

КОМПЛЕКСНЫЙ ХАРАКТЕР ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ

Л.В. Гридасова

К концу 20 века в России создана и в целом устойчиво функционирует современная транспортная система, являющаяся неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры страны, обеспечивающая ее территориальную целостность и национальную безопасность.

Вместе с тем, в системе обеспечения безопасности дорожного движения имеется целый ряд серьезных проблем социально-экономического и организационно-правового характера, которые диктуют необходимость принятия государственных мер с целью снижения негативных последствий автомобилизации, в том числе связанной с ними преступности.

На современном этапе развития общества особую значимость приобретает укрепление законности и правопорядка, реализация конституционного положения о признании, соблюдении и защите прав и свобод человека и гражданина, в том числе и в сфере дорожного движения.

По оценкам специалистов потери, связанные с дорожно-транспортными преступлениями, в несколько раз превышают ущерб от преступлений с участием других видов транспорта. Ежегодно около 30 тысяч граждан страны гибнет на дорогах в результате неправомерного поведения водителей и пешеходов.

Каждые сутки на дорогах страны совершается более 430 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибают и получают травмы различной тяжести около 600 человек. Только за последние пять лет (1996-2001 гг.) произошло около 800 тысяч дорожно-транспортных происшествий. В них погибли и получили ранения 900 тысяч человек.

По расчетам специалистов, суммарная величина социально-экономического ущерба от ДТП в 2000 г. составила 191,7 млрд. рублей.¹

Тяжесть последствий ДТП в нашей стране в несколько раз превышает аналогичные

показатели ряда других государств, например, таких как США, Англия, Франция, Бельгия, Австрия, Италия; в будущем прогнозируется рост негативной тенденции.

Переход к рыночным отношениям, значительное увеличение парка автомашин, в том числе появление на дорогах большого числа скоростных автомобилей отечественного и иностранного производства, влияющих на осложнение обстановки на дорогах, достаточно большое количество дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них людей определяют необходимость дальнейшего изучения проблемы криминологического анализа и предупреждения преступных нарушений правил дорожного движения.

Рассматривая виды и причины дорожно-транспортных преступлений, условия, способствующие их возникновению, характеризующие личность правонарушителя, можно убедиться, насколько широк диапазон факторов и обстоятельств, оказывающих отрицательное воздействие на безопасность дорожного движения.

Комплекс предупредительных мер не может ограничиваться средствами правовой защиты. Профилактика дорожно-транспортных преступлений должна быть нацелена в равной степени на воспитательно-предупредительные мероприятия среди водителей дорожного состава и на улучшение условий дорожного движения, введения средств активной и пассивной безопасности.

Успешное влияние на процесс дорожного движения в целях снижения аварийности возможно лишь на основе проведения комплекса правовых, организационно-предупредительных и идейно-воспитательных мер воздействия на систему человек – автомобиль – дорога и устранения не только причин дорожно-транспортных происшествий, но и обуславливающих их факторов.

Предупреждение дорожно-транспортных преступлений выступает в качестве составной части предупреждения происшествий в целом и имеет непосредственную связь с

¹ Информационный бюллетень ГУ ГИБДД МВД России №15.-М.:2001.

профилактикой административных проступков. Сужение и расширение удельного веса преступлений связано, в частности, с процессом криминализации и декриминализации правонарушений, совершаемых водителями транспортных средств. Поэтому профилактика дорожно-транспортных правонарушений в целом не только должна полностью включать в себя все мероприятия, формы и средства предупреждения дорожно-транспортных преступлений, но и вносить упреждающий характер.

Предупреждение правонарушений является стержневым направлением всякой профилактической работы в отношении любого вида умышленных и неосторожных преступлений. Предупреждение преступности как явления всегда предполагает эффективную профилактику правонарушений. Многообразие и разнохарактерность причин и факторов дорожно-транспортных происшествий, а также способствующих их возникновению условий в конечном итоге предопределяет и множественность мер по профилактике этих происшествий.

Интересным на наш взгляд являются исследования норвежских ученых, проводимой деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения. Определив приоритетные направления профилактики дорожно-транспортных происшествий, они настаивают на следующей классификации мероприятий:

1. Организационные мероприятия.
2. Совокупные программы действий и цели относительно безопасности дорожного движения, подтвержденные цифрами.
3. Профессиональная информация.
4. Регулирование интенсивности движения. Планы застройки территорий, планирование и строительство дорог.
5. Правое регулирование системы дорожного движения и т.д.¹

Нам представляется, что многие важные проблемы в этой области являются общими для всех регионов, в связи с чем необходимо использовать опыт разных стран для решения проблемы. Так, организационные мероприятия могут, например, включать создание и ликвидацию определенных органов (организаций, отделов и т.д.), постановку новых задач перед определенными органами

¹ Эльвик Р., Мюсен А.Б. Справочник по безопасности дорожного движения/ Пер. с нор. Под редакцией профессора В.В. Сильянова. М.: МАДИ (ГТУ), 2001. С.115.

управления, изменение планирования мероприятий и изменение экономической ответственности.

Структура организационных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на современном этапе, на наш взгляд, должна строиться на соотношении между интересом государственных органов власти и контролем за мероприятиями по повышению безопасности дорожного движения. Должна быть определена система выделения ресурсов, порядок стимулирования за инициативу введения новых и детальное планирование данных мероприятий, применения санкций к местным органам власти, ответственности за регистрацию дорожно-транспортных происшествий, юридическая ответственность за качество проектирования и содержание государственных, ведомственных и др. автомобильных дорог.

Изначально базой организационных мероприятий должно стать совершенствование научного подхода к осуществлению профилактики дорожно-транспортного травматизма, к проблемам преступных нарушений безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Широкое распространение научной и учебной литературы, статистической информации, обмен передового опыта работников правоохранительных органов, достигших положительных результатов в снижении аварийности, проведение международных акций по обеспечению безопасности дорожного движения, реализация научных идей и членство в международных ассоциациях, несомненно, призваны существенно повлиять на снижение числа погибших и травмированных в дорожно-транспортных происшествиях.

Из общего круга организационно-предупредительных мер немалую значимость, на наш взгляд, имеет система подготовки водителей, а также своевременное повышение их квалификации. С учетом широкой автомобилизации страны необходимо предусмотреть введение в образовательные учебные программы обязательную дисциплину для школьников Основы безопасности и Правила дорожного движения.

Масштабы профилактической деятельности могут быть расширены за счет организации послеаварийных действий, обеспечивающих наиболее быструю и квалифицированную помощь пострадавшим.

Как показывает зарубежный опыт, использование программно-целевого подхода, даже при росте парка автомобилей позволяет

КОМПЛЕКСНЫЙ ХАРАКТЕР ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ

добиваться сокращения количества дорожно-транспортных происшествий, числа погибших и раненых в среднем на 4-8%.¹

Способы решения проблемы, на которые указывали норвежские исследователи, вполне приемлемы и для России. К сожалению, в настоящее время, из-за дефицита денежных средств, руководители секторов экономики страны в незначительной степени имеют непосредственный бюджетно-экономический интерес в улучшении безопасности дорожного движения. Экономическая выгода при меньшем количестве дорожно-транспортных происшествий прежде всего идет на пользу самим участникам дорожного движения, а затем сектору здравоохранения, соцобеспечения, транспорта и др. А потому многие государственные программы предупреждения дорожно-транспортных происшествий долгосрочны в выполнении и вызывают некоторые сомнения в определении эффективности по результатам их реализации.

Так, в Российской Федерации федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в России» на 1996-1998 г.г. была утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 07.06.1996 г. № 653. Программа включала 4 целевых проекта по организации общественной поддержки мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, выявлению и устранению участков концентрации ДТП, совершенствованию контроля за скоростными режимами и поведением водителей в местах повышенной опасности, созданию информационной сети обнаружения ДТП и совершенствованию системы спасения и эвакуации пострадавших в ДТП. Из-за отсутствия финансирования в 1996 году реализация программных проектов фактически началась с 1997 года. Но и в 1997-1998 г.г. объемы выделенных средств были в несколько раз ниже предусмотренных, что не позволило осуществить внедрение плановых позиций в полном объеме. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.06.1999 г. № 667 ее действие было продлено до 2000 года. И в настоящее время действуют 71 региональная целевая программа по повышению безопасности дорожного движения со сроком реализации до 2010 года. Существующие программы характеризуются нечет-

кой ориентацией и слабым обеспечением материально-техническими ресурсами. Подтверждение тому служит рост числа дорожно-транспортных происшествий в период осуществления целевых профилактических мероприятий как в целом по России, так и в Алтайском крае (см. таблицу 1).

Таблица 1
Количество зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий, совершенных на дорогах Российской Федерации с 1997 по 2002 год²

Год	Количество ДТП
1997	156515
1998	160300
1999	159823
2000	157596
2001	161979
2002	184365

С другой стороны, невозможно уберечься от всех возможных ошибок и трудно измерить достаточно надежным способом степень влияния на происшествия планируемых мероприятий. В данном случае уместно обратиться к зарубежному опыту европейских стран, в которых реализуемые профилактические программы позволяют снижать ежегодно аварийность на 7 – 13%.³ Позитивными качествами этих программ, на наш взгляд, являются следующие правила планирования мероприятий:

- Объективная и систематическая регистрация происшествий на местном уровне.
- На основе регистраций происшествий выделяются доминирующие проблемы в регионах. Знание этих проблем распространяются в обществе через средства массовой информации (газеты, теле и радиовещание) и др. способами.
- В регионах создаются группы управления по предотвращению происшествий, с участием всех сторон, которые, как предполагается, могут этому способствовать (администрация, политики, школьные учреждения, медицинская служба, милиция, представители экономических кругов и общественные организации).
- Ставится подтвержденная цифрами цель по сокращению количества происшеств-

² Статистические данные ГУ ГИБДД МВД РФ. 2002 г.

³ Эльвик Р., Мюсен А.Б. Справочник по безопасности дорожного движения/ Пер. С нор. Под редакцией профессора В.В. Сильянова. М.: МАДИ (ГТУ), 2001. С.130.

¹ Информационный бюллетень ГУ ГИБДД № 15. Государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации. М., 2001. С.133.

вий, разрабатывается набор мероприятий для достижения этой цели в конкретные реальные сроки. Мероприятия могут быть техническими, за которые отвечает государственный сектор, и мероприятия, которые предполагают изменение поведения каждого отдельного лица.

- Во время осуществления профилактических мероприятий точно наблюдается картина развития количества происшествий и сообщается всем участникам программы мероприятий.

- После осуществления программы проводится исследование того, как она действовала в регионе. Результаты доводятся до сведения и по ним делаются возможные изменения в целях по предотвращению происшествий или в программе мероприятий.¹

Нельзя переоценить значение профессиональной информации об аварийности в мероприятиях по профилактике дорожно-транспортного травматизма. Хорошие знания о том, как много происшествий фактически случается на дорогах, когда и где они случались, какие группы участников движения принимали участие, какие факторы способствуют происшествиям и какие мероприятия могут сократить количество происшествий или степень тяжести ранений при происшествиях, являются необходимой предпосылкой успешной борьбы с происшествиями.

Целью профессиональной информации является предоставление органам власти и другим несущим ответственность за мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, наилучшего знания о количестве дорожно-транспортных происшествий, признаках происшествий, и влиянии мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, в том числе о расходах на мероприятия, с тем, чтобы можно было избежать неправильного приоритета осуществления мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Профессиональная информация о безопасности дорожного движения в настоящее время имеется в ряде различных источников: профессиональные журналы справочники, изданные Государственной инспекцией безопасности дорожного движения, отчеты о на-

учно-исследовательских и опытно-конструкторских работах и т.д. Наиболее заметное место в сборе, обработке и изучении профессиональной информации занимают государственное учреждение НИЦ ГИБДД МВД России, Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственный НИИАТ», Государственный научный центр Российской Федерации «Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт НАМИ», Московский государственный автомобильно-дорожный институт, Институт комплексных транспортных проблем и др.

Важнейшим отдельным фактором, влияющим на количество дорожно-транспортных происшествий, является интенсивность движения. Поскольку сущность данного фактора более относится к техническому аспекту, ограничимся кратким перечнем способов воздействия на интенсивность дорожного движения:

- Перепланировка и проектирование застройки жилой зоны с учетом максимального разграничения передвижения пешеходов и транспортного потока (строительство пешеходных дорожек, тротуаров с перильным ограждением, оборудованных дворовых детских игровых площадок).

- Проектирование и строительство дорог с обязательным разделением встречных транспортных потоков, учетом их пропускной способности, возможное разграничение видов перевозок (пассажирских и грузовых), строительство виадуков в местах пересечения интенсивных транспортных потоков, подземных пешеходных переходов.

- Мероприятия по планированию пассажирских перевозок (оборудование безопасных посадочных площадок и безопасной зоны остановок транспорта, маршрут и количество транспорта должно соответствовать количественному объему пассажиров и т. д).

- Управление и регулирование дорожного движения (направление транзитного транспортного потока на объездные дороги, ограничение дорожного движения в жилых зонах, вблизи детских школьных, дошкольных учреждений, организация безопасной парковки транспорта, не создающей помех движению пешеходов).

Правовое регулирование системы дорожного движения имеет целью сокращение дорожно-транспортных происшествий путем запрещения опасного поведения и регулирование поведения таким образом, чтобы оно было однообразным и предсказуемым. При

¹ Эльвик Р., Мюсен А.Б. Справочник по безопасности дорожного движения/ Пер. С нор. Под редакцией профессора В.В. Сильянова. М.: МАДИ (ГТУ), 2001.С.130.

КОМПЛЕКСНЫЙ ХАРАКТЕР ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ

этом, правовое регулирование должно способствовать выяснению того, каким образом ответственность за предотвращение опасных последствий ДТП должна распределяться между участниками дорожного движения, властями и производителями транспортных средств. Законодательство должно дать основание для распределения ответственности за случившиеся происшествия. В данном случае должна быть исключена противоречивость в законодательстве в целом и в уголовном в частности.

Бесспорной является точка зрения Жулева В.И. о главенствующей роли правового регулирования мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий¹. Обобщая изложенные точки зрения ученых криминологов, следует отметить, что должное поведение участников дорожного движения, содержание транспортных средств и дорог и многих других аспектов системы человек-автомобиль-дорога, нуждается в четкой правовой регламентации. Она устанавливается соответствующими правилами, инструкциями ГОСТами и иными нормативными актами, содержащими предписания социального, технического или иного характера. Необходимость соблюдения нормы подкрепляется определенными мерами воздействия. В части некоторых случаев в качестве мер воздействия выступают и уголовные санкции. Но не в угрозе наказания или принуждения заключается предупредительная сила правовой нормы, а прежде всего в ее организационно-регулирующей роли.

Без правового регулирования невозможно не только обеспечение безопасности дорожного движения, но и вообще организация этого движения.

В.И. Жулев воспроизводит общепринятую учеными криминологами главную профилактическую роль правовых норм в устранении причин и факторов дорожно-транспортных происшествий через следующие позиции:

- правовое закрепление требований безопасности конструкции транспортных средств и их эксплуатационному состоянию;
- правовое закрепление требований безопасности к строительству и содержанию дорог;
- определение требований к лицам, же-

лающим получить водительские удостоверения, к их обучению и проверке приобретенных ими знаний и навыков;

- установление требований к техническим средствам регулирования дорожного движения, их состоянию, размещению, назначению;

- регламентация требований к участникам дорожного движения, к порядку их перемещения по дорогам и взаимодействию;

- регламентация ряда других требований к организации дорожного движения и обеспечению его безопасности.²

Законы, постановления, правила, стандарты и другие нормативные акты составляют правовую основу государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. Они регламентируют деятельность водителей, других участников дорожного движения, должностных лиц транспортных, дорожных и иных предприятий и организаций. Больше того, и это является главным в организационно-регулирующей роли права, поскольку они регламентируют деятельность соответствующих органов, определяя их задачи, функции, права и обязанности в обеспечении безопасности дорожного движения.

Наша основная задача заключалась не столько в поисках новых форм и методов профилактической деятельности, сколько в разработке и применении в местных условиях, условиях Алтайского края, тех мероприятий, которые способны дать наибольший, положительный результат. В основе наших предложений – конструкция статей 264 и 268 УК РФ, теория профилактики, предложенная видными отечественными криминологами: Ю.М. Антоняном, В.И.Жулевым, К.Е.Игошевым, В.В.Лукияновым, В.И.Майоровым, В.Е.Эминовым и др., учета положительных моментов зарубежной практики, а также факторов, вытекающих из современных условий автомобилизации края, насыщения транспортного потока автомобилями иностранного производства и состоянием улично-дорожной сети.

Как известно, на дорогах края существует две основные причины дорожно-транспортных происшествий, негативно влияющих на состояние аварийности: нарушение правил дорожного движения водителями и нарушение правил дорожного движе-

¹ Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений. М.,Юрид. лит-ра.1989. С.189.

² Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений. М., Юрид. лит-ра.1989. С.190.

ния пешеходами.

Профилактика дорожно-транспортных происшествий по вине водителей имеет многоаспектный характер. На наш взгляд, мероприятия, связанные с предупреждением нарушений Правил дорожного движения водителем транспортного средства заключается в следующем:

- Необходимость предъявления соответствующих требований к профилактике управления транспортом лиц, не имеющих водительских удостоверений либо не имеющих соответствующей категории на управление транспортом. В Алтайском крае в 2002 году данной категорией лиц совершено свыше 500 дорожно-транспортных происшествий.

Более требовательный подход к качеству подготовки водителей, повышение их профессионального мастерства, организация стажировки и переподготовки водительского состава могут существенно повлиять на снижение аварийности в целом. Мы считаем, что образовательную деятельность должны осуществлять специализированные учебно-курсовые комбинаты, автошколы. Лицензирование их деятельности должны осуществлять компетентные контролирующие органы наряду с Государственной инспекцией безопасности дорожного движения. На сегодняшний день подразделения ГИБДД края полномочны лишь определять безопасный маршрут для учебной езды стажеров и проверять техническое состояние учебного автомобиля.

Планирование учебного процесса должно быть в соответствии с учетом состояния аварийности в крае, причин и видов наиболее часто происходящих дорожно-транспортных происшествий. Курсанты – будущие водители должны получать более углубленные знания соответствующих положений Правил дорожного движения, нарушение которых повлекло наступление тяжких последствий, владеть информацией об особенностях дорожного движения, пропускной способности основных автомагистралей Алтайского края. Однако согласование учебных программ образовательные учреждения проводят только с комитетом образования администрации края.

- Необходимость предъявления соответствующих требований к профилактике грубых нарушений Правил дорожного движения.

Недостаточная профилактика грубых нарушений транспортной дисциплины, таких, как превышение установленной скорости, выезд на полосу встречного движения, несо-

блюдение очередности проезда, нарушение правил обгона и маневрирования, приводит к негативным результатам состояния аварийности в крае. Решение этой задачи должно быть возложено на подразделения государственной инспекции по безопасности дорожного движения. Ежегодно в Алтайском крае должностными лицами ГИБДД рассматривается свыше 100 тысяч материалов за нарушение правил дорожного движения¹. На наш взгляд, выявление и профилактика грубых нарушений должны быть, в первую очередь, нацелены именно на этот вид правонарушений. Излишне уделять внимание количественному аспекту в деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД, пресекать незначительные проступки, не оказывающие существенного влияния на состояние дорожно-транспортного травматизма.

- Дислокация постов подразделений ГИБДД, расстановка имеющихся сил, осуществляющих надзор за соблюдением Правил дорожного движения должна соответствовать выполнению поставленных задач по снижению аварийности в крае.

Правильный выбор приоритетов в профилактической деятельности, объединение усилий многих государственных и негосударственных органов и организаций – существенный потенциал в решении задач по обеспечению безопасности движения.

Так, ежегодно увеличивающаяся плотность транспортного потока на городских автомагистралях, отсутствие условий для организации безопасной парковки автомобилей – современная проблема крупных городов и поселков не только края. Стоящий на дороге автомобиль не только помеха для движения пешеходов, но и серьезная угроза в осуществлении ими безопасного перехода проезжей части. Кроме того, парковка транспорта является истоком многочисленных заторов, снижения пропускной способности дороги, загазованности окружающей среды и др. Решение этой проблемы возможно при условии организации мест парковки транспорта на менее загруженных дорогах. Однако, администрации организаций, учреждений, предприятий не заинтересованы нести дополнительные затраты на оборудование стоянок. Привлечение сотрудников ГИБДД к решению проблемы парковки транспорта, приводит к корректировке дислокации постов, составленной с учетом аварийной обстановки,

¹ Обзор деятельности ГИБДД ГУВД Алтайского края за 2001, 2002 год.

КОМПЛЕКСНЫЙ ХАРАКТЕР ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ

большая часть автомобильных улиц и дорог остается без надлежащего контроля.

В условиях загородных автомагистралей и дорог сосредоточение нарядов дорожно-патрульной службы на стационарных постах и контрольно-пропускных пунктах милиции не позволяет осуществлять дорожный надзор на достаточно протяженных и аварийных участках, где чаще совершаются тяжелые дорожно-транспортные происшествия по причине превышения скорости, нарушения правил обгона и маневрирования.

- Необходимость создания на государственной основе профилактических центров контроля за негосударственными транспортными средствами.

Положение автотранспортных предприятий и автохозяйств, их структурное деление на более мелкие, организация транспортных перевозок малыми предприятиями и негосударственными учреждениями из-за экономических обстоятельств не позволяет осуществлять деятельность по медицинскому освидетельствованию водителей, техническому осмотру и обслуживанию автомобилей. В условиях стихийного возникновения сотен тысяч маленьких частных автохозяйств в крае большую значимость приобретает создание профилактических структур на государственной основе, осуществляющих двойной контроль за техникой и за лицом, управляющим автомобилем.

Безусловным достоинством обладает предложенное исследователем-криминологом Мешалкиным С.Н. формирование специально подготовленных групп инспекторов по предрейсовым медицинским осмотрам из числа администрации, отвечающей за безопасность движения¹. На Всероссийской практической конференции по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения от ряда регионов России были высказаны предложения Минздраву разработать программу обучения лиц, ответственных за проведение предрейсового медицинского осмотра водителей, т.е. работников без специального медицинского образования². Однако это противоречит Федеральному закону «О безопасности дорожного движения», где говорится, что медицинское обеспечение

безопасности дорожного движения заключается в обязательном медицинском освидетельствовании и переосвидетельствовании кандидатов в водители и водителей транспортных средств, проведение предрейсовых и послерейсовых и текущих медицинских осмотров водителей транспортных средств, оказание медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, обучении участников дорожного движения, должностных лиц органов внутренних дел Российской Федерации и других специализированных подразделений, а также населения приемам оказания доврачебной помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Целью обязательного медицинского освидетельствования является определение у водителей транспортных средств и кандидатов в водители медицинских противопоказаний или ограничений к водительской деятельности³.

В этой связи инспекторы предрейсового медицинского осмотра могут осуществлять лишь одно направление в безопасности дорожного движения, профилактические центры призваны осуществлять комплексное обследование системы «человек – автомобиль».

Продолжая эту тему, целесообразно сказать о лицах, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения. Данная проблема не находит своего решения и статистика ГИБДД свидетельствует о существовании данного негативного явления в современных условиях. Только в Алтайском крае за 2002 год за управление транспортом в состоянии опьянения задержано 39150 водителей. И мы полностью согласны с убедительной аргументацией ученых криминологов, что алкоголь имеет огромное воздействие на преступность⁴.

Хотя негативное явление пьянства за рулем в целом требует комплекса различных профилактических мероприятий: социально-политических, экономических, идеологических, воспитательных, правовых и др.⁵, создание профилактических центров отчасти

¹ Мешалкин С.Н. Уголовно-правовые аспекты предупреждения дорожно-транспортных преступлений: Теория и практика. Дисс. кандидата юрид. наук. ВНИИ МВД РФ. М., 2001. С.2134.

² Всероссийская практическая конференция по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. – Материалы. Москва 1997 г. С. 145.

ПОЛЗУНОВСКИЙ ВЕСТНИК № 1 2005

³ Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» №196-ФЗ от 10 декабря 1995 г. – Собрание законодательства Российской Федерации №59, статья 4873.

⁴ Аванесов Г.А. Криминология и социальная профилактика. – Учебник М., 1980 г. С.195.

⁵ Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений. М.,Юрид. лит-ра.1989. С.191.

может отчасти явиться заслоном управления транспортом в нетрезвом состоянии водителями транспортных предприятий и организаций.

Второе направление профилактических мероприятий должно быть нацелено на предупреждение нарушений Правил дорожного движения пешеходами. Задачи профилактической работы в данном направлении заключаются, как справедливо считает Мешалкин С.Н., в подготовке пешеходов к современным условиям интенсивного дорожного движения, а также в комплексе мероприятий, направленных на повешение общего уровня организованности и сознательности пешеходов. С учетом практического опыта работы, автор данного исследования считает, что приоритетным в профилактике дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов должны быть организационно-технические мероприятия. Будучи в 1991 году в командировке в г. Минске, анализируя и сравнивая статистические данные аварийности с местными условиями, было установлено некоторая закономерность. По протяженности городских автомагистралей, численности единиц транспорта и населения г. Минск в среднем в четыре раза превышал аналогичные показатели краевого центра. Однако, число погибших и травмированных в дорожно-транспортных происшествиях пешеходов в столице Белоруссии в противовес прямо пропорциональной зависимости было в четыре раза меньше, чем в г. Барнауле. Причиной «благоприятного» состояния аварийности явилась организация пятидесяти подземных пешеходных переходов (в г. Барнауле – в 1991 году – два), а также значительная протяженность перильных ограждений тротуаров от проезжей части на аварийных участках городских улиц, техническая оснащенность городских автомагистралей светофорными объектами с вызывным устройством для пешеходов и др.

Не в коей мере нельзя не признать значение профилактических мер, направленных на воспитание устойчивых навыков безопасного поведения на проезжей части у пешеходов. Особое внимание при организации работы данного направления следует уделять профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Мы полностью разделяем точку зрения тех ученых, которые придают особое значение раннему обучению детей Правилам дорожного движения, привития им навыка неукоснительного соблюдения этих правил.

В.В.Лукьянов справедливо считает, что детский возраст удобен для обучения и воспитания пешехода (а в современных условиях почти обязательно – будущих водителей), потому что каждый человек в этот период посещает школу, т.е. включается в систему обязательного обучения и воспитания.¹

На наш взгляд, использование периода обучения следует начинать с дошкольного возраста, с тем, чтобы подготовить будущего первоклассника к самостоятельному следованию по маршруту дом–школа–дом. Привитие в раннем возрасте навыков правильного ориентирования в современном процессе дорожного движения является исключительным по своим возможностям фактором, способным оказать эффективное влияние на обеспечение безопасности.

Таким образом, система подготовки детей к участию в дорожном движении должна быть основана на двух этапах:

- дошкольный – первичные знания правил перехода проезжей части, значений дорожных знаков для пешеходов, сигналов светофоров;
- школьный – знание правил дорожного движения для пешеходов, с последующим изучением требований Правил дорожного движения для безопасной езды на велосипеде, мопеде, мотоцикле, а также изучение административного и уголовного законодательства в сфере дорожного движения.

Важность этих этапов определяет Шахриманьян И.К., утверждая, что работа по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма должна быть направлена на совершенствование общественных отношений в таких социальных институтах (семья, трудовые и учебные коллективы), где деятельность людей формирует личность ребенка, обучает и воспитывает его, а также определяет условия, в которых дети участвуют в дорожном движении².

Главную роль в разъяснении малолетним пешеходам отдельных положений правил дорожного движения играют родители. Все усилия школьных и дошкольных учреждений, направленные на воспитание культуры поведения детей будут малоэффективны,

¹ Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения.- М.: Транспорт, 1983. С.107.

² Шахриманьян И.К. Деятельность органов внутренних дел по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Академия МВД СССР.-М.,1985. С.33.

КОМПЛЕКСНЫЙ ХАРАКТЕР ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ

если родители и взрослые члены семьи в присутствии ребенка демонстрируют неправильное поведение на проезжей части, нарушают правила перехода улицы.

Надзор за правильным поведением детей является юридической обязанностью прежде всего родителей, поэтому то обстоятельство, что они должны обучать своих детей Правилам дорожного движения является несомненным, однако не в полной мере данная обязанность выполняется родителями.

На школьном этапе обучения должны решаться вопросы подготовки ребенка к современным условиям жизни в обществе, и обучение безопасности в процессе дорожного движения должно быть в обязательном перечне того, чему надо учить. Для работы с учащимися должны быть привлечены социологи, психологи, сотрудники ГИБДД, родители и др. Использование оборудованных кабинетов безопасности, кабинетов автодела, школьных транспортных площадок с элементами дорожной разметки и знаков способствует эффективному познанию основ безопасности.

Алтайский региональный компонент базисного учебного плана и основная тематика уроков по Правилам дорожного движения, утвержденная краевым законодательным собранием, отчасти реализуется в общеобразовательных школах на уроках по изучению основ безопасности жизнедеятельности. Вместе с тем, качество и методика проведения этих занятий не является объектом контроля со стороны органов, комитетов по образованию, не используются знания практических сотрудников инспекции по безопасности движения. Не имеет место обязательность проведения занятий по ПДД. Зачастую уроки по Правилам дорожного движения проводят преподаватели и учителя, не имеющих соответствующей квалификации и подготовки для ведения этих уроков.

Параллельно учебным занятиям в школах края организовано проведение традиционных профилактических мероприятий. К ним в частности относится выбор наиболее безопасного маршрута первоклассников по пути в школу. На уроках рисования первоклассники составляют схему движения, обозначают опасные места, где возможно внезапное появление транспортных средств, указывают места безопасного перехода улицы. В период начала учебного года подразделения ГИБДД усиливают контроль за дорожным движением в местах концентрации детей в рамках Всероссийской операции «Внимание! Дети идут в школу!».

Очевидно, что решение проблемы профилактики детского травматизма требует заинтересованного участия как органов государственной инспекции безопасности дорожного движения, так и общественности. Содержание форм и методов проведения профилактической работы нашло свое отражение в Концепции развития и совершенствования деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации на период 1998 – 2005 года, где говорится о приоритетном направлении развития пропагандистской деятельности и работы с общественностью, а именно о повышении эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (активизация деятельности отрядов юных инспекторов движения, подготовка методических пособий, программ по обеспечению безопасности дорожного движения и т.д.); о активизации взаимодействия общественных объединений по безопасности дорожного движения¹.

Итогом дискуссии по данной проблеме может быть мнение Аванесова Г.А., с которым нельзя не согласиться: «...в профилактике нарушений правил дорожного движения пешеходами большую роль играет воспитание участников дорожного движения. Воспитание и профилактика, рассматриваемые в единстве, обеспечивают правильное формирование личности»².

Углубленный анализ предмета исследования позволил В.И. Жулеву придти к следующему заключению, что потенциальные возможности различных профилактических мероприятий определяются уровнем вредности соответствующих причин и факторов, на устранение которых они направлены³.

Таким образом, определение и выявление современной детерминации дорожно-транспортных преступлений позволяет определить ступени и уровни различных по форме и содержанию мероприятий, количественные и качественные показатели их эффективности. В свою очередь это открывает широкие возможности для планирования мер по повышению безопасности дорожного движе-

¹ Концепция развития и совершенствования деятельности Государственной автомобильной инспекции МВД Российской Федерации на период 1998 – 2005 года. – Профессионал №24. 1998.

² Аванесов Г.А. Криминология и социальная профилактика. - М., 1980. С.282.

³ Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений. М., Юрид. лит.-ра. 1989. С.220.

ния, привлечения к их осуществлению комплекса сил и средств, прогнозированию результатов борьбы с аварийностью. В связи с этим автор не претендует на решение всех криминологических проблем, связанных с профилактикой дорожно-транспортных преступлений в Алтайском крае. Однако принятие вышеназванных мер представляется весьма своевременным и должно способствовать сокращению правонарушений в процессе дорожного движения.