

Назинцева Юлия Сергеевна, преподаватель кафедры специальных дисциплин

Владивостокского филиала Дальневосточного юридического института

МВД России (ВФ ДВЮИ МВД России), г. Уссурийск, Россия

E-mail: Nazinceva86@gmail.com

Пантелеев Станислав Игоревич, преподаватель кафедры специальных

дисциплин Владивостокского филиала Дальневосточного юридического

института МВД России (ВФ ДВЮИ МВД России), г. Уссурийск, Россия

E-mail: Stas.P.1981@mail.ru

ЭТАПЫ СОЗДАНИЯ СЛУЖБЫ ГАИ-ГИБДД В РОССИИ И ПРИМОРСКОМ КРАЕ

Аннотация: Служба ГАИ-ГИБДД прошла длительный путь развития, претерпела ряд эволюционных изменений своей структуры. При рассмотрении вопросов становления службы ГИБДД необходимо уделять должное внимание периоду становления и развитию службы не только в России, но и в отдельно взятом регионе.

Ключевые слова: ГАИ, ГИБДД, история, этап, правила дорожного движения, ДТП.

Abstract: Traffic police service has passed a long way of development, has undergone a number of evolutionary changes in its structure. Considering the formation of the traffic police service, it is necessary to pay attention to the period of formation and development of the service not only in Russia but also in a particular region.

Key words: traffic police, history, stage, traffic rules, accident.

Начало развития положено со времен Петра I . Однако на данном этапе, то, что Петр I считал нововведением – стало нормой.

Говоря о развитии службы, необходимо четко разделять временные границы, тем самым разделив эпохи на несколько этапов.

Первый этап продлился с середины XXVII в. до середины XIX вв. За это время правительством принимались нормативные документы, регулирующие отдельные вопросы движения по улицам столиц. Главными, из которых были: запрещение использовать длинные бичи при управлениях повозками, ездить на невзнузданных лошадях и т.д.

Второй этап начался с введения 1860-х гг. «Инструкции городским городской полиции» и продлился до июня 1936г. Данный этап характеризуется включением надзора за движением на улицах городов в обязанность полицейских (после Февральской и Октябрьской революции – милиционеров) без создания специального органа такого контроля. Были разработаны первые наставления для городских по контролю за безопасностью движения на улицах и дорогах, появились первые правила дорожного движения, первые дорожные знаки и многое другое.

Согласно инструкции, городские обязаны были следить за порядком и безопасностью на дорогах и тротуарах, а также за их состоянием [1].

В конце XIX – начале XX вв. в связи с появлением новых видов транспорта, усложнением дорожного движения и увеличения интенсивности уличного движения в крупных городах, «Инструкция» дополнилась новыми уточняющими пунктами. В это время впервые ввелись номерные знаки для экипажей, что позволило более четко выявлять нарушителей.

В 1909 г. в Париже 16 государств (включая Россию) подписали «Международную конвенцию относительно передвижения автомобилей». Данная конвенция послужила основой для разработки многими странами правил дорожного движения и системы дорожных знаков . Документ содержал в себе общие положения, касающиеся общих характеристик автомобиля и правил его пользования, а также утвердил первые в мире дорожные знаки. Это

были 4 предупреждающих дорожных знака круглой формы: «Лоток», «Вираж», «Железнодорожный переезд» и «Перекресток».

После Февральской революции 1917 г. существовавшая до этого система регулирования дорожного движения была уничтожена. С созданием Советского государства, во избежание хаоса на улицах, возникла необходимость восстановления данной системы. В связи с чем 28 октября (10 ноября) 1917 г. Народный комиссариат по внутренним делам издал постановление «О рабочей милиции», основные функции милиции получили юридическое закрепление в постановлении Народных Комиссариатов по внутренним делам Юстиции от 12 октября 1918 г «Об организации Советской Рабоче-Крестьянской милиции». Милиция, как и ранее при полиции царской России, была обязана осуществлять надзор за порядком движения на улицах и дорогах. Контроль за соблюдением осуществляли как милиционеры патрульно-постовой службы, так и сотрудники транспортных инспекций. В 1922 г. впервые был введен жест регулировщика. В 1924 г. постовым было предоставлено право взыскивать штраф на месте совершения преступления. В период с 1927 по 1931 гг. автопарк страны вырос в два раза и составил: 33600 автомобилей и автобусов и 8540 мотоциклов, вследствие этого повысилось количество нарушений правил уличного движения и дорожно-транспортных происшествий. Так, в декабре 1930 г. в столице заработал первый электрический трехцветный светофор, сигналы которого переключались вручную стоящим рядом регулировщиком [2].

В декабре 1934 г. правительство принимает решение о создании в составе Центрально управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при СНК СССР Государственной автомобильной инспекции, 23 июля 1935 г. утверждает положение о ГАИ Цудортранса. Однако уже в октябре 1935 г. Цудортранс приобретает статус структурного подразделения, и с 3 марта 1936 г. становится Главным управлением шоссейных дорог. На этом второй этап развития службы безопасности дорожного движения завершился.

Рассматривать в широком смысле весь период развития ГАИ-ГИБДД на примере России или Дальнего Востока огромный труд. Поэтому рассмотрим конкретно на примере Приморского края.

Третий этап начался с 3 июля 1936 г. по 15 июня 1998г. 3 июля 1936 года Совет Народных Комиссаров СССР постановлением № 1182 утверждает "Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции СССР". До этого обязанности ведомства исполняли обычные участковые.

Правила на дорогах на начальном этапе были следующие: пешеходы должны уступать дорогу ручной повозке, повозка — извозчику, извозчик — автомашине, а автомашина общего значения — всем машинам специального назначения и автобусу.

Задачами инспекции стали: борьба с авариями, разработка технических норм эксплуатации автотранспорта, контроль подготовки и воспитание шоферов. Начался вестись учет аварий, анализ их причин, привлечение нарушителей ДТП к ответственности. Все как сейчас: техосмотр, регистрация, водительские удостоверения и оперативно-розыскная работа. Но вот того отдела, что сейчас называется собственно ДПС, не было. Служба ОРУД (отдел регулирования уличного движения) в предвоенные и военные годы ГАИ напрямую не подчинялась и была отдельной структурой. Объединили их много позже – только лишь в 1961 году.

В долгие дни войны отвага и мужество требовались подчас и от сотрудников службы РУД в самом глубоком тылу. Во Владивостоке в первые же дни почти все сотрудники в числе первых добровольно ушли на фронт. Первые автоинспекторы появились в Приморье лишь в 1942 году и ими были исключительно девушки. Кое-кто к ним отнесся достаточно скептически, но только поначалу. Они быстро овладели профессией регулировщика, боевым оружием и мужественно выполняли свои обязанности. Им приходилось работать почти круглосуточно, без обмундирования, а до отдалённых районов края они добирались на попутках. Специальных постов ГИБДД в те годы не

было, а потому зачастую девушки дежурили по несколько часов под открытым небом посреди улицы. Техника отсутствовала и на помощь женщинам-автоинспекторам в трудных ситуациях приходили сами автомобилисты. Они с пониманием относились к проблемам девушек, у которых тогда не было даже самых простых элементов снаряжения — только жезл и свисток. Нередко они сами подвозили инспекторов на место ДТП, а иногда даже кормили тех, кто сутками стоял на посту.

Такая ситуация продолжалась до конца войны, пока с фронта не начали возвращаться солдаты. Но поскольку Приморье находилось очень далеко от зон активных военных действий, то разбавить коллектив специальной роты автоинспекторов мужчины смогли лишь к 1946 году.

Первая техника у инспекторов ГАИ появилась лишь в 70-е годы. Это были мотоциклы, на которых милиционерам приходилось ездить в любую погоду. Первые "Жигули" у инспекции в крае появились лишь спустя 10 лет.

Несмотря на малое количество автоинспекторов, со всеми проблемами первое отделение ГАИ справляться успевало. Основной причиной хороших результатов было небольшое количество машин на дорогах. На край приходилось лишь несколько тысяч автомобилей. Быстрый рост краевого автопарка начался лишь в 90-е годы.

С постепенным ужесточением правил дорожного движения и резким увеличением количества автомобилей отношение водителей к инспекторам кардинально изменилась. Никто этого не ожидал, но одним из показателей стало то, что лишь в 1994 году, после 50 лет с момента создания ведомства, произошло первое убийство автоинспектора, находящегося при исполнении. Это связано с тем, что к этому времени ГАИ уже стало ГИБДД и получило новую главную функцию, которая заключалась в обеспечении безопасности движения. Вместе с функцией поменялось и законодательство, которое стало более сурово наказывать за нарушения ПДД. Жесткий контроль за соблюдением правил вызвал неоднозначную реакцию у автомобилистов.

В 1998 году ГАИ была переименована в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения (ГИБДД МВД Российской Федерации).

В приморском крае служба претерпевала многочисленные изменения на протяжении долгих лет, она превратилась из небольшой роты девушек-инспекторов в крупное ведомство, которое, несмотря на главную цель — охранять безопасность людей, зачастую не пользуется особой любовью местных жителей. Сейчас идет некая борьба между автоинспекторами и недобросовестными водителями. Появились те, кто перестали следить за соблюдением правил дорожного движения, стали критиковать работу сотрудников ГИБДД. Но говорить о том, что работа стала невыносимой нельзя. Она просто стала другой [3].

Сегодня работа Госавтоинспекции - остается одной из престижных, но при этом опасных сфер. Каждый день сотрудники проявляют отвагу и мужество. С момента создания Госавтоинспекции их профессиональный уровень серьезно вырос. Всё благодаря слаженной работе. Поэтому те, кто выбрал эту сферу деятельности, твёрдо говорят: "Служба в ГИБДД сегодня - это уверенность в завтрашнем дне".

Библиографический список:

1. Войтенков Е. А. Безопасность на дорогах: история, право, перспективы : монография / Е.А. Войтенков. М., 2009.
2. <http://diletant.media/articles/29692918/> (дата обращения 20.09.2018).
3. <https://ria.ru/vl/20130703/947221606.html> (дата обращения 25.09.2018).