

Рис. 5. Построение кратчайшего маршрута движения патруля к месту нарушения

построение маршрута, обеспечивающего наименьшее время прибытия патруля к месту нарушения (рис. 6);

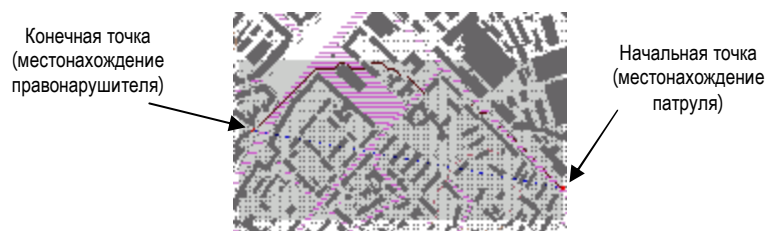


Рис. 6. Маршрут, обеспечивающий наименьшее время прибытия патруля к месту нарушения

построение маршрута, обеспечивающего минимизацию времени движения к выбранному рубежу (рис. 7). Таким рубежом может быть ближайшая к месту происшествия точка, обеспечивающая внезапность обнаружения патруля нарушителем. Решение этой задачи обеспечивает наилучшие условия скрытого подхода патруля к месту происшествия с последующим внезапным захватом (блокированием) нарушителя;

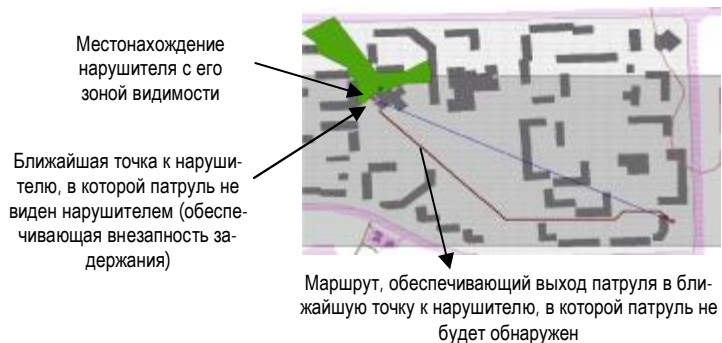


Рис. 7. Маршрут, обеспечивающий наименьшее время прибытия патруля к ближайшей скрытой точке места происшествия

построение кратчайшего маршрута, обеспечивающего минимум времени входа патруля в зону визуального наблюдения за нарушителем;

построение кратчайшего или наиболее безопасного (с точки зрения возможных агрессивных действий задержанного) маршрута движения от места происшествия до общественного пункта охраны порядка (ОПОП) для доставления задержанных и др.

Порядок реализации каждой из вышеприведенных задач будет определяться конкретной складывающейся обстановкой.

В связи с тем, что, как правило, заранее трудно предсказать замысел действий нарушителя и возможные его последствия, целесообразно ввести несколько гипотез о целевых установках нарушителя. Для каждой из таких гипотез необходимо сформировать методику решения вышеперечисленных задач, обеспечивающую максимальную эффективность управления охраной общественного порядка.

В качестве показателей эффективности решения этой задачи предлагается принять минимум времени задержания нарушителя T_3 и максимум предотвращенного ущерба W , который нарушитель мог бы нанести общественному порядку.

Оптимизируя задачу по оказанию содействия ОВД в охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности, целесообразно полагать основными критериями:

$$T \rightarrow \min; S_{nm} \rightarrow \max; L_{mp} \rightarrow \min; P_{обн} \rightarrow \min; P_{зад} \rightarrow \max$$

где T – интервал времени с момента получения задачи до прибытия к месту происшествия; S_{nm} – площадь просматриваемой территории; L_{mp} – траектория маршрута выезда к месту происшествия; $P_{обн}$ – вероятность обнаружения правонарушителем (преступником) войскового наряда или патрульной группы; $P_{зад}$ – вероятность обнаружения и задержания правонарушителя (преступника) войсковым нарядом или патрульной группой.

Таким образом, указанный подход в значительной степени позволит сократить:

- время получения информации о происшествии;
 - время оценки обстановки;
 - время принятия решения;
 - время доведения задач до войсковых нарядов или патрульных групп.
- Полностью исключить:
- время опроса войсковых нарядов об их местонахождении;
 - время получения подтверждения об уяснении задачи.

УДК 342.92

В.В. Зинюенко

ЭФФЕКТИВНОСТЬ МЕР АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С СОВЕРШЕНИЕМ ДТП

Одной из мер, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий, являются меры административной ответственности.

С принятием закона Республики Беларусь от 28 декабря 2009 г. № 98-З «О внесении изменений и дополнений в некоторые кодексы Республики Беларусь по вопросам уголовной и административной ответственности» (далее – Закон № 98-З) дополнен содержащийся в ст. 4.5 КоАП Республики Беларусь перечень деяний, влекущих админист-

ративную ответственность по требованию. В настоящее время к таким деяниям (кроме телесного повреждения, клеветы, оскорбления, отказа в предоставлении информации, присвоения имущества, причинения ущерба, уничтожения урожая, уничтожения имущества, разглашения тайны) отнесены нарушения лицом, управляющим транспортным средством, пешеходом, лицом, управляющим велосипедом, гужевым транспортным средством, или лицом, участвующим в дорожном движении и не управляющим транспортным средством, правил дорожного движения, повлекшие причинение потерпевшему легкого телесного повреждения либо повреждение транспортного средства или иного имущества (ч. 1–3 ст. 18.17 и ч. 4 ст. 18.23 КоАП).

В соответствии со ст. 9.4 ПИКоАП Республики Беларусь административный процесс по делам об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1–3 ст. 18.17 и ч. 4 ст. 18.23 КоАП Республики Беларусь, начинается только по требованию потерпевшего либо его законного представителя и подлежит прекращению в случае примирения с лицом, в отношении которого ведется административный процесс.

Указанные нормы относятся к нормам частного-правового характера. Их принятие связано с возможностью потерпевшего самостоятельно защищать интересы, связанные с причинением вреда его здоровью и имуществу вследствие нарушений ПДД. Вместе с тем дополнения, внесенные в ст. 4.5 КоАП Республики Беларусь, исключают возможность применения к правонарушителю мер административной ответственности за нарушение ПДД (в случае отсутствия требования потерпевшего либо его законного представителя), которое затрагивает общие интересы всех членов общества, связанные с необходимостью обеспечения безопасности дорожного движения.

Так, например, в случае проезда водителем регулируемого пешеходного перехода на красный сигнал светофора (нарушение п. 7.1.2, 39.5 ПДД) он подлежит административной ответственности по ч. 1 ст. 18.14 КоАП Республики Беларусь, а если данное нарушение повлечет причинение потерпевшему легкого телесного повреждения либо повреждение транспортного средства или иного имущества, действия правонарушителя будут квалифицироваться по ч. 1 ст. 18.17 КоАП и при отсутствии требования потерпевшего либо его законного представителя он избегает административной ответственности. Исходя из этого дополнения, внесенные в ст. 4.5 КоАП Республики Беларусь, представляются не совсем удачными, а применение мер административной ответственности к лицам, совершившим правонарушения, предусмотренные ч. 1–3 ст. 18.17 и ч. 4 ст. 18.23 КоАП, малоэффективным.

В целях эффективной реализации мер административной ответственности за совершение административных правонарушений, связанных с нарушением ПДД, следовало бы:

- 1) исключить из КоАП составы правонарушений, предусмотренные ч. 1–3 ст. 18.17 КоАП;
- 2) часть 4 ст. 18.23 КоАП принять в следующей редакции: «Оставление пешеходом, лицом, управляющим велосипедом, гужевым транспортным средством, или лицом, участвующим в дорожном движении и не управляющим транспортным средством, места ДТГП, участниками которого они являются»;
- 3) исключить из ст. 4.5 КоАП п. 8¹ и п. 8²;
- 4) дополнить ст. 7.3 «Обстоятельства, отягчающие административную ответственность» п. 12: «Совершение административного правонарушения против безопасности и эксплуатации транспорта, связанного с нарушением Правил дорожного движения, повлекшее причинение потерпевшему легкого телесного повреждения либо повреждение транспортного средства или иного имущества». Правоотношения между правонарушителем и потерпевшим по возмещению вреда, причиненного в результате ДТГП, должны регулироваться исключительно нормами гражданского законодательства.

ВОЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Новая Концепция национальной безопасности нашей страны, утвержденная указом Президента Республики Беларусь от 9 ноября 2010 г. № 575, определила появление новых рисков, вызовов и угроз дальнейшему устойчивому развитию Беларуси и объективно потребовала поиска новых подходов к комплексному обеспечению национальной безопасности. На ее основе осуществлен новый подход к построению самой системы обеспечения национальной безопасности, определен состав системы обеспечения национальной безопасности (субъекты и силы), их основные полномочия. В соответствии с требованиями новой Концепции национальной безопасности Республики Беларусь всем силовым структурам предстоит уточнить и конкретизировать пути решения задач, поставленных главой государства.

Военная составляющая обеспечения национальной безопасности продолжает оставаться важнейшим фактором сдерживания и предотвращения войны. В п. 4 Концепции национальной безопасности Республики Беларусь дано понятие военной безопасности: военная безопасность – состояние защищенности национальных интересов Республики Беларусь от военных угроз. Соответственно обеспечение военной безопасности было и остается одним из приоритетных направлений государственной политики Республики Беларусь.

В условиях стремительного увеличения дальности действия, мобильности и быстродействия военной техники и вооружения принципиально изменяется характер вооруженной борьбы и подходы к решению задач военной безопасности государства.

Особенностями современной вооруженной борьбы являются:

значительное возрастание роли информационной составляющей вооруженного противоборства, что объективно связано с появлением систем вооружения, основанных на широком использовании возможностей информационных технологий (разведывательно-ударные комплексы, высокоточное оружие, быстродействующие системы разведки, связи и управления, эффективные средства радиоэлектронной борьбы);

увеличение удельного веса сил и средств, действующих в воздушно-космической сфере (трансформация военно-воздушных сил в воздушно-космические и развитие их космической составляющей);

глобальное изменение пространственных характеристик вооруженной борьбы (межконтинентальная досягаемость средств поражения, широкое использование космических систем разведки, связи и навигации);

сокращение временных параметров на подготовку к боевым действиям, повышение быстротечности вооруженной борьбы.

Таким образом, в ходе подготовки к вооруженной борьбе основное внимание уделяется достижению решительного перевеса над противником не за счет величины группировок войск, а путем подавляющего военно-технического и организационного превосходства над его системами сбора, обработки и передачи информации, управления, разведки и поражения за счет значительного усиления роли радиоэлектронной борьбы, основной целью которой является разведывательно-электронное поражение.

Анализ важнейших тенденций в мировом развитии современных вооруженных сил позволяет выделить из них основные: