с учетом того, что временное невыставление постов допускается при задействовании нарядов ДПС по плану обеспечения безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения для осуществления сопровождения в установленном законодательством порядке (п. 12 Инструкции);

необходимость регулирования дорожного движения, в том числе с использованием технических средств, организации объездов, ограничения или прекращения движения, производства дорожных и других работ на отдельных участках дорог;

места остановки сопровождаемых ТС для отдыха, питания и иных целей;

необходимость разработки дополнительных мер по обеспечению общественной и имущественной безопасности в местах остановки сопровождаемых ТС для отдыха, питания и иных целей;

необходимость разработки дополнительных мер при перевозке групп детей в случае возникновения условий недостаточной видимости;

расход топлива автомобилями сопровождения и необходимость их дозаправки на маршруте, места дозаправки.

<sup>1</sup> Автомобиль сопровождения – автомобиль ГАИ, имеющий специальную цветографическую окраску, оборудованный устройством для подачи специальных звуковых сигналов и проблесковыми маячками синего и (или) красного цвета, используемый в дорожном движении для сопровождения транспортных средств и участников проводимых на дороге массовых мероприятий по маршруту их движения.

**Принять управленческое решение**, т. е. сопоставить информацию, полученную в ходе проведенного предварительного обследования маршрута с его изучением и анализом; произвести расчет времени, сил, средств; определить (принять решение):

количество автомобилей сопровождения (если это не указано в задании на сопровождение). Для осуществления сопровождения десяти и более ТС выделяется не менее двух автомобилей сопровождения, если иное не указано в заявке или других документах, на основании которых принимается решение о сопровождении (п. 69 Инструкции);

состав и старшего наряда ДПС сопровождения (наряд ДПС сопровождения должен состоять, как правило, из двух инспекторов ДПС);

систему связи и взаимодействия сотрудников автомобиля сопровождения с нарядами ДПС на постах и маршрутах патрулирования;

меры по регулированию дорожного движения, в том числе с использованием технических средств, организации объездов, ограничению или прекращению движения, производства дорожных и других работ на отдельных участках дорог (при необходимости);

дополнительные меры по обеспечению общественной и имущественной безопасности в местах остановки сопровождаемых ТС для отдыха, питания и иных целей (при необходимости);

формы и методы контроля при движении по маршруту (канал связи (основной и дополнительный), позывной, периодичность выхода, докладываемая информация, порядок и приоритеты).

**Провести инструктаж наряда сопровождения (для нарядов ДПС)** в порядке, установленном НПА МВД. Заступающие в наряд инспекторы ДПС должны иметь при себе:

жетон с личным номером сотрудника ОВД; идентификационную карту; служебное и водительское удостоверение; свисток, жезл регулировщика; служебную сумку, либо папку, либо планшет; авторучку, карандаш, линейку; рулетку стальную с фиксатором (лазерную электронную рулетку); карманный электрический фонарь (при несении службы в темное время суток);

Правила, КоАП, ПИКоАП либо извлечения из них, бланки процессуальных и иных документов в необходимом количестве;

переносные (малогабаритные) специальные технические средства, свидетельство об их государственной поверке либо ксерокопию указанного свидетельства (если по решению командира (начальника) подразделения ДПС, начальника ОГАИ либо ответственного по подразделению планируется их использование инспектором ДПС при несении службы).

При исполнении служебных обязанностей инспектор ДПС должен иметь при себе оружие, специальные средства, средства связи, быть

одет в форму одежды, установленную для лиц рядового и начальствующего состава ОВД, имеющих специальные звания милиции, включающую ленту желтого цвета с элементами из световозвращающего материала на околыше повседневной шерстяной либо летней фуражки, светоотражающую экипировку по сезону года (костюм ветровлагозащитный «ДПС», либо жилет, либо нарукавники со световозвращающими материалами по решению командира (начальника) подразделения ДПС, начальника ОГАИ, старшего начальника).

*По мере готовности доложить должностному лицу*, давшему задание на сопровождение, если иное не предусматривалось при постановке задачи на сопровождение.

### 10.3.

**Действия наряда сопровождения до начала движения.** Наряд сопровождения обязан довести до водителей сопровождаемых ТС (при необходимости с привлечением других должностных лиц) условия и порядок сопровождения, т. е. провести инструктаж:

- о маршруте движения;
- особенностях требований Правил при соответствующем виде перевозок;
- мерах предосторожности, обеспечивающих безопасность перевозок;
- скорости движения и дистанции между ТС на отдельных участках маршрута;
- условных сигналах на случай непредвиденной остановки, отставания сопровождаемого ТС или разрыва колонны;
- порядке действий и размещения ТС в пунктах остановок, заправки, питания и отдыха;
- местах и последовательности посадки и высадки пассажиров.

Инструктаж водителей иностранных автомобильных перевозчиков, не владеющих русским языком, проводится с участием переводчика, который приглашается организацией (организатором) перевозки. Информация об инструктаже водителей заносится под роспись каждого из инструктируемых в специальный журнал, который хранится в соответствующем подразделении ГАИ.

Перед началом сопровождения наряд должен убедиться, что выполняются как общие, так и специальные (особые) требования Правил и инструкций к ТС и водителям сопровождаемых ТС.

О готовности и начале сопровождения или о выявлении обстоятельств, препятствующих осуществлению сопровождения, и невозмож-

ности их устранения организаторами перевозки и (или) владельцами сопровождаемых ТС старший наряда сопровождения докладывает оперативному дежурному, руководителю подразделения ГАИ, принявшему решение о назначении сопровождения, или ответственному по подразделению (п. 76 Инструкции).

**Построение организованной транспортной колонны.** Организованная транспортная колонна – ТС или транспортная колонна, движущиеся с постоянно включенным ближним светом фар в сопровождении ТСОИ с включенными проблесковыми сигналами (маячками) синего или синего и красного цветов (подп. 2.40 п. 2 Правил).

При сопровождении одним автомобилем сопровождения наряд сопровождения должен двигаться впереди сопровождаемых ТС на расстоянии, обеспечивающем безопасность их движения.

При сопровождении двумя автомобилями сопровождения один из них должен двигаться впереди сопровождаемых ТС на расстоянии, обеспечивающем безопасность их движения, а другой – следовать за сопровождаемой организованной транспортной колонной для предупреждения обгона или опережения автомобиля сопровождения и занятия места в сопровождаемой колонне другими ТС.

При сопровождении тремя автомобилями сопровождения один из них – автомобиль прикрытия – должен двигаться впереди колонны сопровождаемых ТС (одного ТС) на расстоянии, обеспечивающем безопасность сопровождения; второй – сигнальный автомобиль – впереди автомобиля прикрытия на расстоянии 200–400 м по крайней левой полосе, предназначенной для движения в этом направлении, с целью принятия мер к обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда, оповещения нарядов ДПС о приближении сопровождаемых ТС и информирования наряда автомобиля прикрытия об условиях движения; третий – замыкающий автомобиль – позади колонны (п. 81–83 Инструкции).

**Действия наряда сопровождения в пути следования.** Скорость движения организованной транспортной колонны при сопровождении ТС устанавливает старший наряда сопровождения в зависимости от дорожных, метеорологических условий, интенсивности движения ТС, пешеходов и характеристик сопровождаемых ТС. Она не должна превышать скоростных пределов, установленных Правилами, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Республики Беларусь.

В начале сопровождения, в конце подъемов и после выезда на вершину подъемов, обозначенных дорожным знаком 1.14 «Крутой подъем», старший наряда сопровождения должен выбирать скорость сопровождения, исключая отставание сопровождаемых ТС (растягивание органи-

зованной транспортной колонны). Если сопровождаемые ТС создают затруднения для движения другим ТС, нарядом сопровождения предусматривается их периодическая остановка в безопасных для дорожного движения местах для пропуска скопившихся за ними ТС (п. 75 Инструкции).

Осуществляя сопровождение ТС, старший наряда сопровождения: ведет наблюдение за сопровождаемыми ТС, дорожной обстановкой; поддерживает связь с ОДС подразделений ГАИ и нарядами ДПС по маршруту сопровождения;

определяет полосу движения автомобиля сопровождения.

Другой сотрудник наряда управляет автомобилем сопровождения, использует специальную световую и звуковую сигнализацию, управляет СГУ (п. 75 Инструкции).

Наряд сопровождения обеспечивает:

анализ складывающейся оперативной обстановки на маршруте сопровождения, принятие мер реагирования на ее изменение;

взаимодействие с нарядами ДПС по маршруту следования;

использование во время движения на автомобилях сопровождения и сопровождаемых ТС постоянно включенного ближнего света фар;

право в соответствии с Правилами на первоочередное движение сопровождаемых ТС в намеченном направлении по отношению к другим участникам дорожного движения, отступление от требований сигналов светофоров, дорожных знаков и дорожной разметки при движении автомобиля сопровождения с включенными маячками синего или синего и красного цветов (при необходимости);

выбор скоростных режимов и маневров, соответствующих требованиям Правил, а также соблюдение безопасной дистанции между сопровождаемыми ТС и автомобилем сопровождения;

доклад оперативному дежурному о прохождении сопровождаемых ТС по маршруту, необходимости изменения маршрута сопровождения, внеплановых и плановых стоянках, ДТП и иных происшествиях с участием сопровождаемых ТС и (или) автомобиля сопровождения;

информирование сотрудника ГАИ, осуществляющего дежурство на центральном пункте автоматизированной системы управления дорожным движением, о предоставлении по пути следования соответствующего режима работы светофорных объектов (в случаях, если это предусмотрено полученным заданием), начале движения, проезде регулируемых перекрестков (п. 78 Инструкции).

**Режим сопровождения** – использование нарядом сопровождения специальных звуковых и световых сигналов, а также введение режимов «зеленая улица» или желтого мигания светофорного объекта.

Для получения преимущества в движении перед другими участниками дорожного движения наряд сопровождения должен заблаговременно запрашивать в центральном пункте автоматизированной системы управления дорожным движением соответствующий режим работы светофорных объектов по пути следования (в случаях, если это предусмотрено полученным заданием), включать маячки синего или синего и красного цветов, при необходимости привлечения внимания участников дорожного движения подавать специальный звуковой сигнал.

Специальные звуковые сигналы и СГУ могут использоваться для предупреждения участников дорожного движения о приближении сопровождаемых ТС к перекресткам, участкам дорог с ограниченной обзорностью, недостаточной видимостью, аварийным участкам дорог. Запрос о переводе светофорных объектов по маршруту сопровождения в режим «желтого мигания» должен направляться с помощью радиосвязи не позднее, чем за 15 мин, а в режим «зеленой улицы» – не позднее, чем за 5 мин до планируемого начала движения (п. 79, 80 Инструкции).

Включение специальной световой и (или) звуковой сигнализации должно производиться заблаговременно, в зависимости от конкретной обстановки, чтобы другие участники дорожного движения имели возможность принять меры в соответствии с требованиями п. 20, 26–28 Правил.

Перед совершением действий, отступающих от требований Правил, водитель автомобиля сопровождения обязан убедиться в том, что другие участники дорожного движения восприняли подаваемые им специальные световой и (или) звуковой сигналы и приняли необходимые меры предосторожности.

При включении специальной световой и (или) звуковой сигнализации необходимо учитывать интенсивность движения, обзорность дороги, особенности и техническое состояние ТС, дорожные, погодные (метеорологические) условия и другие факторы, снижающие прозрачность атмосферы и влияющие на видимость дороги в направлении движения, а также быть в состоянии выполнить необходимые действия по управлению ТС для обеспечения БДД.

При возникновении в пути следования технических неисправностей сопровождаемых ТС, угрожающих безопасности движения, а также при ухудшении состояния здоровья водителей дальнейшее движение до устранения обстоятельств, препятствующих безопасному движению, запрещается в соответствии с Инструкцией о порядке организации сопровождения ТС (за исключением ТС, в которых следуют охраняемые лица), самоходных машин и участников проводимых на дороге массовых мероприятий (п. 73 Инструкции).

Временное запрещение или временное ограничение движения по дорогам может вводиться в случае:

угрозы БДД, в том числе жизни и (или) здоровью граждан;  
ДТП и производства процессуальных действий;  
объявления в установленном порядке предупреждения о неблагоприятных погодных (метеорологических) условиях;  
стихийных бедствий, аварий и иных чрезвычайных ситуаций природного или техногенного характера;  
массовых мероприятий.

Согласно ст. 19 Закона о дорожном движении решение о введении временного запрещения или временного ограничения движения ТС, самоходных машин по дорогам принимается ГАИ в отношении всех дорог.

### 11.1.

В случае ДТП столкнувшиеся ТС представляют собой препятствие для движения участников дорожного движения. Кроме того, на месте происшествия определенное время должны работать специалисты с целью оказания помощи пострадавшим, выяснения причин ДТП и ликвидации его последствий. Все перечисленное нарушает сложившееся движение пешеходов и (или) ТС по дороге, в том числе стоянку и остановку в пределах дороги и связанные с ним общественные отношения. С целью обеспечения движения ТС и пешеходов ГАИ вводит временное ограничение или временное запрещение движения пешеходов и (или) ТС на участке дороги, в том числе ограничение или запрещение на сто-

янку и остановку ТС в пределах участка дороги, на котором произошло ДТП. Временное ограничение или запрещение движения может вводиться как по всей ширине дороги, так и по отдельным ее элементам. В населенном пункте изменение организации дорожного движения зависит от числа полос на проезжей части и расположения места ДТП относительно них.

Меры по организации дорожного движения при закрытии определенного числа полос на проезжей части улицы представлены в табл. 68.

Таблица 68

**Меры по организации дорожного движения при закрытии определенного числа полос на проезжей части улицы**

Число полос на проезжей части улицы	Число полос, которое находится в зоне места ДТП	Меры по организации дорожного движения
2	1	Организация попеременного движения ТС по свободной полосе
	2	Перекрытие движения ТС с организацией объезда на ближайших перекрестках до места ДТП
3	1	Организация движения ТС по двум полосам
	2	Организация попеременного движения ТС по свободной полосе
	3	Перекрытие движения ТС с организацией объезда на ближайших перекрестках до места ДТП
4	1	Организация движения ТС по трем полосам
	2	Организация движения ТС по двум полосам
	3	Организация попеременного движения ТС по свободной полосе
	4	Перекрытие движения ТС с организацией объезда на ближайших перекрестках до места ДТП

Организация попеременного движения транспортных средств по одной полосе движения предполагает ряд действий. Для начала необходимо обеспечить расположение: временных дорожных знаков; сигнальных конусов; ТСОИ и его применение в соответствии с подп. 28.1, 28.2 п. 28 Правил; одного регулировщика; двух регулировщиков и их взаимодействие, когда на проезжей части:

две полосы движения, одна из которых закрыта;

три полосы движения, две из которых закрыты;  
четыре полосы движения, три из которых закрыты.

Особое внимание необходимо уделить организации движения маршрутных ТС и ТСОИ.

Организация движения транспортных средств по одной полосе встречного движения предполагает ряд действий. Для начала необходимо обеспечить расположение: временных дорожных знаков; сигнальных конусов; ТСОИ и его применение в соответствии с подп. 28.1, 28.2 п. 28 Правил; одного регулировщика; двух регулировщиков и их взаимодействие, когда на проезжей части:

две полосы движения, одна из которых закрыта;  
три полосы движения, две из которых закрыты;  
четыре полосы движения, три из которых закрыты.

Особое внимание необходимо уделить организации движения маршрутных ТС и ТСОИ.

Изменение организации дорожного движения на перекрестке в населенном пункте заключается во временном запрещении или временном ограничении движения ТС (в зависимости от конфигурации перекрестка и расположения места ДТП на нем) по одному или нескольким направлениям.

При организации движения ТС на перекрестке в населенном пункте необходимо обеспечить расположение: временных дорожных знаков; сигнальных конусов, ТСОИ, одного регулировщика, двух регулировщиков (их взаимодействие). Особое внимание необходимо уделить организации движения маршрутных ТС.

Для дополнительного привлечения внимания участников дорожного движения регулировщиком при смене сигналов (жестов) необходимо подавать сигнал свистком.

В ряде случаев предпочтительным является перекрытие движения ТС с организацией объезда на ближайших перекрестках до места ДТП.

## 11.2.

Изменение организации дорожного движения в случае ДТП в населенном пункте заключается во временном запрещении или временном ограничении движения ТС (в зависимости от места ДТП).

При организации движения транспортных средств в населенном пункте в случае ДТП необходимо уделить особое внимание расположению:

одного регулировщика, двух регулировщиков (и обеспечить их взаимодействие), когда на улице:

две полосы движения, одна из которых закрыта;  
три полосы движения, две из которых закрыты;  
четыре полосы движения, три из которых закрыты.

При организации движения ТС в населенном пункте в случае ДТП применяются основные и дополнительные жесты регулировщика (разрешение проезда ТС с левой стороны за спиной регулировщика; остановка (запрещение проезда) ТС, приближающихся с левой стороны регулировщика). Основные и дополнительные жесты регулировщика применяются на перекрестке в зоне ДТП.

Для дополнительного привлечения внимания участников дорожного движения регулировщиком при смене сигналов (жестов) необходимо подавать сигнал свистком.

При регулировании дорожного движения на месте ДТП регулировщику необходимо:

находиться в местах, хорошо видных участникам дорожного движения с регулируемого направления движения (обоих направлений), в удалении от ТС, которые могут ограничить обзор регулировщику складывающейся ДТС и обзор регулировщика участникам дорожного движения. При имеющейся возможности регулировщику целесообразно размещаться на линии горизонтальной дорожной разметки, разделяющей транспортные потоки;

осуществлять все перемещения, только убедившись в собственной безопасности;

в темное время суток и условиях недостаточной видимости обязательно находиться на освещенном участке дороги (при невозможности – использовать свет фар патрульного автомобиля), иметь светящийся жезл и световозвращающее снаряжение. При этом на всех ТСОИ должны быть включены проблесковые маячки;

исключать нахождение на скользком покрытии, позволяющем при падении оказаться на проезжей части.

## 11.3.

Изменение организации дорожного движения и регулировочно-распорядительные действия в случае проведения аварийно-спасательных работ и ликвидации чрезвычайных ситуаций в основном анало-

гичны действиям, выполняемым при ДТП, с учетом следующих особенностей:

в зависимости от вида чрезвычайной ситуации предпочтение отдается временному запрещению движения с последующей организацией объезда по другим улицам;

скопившиеся из-за временного запрещения движения ТС также представляют собой потенциальных пострадавших, поэтому все усилия необходимо сосредоточить на ликвидации заторов и организации объездных маршрутов.

При этом предусматривается:

- выставление временных дорожных знаков на опасных участках;
- изменение организации дорожного движения;
- оказание помощи участникам дорожного движения;
- вывод за пределы проезжей части ТС, создающих препятствие для дорожного движения;
- оповещение водителей о складывающейся дорожной ситуации;
- регулирование дорожного движения с целью недопущения заторовых ситуаций;
- обеспечение БДД при выполнении работ на проезжей части;
- снижение скорости и увеличение дистанции между ТС.

#### 11.4.

Массовые мероприятия проводятся в соответствии с Законом Республики Беларусь от 30 декабря 1997 г. № 114-З «О массовых мероприятиях» по заранее утвержденному плану. В плане ОВД, например, указываются:

- время и место проведения мероприятий;
- выводы из оценки обстановки;
- замысел на организацию правопорядка и обеспечение безопасности;
- участки и секторы, на которые разделена территория проведения мероприятий;
- события и объекты, на которых должны быть сосредоточены основные усилия при проведении мероприятий;
- задачи, возлагаемые на управления, службы ОВД (при необходимости задачи, возлагаемые на подразделения внутренних войск и приданные силы).

На основании плана ОВД готовится план расстановки личного состава подразделения ГАИ по обеспечению БДД и охране общественного порядка во время проведения массового мероприятия, в котором указываются:

- форма одежды личного состава ГАИ;
- время проведения мероприятий по участкам и секторам;
- ответственные за постановку задач, расстановку личного состава;
- контроль расстановки личного состава;
- распределение сил и средств ответственных по участкам и секторам по управлению нарядами ДПС и их позывные;
- общие задачи и локальные задачи по обеспечению БДД и общественной безопасности на каждом участке и в каждом секторе до, во время и после проведения мероприятий;
- основной и запасной канал связи;
- резерв сил и средств и его дислокация;
- лицо, осуществляющее общее руководство нарядами ДПС.

Кроме того:

- разрабатывается схема измененной организации дорожного движения с указанием времени ее действия;
- согласовывается работа маршрутных ТС с учетом проводимых мероприятий;
- проводится своевременное информирование (как правило, через СМИ) населения о проводимых мероприятиях, изменении организации дорожного движения, маршрутах объезда закрытых участков;
- согласовывается организация уборки проезжей части после проведения мероприятий.

В зависимости от вида проводимых мероприятий предусматриваются сценарии действий в случае возникновения незапланированных ситуаций.

*Учебное издание*

СУШКО Анатолий Анатольевич,  
ЗИНОВЕНКО Виталий Владимирович

ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ МИЛИЦИИ  
ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ  
ИНСПЕКЦИИ

Учебное пособие

Редактор *И.В. Ничипор*  
Технический редактор *Ю.С. Романюк*  
Корректор *А.С. Мигно*

Подписано в печать 09.11.2016. Формат 60×84 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Бумага офсетная. Ризография. Усл. печ. л. 15,81. Уч.-изд. л. 13,35.  
Тираж 350 экз. Заказ 281.

Издатель и полиграфическое исполнение:  
учреждение образования  
«Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь».  
Свидетельство о государственной регистрации издателя,  
изготовителя, распространителя печатных изданий № 1/102 от 02.12.2013.  
Пр-т Машерова, 6, 220005, Минск.