

Предупрежден – вооружен, а не предупрежден?

А. Щербаков, адвокат Специализированного адвокатского бюро «Инюрколлегия»



Я вот против того, чтобы водителей информировали о наличии видеокамер на дороге. Зачем? Чтобы они не нарушали? Есть знаки, допустим, ограничения скорости, вот пусть и не превышают это ограничение. Есть знаки «населенный пункт», вот пусть и едут с установленной в населенном пункте скоростью. И так далее. Нарушил – плати.

Ну, если только с точки зрения дуближа требований Правил дорожного движения, действующих на этом участке. И с точки зрения безопасности – многие снижают скорость перед камерами, а камеры, насколько я понимаю, нередко установлены там, где есть определенные логичные ограничения. Для профилактики, в общем. Но это мое частное мнение.

Информирование должно быть максимально полным

В 2013 году правительство решило информировать водителей о камерах, фиксирующих нарушение, и в Правила дорожного движения внесли новый знак дополнительной информации (табличку) 8.23 «Фотовидеофиксация» и дорожную разметку 1.24.4. Раз так решено, значит, информирование должно быть максимально полным. Как бы не так!

Табличка 8.23 применяется со знаками (обратите внимание, что речь идет не только о знаках ограничения скорости):

- 1.1 и 1.2 (Железнодорожный переезд со шлагбаумом и без шлагбаума);
- 1.8 (Светофорное регулирование);
- 1.22 (Пешеходный переход);
- 3.1 – 3.7 (Въезд запрещен, Дви-

жение запрещено, Движение механических транспортных средств, грузовых автомобилей, мотоциклов, тракторов и с прицепом запрещено);

- 3.18.1 и 3.18.2 (Запрет поворотов);
- 3.19, 3.20 и 3.22 (Запрет разворота, обгона, запрет обгона грузовым автомобилям);
- 3.24 (Ограничение максимальной скорости);
- 3.27 – 3.30 (Запрет всяческих остановок и стоянок);
- 5.14 (Полоса для маршрутных транспортных средств);
- 5.21 (Жилая зона);
- 5.27 (Зона с ограничением стоянки);
- 5.31 (Зона с ограничением максимальной скорости), а также со светофорами.

Табличка 8.23 указывает, что в зоне действия дорожного знака либо на данном участке дороги может

осуществляться фиксация административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото-, киносъемки и видеозаписи, или средствами фото-, киносъемки и видеозаписи.

Дорожная разметка 1.24.4 дублирует соответствующие дорожные знаки, но может применяться и самостоятельно.

Кажется, все предельно ясно в Правилах прописано. Данная табличка информирует о наличии камер.

Однако есть камеры, о которых табличка не информирует. Вернее, табличку эту не вешают, а камеры имеются.

Например, камера фиксирует движение по обочине (не обязательно по земляной – и по асфальтовой, с нарушением разметки 1.2.1).



Или снимает перестроение с нарушением разметки 1.1 (в тех опасных местах на дороге, где эта разметка обозначает границы полос движения (например, перед перекрестком, перед пешеходным переходом, в тоннелях и т.п.)).

Или движение с главной дороги на дублер, или на съезд не с крайней правой полосы, а с других полос, с нарушением разделяющих островков.

Или фиксируется выезд на перекресток при разрешающем сигнале светофора, но при образовавшемся заторе.

Или ситуация, когда имеется населенный пункт, обозначенный знаком с наименованием населенного пункта или знаком с силуэтом населенного пункта (знаки особых предписаний 5.23.1 и 5.23.2). Табличка 8.23 с этими знаками не применяется. А камера имеется.

Так что отсутствие знака о камере фотовидеофиксации от штрафа, в случае зафиксированного нарушения, от ответственности не освобождает.

Понятно, что все случаи и места, где устанавливаются камеры и должна быть табличка 8.23, в Правилах предусмотреть сложно. На помощь должна прийти дорожная разметка 1.24.3. Кому на помощь? Водителям? Дорожникам? Уж точно не тому, кто заинтересован в «сборе штрафов», т.е. в фиксации нарушений. Стало быть, не всегда такая разметка наносится в «правильном» «камерном» месте. Да и дорожная разметка в наших широтах часто стирается – не надежная штука, и схематичное изображение фотокамеры на проезжей части не исключение.

И отсутствие этой информационной дорожной разметки присылку штрафа не отменяет.

О противоречии

А есть еще и переносные камеры («треноги»), мобильные устройства. Тут еще вновь спидганы сотрудничают ГИБДД разрешили применять.

Заглянем в «Административный регламент ГИБДД» от 02.03.2009 г. № 185 (ст. 55–57).

Основанием для осуществления контроля за дорожным движением с использованием средств автоматической фиксации является решение органа управления Госавтоинспекции о применении таких технических средств.

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; передвижные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

Места установки и режим работы стационарных средств автоматической фиксации определяются руководителем органа управления Госавтоинспекции. Места и время применения передвижных средств автоматической фиксации определяются решением руководителя подразделения о порядке несения службы сотрудником.

Применение средств автоматической фиксации в местах, где ограничения движения установлены временными дорожными знаками, не допускается.

То есть сами решили о применении, сами решили и о местах и времени применения. И информационный знак (табличка) и соответствующая разметка в этих случаях не

применяются. То есть водителей не информируют. Хотя, на мой взгляд, получается противоречие. По ПДД РФ информационная табличка обязательно должна водителей информировать, что «улыбайтесь – вас снимает камера», однако согласовывать установку знака (или тем более нанесение разметки) в случае использования мобильного автоматического устройства (сегодня здесь, завтра там) невозможно. И на этом противоречии камеры «зарабатывают» деньги, а юристы – репутацию, оспаривая штрафы, наложенные посредством мобильной камеры при отсутствии информационного знака.

Боюсь, скоро введут временный дорожный знак (табличку) 8.23.1 – «Фотовидеофиксация переносной камерой».

А есть еще и муляжи камер, которые ничего не фиксируют, а только пугают, профилактируют...

Гарантированные способы

Поэтому, возвращаясь к началу данной статьи, может вообще отметить все эти информационные знаки, которые не всегда, не каждый раз и не в каждом месте информируют? Тем более, что имеются места и ситуации, когда и без них прекрасно обходятся.

Но пока они есть, или пока их нет там, где работают камеры, знаю пару гарантированных способов избежать «камерных» штрафов.

Один связан с применением водителями устройств, распознающих камеры и предупреждающих о них водителя («радар-детекторы», «анти-радары» и т.п.).

Другой менее затратный и более надежный – соблюдать правила, да простится мне эта банальность.

Навстречу 95-летию журнала «Автомобильный транспорт»

20 января 2018 года журналу «Автомобильный транспорт» исполнится 95 лет. Первый его номер вышел под названием «Мотор», в 1941 году он был переименован в «Автомобиль», а с 1953 года стал называться «Автомобильный транспорт». В преддверии юбилейной даты продолжаем публиковать материалы, напечатанные в нашем издании несколько десятков лет назад.

Сегодня Центральные диспетчерские службы (ЦДС) по контролю и управлению движением маршрутов городского пассажирского транспорта созданы практически во всех городах нашей страны. А вот какие задачи были возложены на ЦДС более пятидесяти лет назад, нынешнее поколение автотранспортников может узнать из статьи «Централизованная служба эксплуатации автобусов и такси» (на примере города Сочи), опубликованной в журнале «Автомобильный транспорт» № 11, 1965 г.

Централизованная служба эксплуатации автобусов и такси

А. Подскребова, управляющий Сочинским автотрестом; П. Шпиро, начальник ЦДС Сочинского автотреста

Каковы ее основные задачи? Прежде всего – наиболее полное удовлетворение потребностей отдыхающих и местного населения, санаториев, поликлиник и других учреждений в автобусных и таксомоторных перевозках, высокая культура обслуживания пассажиров. С этой целью служба занимается рациональной организацией и оперативным планированием перевозок в районах города, согласовывает и увязывает работу пассажирских автомобилей всех автохозяйств. Вместе с тем она заботится о лучшем использовании автобусов и такси, рентабельной их эксплуатации.

Работники ЦДС изучают пассажиропотоки, открывают новые автобусные маршруты, ведут расчеты с заказчиками, принимают участие в перспективном планировании перевозок, в распределении нового подвижного состава по автохозяйствам, в установлении им плановых заданий.

Важнейшая функция центральной диспетчерской службы – руководство движением автобусов и таксомоторов на линии. Оно осуществляется через центральный пункт управления, на котором в течение рабочего дня дежурит старший сменный диспетчер. Ему в оперативном порядке подчиняются линейные диспетчеры 10 диспетчерских пунктов и диспетчеры автохозяйства. Он за-

нимается перестройкой графиков движения в связи с изменением обстановки на линии. В его ведении находятся резервные автобусы, а также автомобили технической помощи.

Если автобусы сходят с линии или нарушаются интервалы движения на основных маршрутах, сменный диспетчер либо вводит в эксплуатацию резервные автобусы, либо переключает на эти маршруты автобусы с менее загруженных линий. При сходе автобусов с второстепенных маршрутов он перестраивает движение, увеличивая интервалы.

На всех линейных диспетчерских пунктах установлены штамп-часы. Пользуясь ими, каждый шофер сам отмечает время прибытия и отправления. Линейный же диспетчер, помимо контроля за соблюдением графика, отмечает в путевом листе общее время по всем рейсам за смену. Он следит за внешним видом автобусов, чистотой в салонах, организует посадку пассажиров. Продает абонементные книжки, билеты на экскурсионные маршруты, выдает разменные монеты при бескондукторской работе. Периодически выезжает для контроля на маршруты. Это положительно сказывается на регулярности движения.

Сменный диспетчер центрального пункта составляет суточный рапорт о работе автобусов на линии. Наруше-

ния графиков, невыход автобусов на маршруты, опоздания бригад, дорожно-транспортные происшествия – все это отражается в рапорте. Помимо того, составляется перечень нарушений, который направляется в автохозяйство.

При централизованной службе эксплуатации функции автохозяйств несколько изменились. Основное внимание они сосредоточивают теперь на технической эксплуатации автомобилей. Составляют графики выхода автобусов и таксомоторов в соответствии с расписаниями движения и нарядами, получаемыми от ЦДС. Распределяют подвижной состав по маршрутам и стоянкам. А самое главное – обеспечивают своевременный его выпуск на линию согласно графику, отвечают за подачу резервных автобусов и автомобилей технической помощи.

Автохозяйства несут ответственность за эксплуатацию линейных сооружений, за порядок на автобусных маршрутах, остановочных пунктах, стоянках такси, их оборудование, устанавливают средства связи, часы. Они выписывают путевые листы и вручают их шоферам, выдают и отмечают билетно-учетные листы, принимают от автобусных бригад эти документы, проверяют правильность их заполнения и передают для обработки в