

АВТОМОБІЛЬНА ПІДГОТОВКА В СИСТЕМІ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

В Україні проблема безпеки дорожнього руху завжди стояла дуже гостро і продовжує такою залишатись – щороку офіційно реєструється більше 50 тисяч дорожньо-транспортних пригод, в яких гинуть до 10 тисяч осіб і понад 50 тисяч осіб дістають поранення.

Особливо гостро спиймаються суспільством і обговорюються повідомлення в засобах масової інформації про дорожньо-транспортні пригоди, що скоєні посадовими особами органів державної влади та місцевого самоврядування та працівниками органів правопорядку.

У зв'язку з цим особливо важливою є діяльність МВС України зі зміцнення транспортної дисципліни серед персоналу підпорядкованих Міністерству відомств та служб, яка протягом останніх років набула певних пріоритетів.

Нажаль свій “внесок” в статистику дорожньо-транспортних пригод, порушень Правил дорожнього руху і, як закономірний наслідок, притягнення до адміністративної відповідальності роблять працівники Національної поліції (персонал відомчих закладів освіти не є виключенням), що, в свою чергу, негативно відбивається на стані транспортної дисципліни.

Причин багато і всі їх детально проаналізувати не є метою даної тези. Тому доцільним буде статистичні дані опустити, а зупинитись на основних моментах.

Якщо починати обговорювати проблему – то з самого початку.

По-перше – відбір кандидатів на службу в поліції. Позиція, що будь-який поліцейський, з будь-якого підрозділу для виконання службових обов'язків повинен бути здатним використовувати службовий транспорт не викликає жодного сумніву. Кандидати на службу в поліції країн ЄС та Північної Америки (ми ж намагаємось використовувати найкращий досвід країн ЄС, США та Канади) повинні мати посвідчення водія. В різних містах України під час підготовки кадрів до нової патрульної поліції нерідко спостерігалась ситуація коли майбутні правоохоронці паралельно з первинною

професійною підготовкою поліцейських навчалися на автокурсах. Тому відповідь на питання про числені розбиті “Пріуси” є очевидною.

По-друге – первинна професійна підготовка поліцейських містить навчальну дисципліну “Правила та безпека дорожнього руху” максимальним обсягом всього 12(!) годин. Також очевидною є відповідь на питання про відносно невеликого переліку порушень Правил дорожнього руху – поліцейські фіксують і притягають до відповідальності за порушення тільки тих пунктів Правил дорожнього руху, які вони добре знають. А це є однією з причин, чому останнім часом патрульна поліція не здійснює превентивну функцію в галузі безпеки дорожнього руху. Частково тому, що недостатній обсяг знань Правил дорожнього руху, а частково тому, що не вистачає сил і засобів - дається взнаки “кадровий голод”, відсутні технічні засоби контролю технічного стану, швидкості тощо.

По третє – в системі службової підготовки заняття з автомобільної підготовки з особовим складом проводяться, в основному, в формі складання контрольних заліків зі знання Правил дорожнього руху. Будова і конструкція транспортних засобів не вивчається. Тому досі немає ні одного протокола (принаймні в м.Одеса) про адміністративне правопорушення, пов’язане з невідповідністю технічного стану систем випуску відпрацьованих газів за рівнем шуму або світлових приладів транспортного засобу умовам пункту 31.4.3 “на світлових приладах немає розсіювачів або використовуються розсіювачі і лампи, що не відповідають типу даного світлового приладу”, коли фару ближнього/дального світла, призначену для експлуатації з галогеновими лампами “тюнінують” газорозрядними (“ксеноновими”), або світлодіодними лампами. На тонування зовнішніх світлових приладів уваги просто ніхто з поліцейських не звертає.

Щодо курсантів – вони “змушені” вивчати автомобільну підготовку в межах навчального плану. Кінцева мета автомобільної підготовки, наприклад в нашому навчальному закладі, є отримання курсантами посвідчення водія - ми готуємо звичайних водіїв легкових автомобілів без урахування специфіки їх подальшої роботи в поліції. За браком бюджетного фінансування МВС програма підготовки курсантів, що існує на даний момент, не передбачає можливості відпрацювання вправ з контраварійної підготовки до рівня рухових навичок. Підсумковою формою контролю знань на поточний момент в Одеському державному університеті внутрішніх справ ми маємо

всього-навсього залік. Бесіди з курсантами показують, що їм нема сенсу напружуватись для більш кращого опанування навчальним матеріалом, оскільки на показниках в додатку до диплому це ніяк не відбивається. В результаті, такий перебіг подій може призвести до погіршення показників під час складання іспитів на право керування транспортними засобами зокрема і до погіршення стану транспортної дисципліни взагалі.

Щоб дещо покращити ситуацію з транспортною дисципліною серед персоналу Національної поліції, на мою думку, треба організувати роботу за наступними напрямками:

1. Підвищити вимоги до юридичних знань працівників Національної поліції (тут курсанти не є винятком) в галузі безпеки дорожнього руху – це стосується знання і Правил дорожнього руху (намагаючись не порушити один пункт Правил дорожнього руху, працівники Національної поліції під час керування службовими, власними або за дорученням транспортними засобами порушують інший), і норм адміністративного права (трапляються випадки, коли в сумнівних спірних ситуаціях навіть переважна більшість поліцейських не можуть довести свою невинність і як наслідок притягаються до відповідальності), і інших нормативних актів, що регулюють відносини в сфері безпеки дорожнього руху; удосконалити механізми їх перевірки; запровадити позитивне стимулювання практичних працівників, рівень знань яких найкращий (наприклад, першочергове забезпечення службовим транспортом для виконання службових обов'язків, преміювання тощо).

2. Навчальний процес в усіх навчальних закладах системи МВС України уніфікувати та побудувати таким чином, щоб підсумкова форма контролю була диференційованою, це підвищить відповідальність курсантів за підсумок навчання з даної навчальної дисципліни.

3. Водійська підготовка майбутніх правоохоронців. Після отримання посвідчення водія на другому курсі, програму практичної підготовки курсантів старших курсів доповнити другим етапом, який має містити:

- прищеплення навичок контраварійної їзди в складних дорожніх умовах (цей розділ можливо відпрацювати на спеціальному закритому майданчику взимку). Хоча в ідеалі прищеплення навичок буде замало. Їх необхідно відпрацювати до такого рівня автоматизму рухів, щоб свідомість не впливала на їх якість. Але це потребує повторення

виконання прийому близько 3 тисяч разів мінімум;

- основи практичного керування транспортними засобами інших категорій (під час служби несподівано можуть трапитись ситуації. Тому, на мій погляд, будь-який працівник міліції крім уміння впевнено керувати легковим автомобілем був обізнаний з тим як можна використати велосипед, мопед, що робити в кабіні вантажівки, автобуса, в сідлі мотоцикла. Цей етап також відпрацьовується на закритому майданчику);

- відпрацювання руху зі спеціальними сигналами в реальних дорожніх умовах разом з екіпажами з практичних підрозділів (поліція – служба оперативна і цей пункт обумовлений специфікою завдань, що стоять перед нею).

Література:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 року №073-X // Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР). – 1984. - додаток до №51. - Ст.1122.

2. Правила дорожнього руху, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306.