

II. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

1. АДМИНИСТРАТИВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ АВАРИЙНОЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ

Городокин В.А.

профессор кафедры «Автомобильный транспорт» Южно-Уральского государственного университета (Национального исследовательского университета) (г. Челябинск),
кандидат юридических наук, профессор;
gorodokinva@susu.ru

Альметова З.В.

доцент кафедры «Автомобильный транспорт» Южно-Уральского государственного университета (Национального исследовательского университета) (г. Челябинск),
кандидат технических наук, доцент;
almetovazv@susu.ru

Статья посвящена характеристике мероприятий, способствующих воспитанию правомерного поведения на дорогах участников дорожного движения. Авторами затронут весь комплекс профилактических мер, проводимых в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда». Особое внимание уделяется организации дорожного движения как одному из основных мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий. Дана классификация наиболее важных направлений профилактических мероприятий, позволяющих оказать положительное влияние на отказ участников дорожного движения от противоправных действий.

Ключевые слова: правила дорожного движения, участник дорожного движения, профилактика дорожно-транспортных происшествий, профилактические мероприятия.

Наиболее приемлемым моментом для минимизации возможности перехода штатной дорожно-транспортной ситуации в опасную и тем более в аварийную, является этап, при котором участник дорожного движения, пользующийся приоритетом, действует по предотвращению дорожно-транспортного происшествия в рамках комфортных для него и (или) пассажиров условий. В общем случае создание опасности для движения свидетельствует о том, что действия одного или нескольких участников дорожного движения, не пользующихся преимуществом, противоречили требованиям Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ). Исключить подобные деяния в полном объеме в существующем обществе невозможно. Вместе с тем свести к минимуму вероятность нарушения участниками дорожного движения ПДД РФ, по нашему

мнению, возможно путем проведения определенного комплекса профилактических мероприятий или действий.

Существует достаточно много вариантов мероприятий, способствующих правомерному поведению участников дорожного движения. Например, с учетом психологии человека побудить его не совершать какие-либо действия (в данном случае речь идет о неправомерных действиях) может страх или боязнь быть подвергнутым какому-либо наказанию. Более четкое и постоянное выявление случаев нарушения ПДД РФ и неотвратимость последующего наказания за совершенный проступок, в частности предупреждение, административный штраф или иные санкции вплоть до лишения права управлять транспортным средством, неизбежно повлекут более дисциплинированное поведение участников дорожного движения.

Другим методом может быть привитие участникам дорожного движения уважительного отношения к законодательству, в частности к ПДД РФ. Очевидно, это возможно, однако потребует от государства более продуманного подхода к созданию соответствующего нормативного правового акта. К сожалению, в настоящий момент действующая редакция ПДД РФ изобилует неточностями и ошибками, подрывающими авторитет законодательства в целом. Ярким примером этому могут служить изменения, введенные в ПДД РФ в 2010 году. Например, замена термина «уступить дорогу» на «пропустить» в п. 14.1 ПДД РФ, которому не дано разъяснение, привела к многочисленным злоупотреблениям со стороны сотрудников субъектов контроля дорожного движения. При изменении формулировки п. 9.2 ПДД РФ, допускающей в современной редакции поворот и разворот на многополосных дорогах в любых местах (в т.ч. вне перекрестков), где отсутствует разметка, знаки, запрещающие эти маневры, не были учтены климатические и экономические особенности субъектов Российской Федерации, при которых имеют место случаи, когда дорожная разметка или не нанесена на многополосных дорогах, или может быть скрыта под слоем снега, грязи, или физически стерта.

Еще больше сложностей возникает в случае профилактики дорожно-транспортных происшествий посредством воспитания у участников дорожного движения уважительного отношения к любым лицам, находящимся на дороге, вне зависимости от того, являются ли они пешеходами, управляют велосипедом, скутером или находятся за рулем дорогостоящего или многотонного автомобиля.

На наш взгляд, уважение к другим участникам движения должно проявляться, в частности, в предупредительности и заблаговременности. Предупредительность может выражаться в предоставлении права на движение участнику, не пользующемуся преимуществом. Например, п. 129 Правил дорожного движения

Великобритании с целью разрядить и не усложнять дорожную обстановку устанавливает требование о предоставлении возможности водителю встречного автомобиля совершить поворот, пересекая полосу транспортного средства, движущегося в прямом направлении, чтобы скопившиеся за поворачивающим другие транспортные средства не создавали заторную ситуацию. Аналогично рекомендовано вести себя по отношению к водителям, приблизившимся к перекрестку по второстепенной дороге [1, с. 72].

В ФРГ существует правило, обязывающее в случае, когда проезд по одной из двух имеющихся полос затруднен, преодолевать место слияния транспортных потоков через одного, т.е. в шахматном порядке.

Не менее важной является проблема уважительного отношения участников дорожного движения друг к другу, когда оказываемая помощь не декларирована какими-либо документами, а является проявлением личностных качеств. В формулу уважительного отношения входит заблаговременное предупреждение других участников дорожного движения о своих предстоящих действиях или намерениях. В большинстве случаев речь идет о заблаговременном включении указателей поворота. При этом в действующей редакции ПДД РФ разъяснение понятия «заблаговременно» не дается, хотя оно используется многократно.

С положительной стороны следует отметить требования подачи соответствующих сигналов, закрепленных в тексте первых общесоюзных Правил движения по улицам и дорогам СССР 1961 года*. В пункте 37 указывалось: «Водитель обязан подавать сигналы: <...> “б” перед поворотом, разворотом, объездом и каждым изменением места в рядах – указателем поворота (соответственно направлению предстоящего маневра) на протяжении

* Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР: утв. Министерством внутренних дел СССР от 11/1-1960 г. М.: Автотрансиздат, 1960. 125 с.

100 м до места поворота (разворота) или за 20 м до начала перестроения в другой ряд». В подпункте «в» – перед обгоном – указателем поворота налево за 20 м до начала обгона (в темное время суток и при отсутствии движения навстречу дополнительным сигналом об обгоне может служить периодическое переключение света фар). В подпункте «г» – немедленно после того, как освобождена дорога для обгоняющего, – указателем поворота направо, или приглашающим жестом руки (в темное время суток и при отсутствии движения навстречу ответным сигналом безопасного обгона может служить переключение света фар).

Особо необходимо отметить регламентированные ПДД РФ ответные действия водителя обгоняемого транспортного средства, который не только должен был «не препятствовать» обгону, но и дать понять водителю обгоняющего транспортного средства, что его видят и дают возможность продолжить маневр. Это, безусловно, напоминает способ предупреждения о допустимом маневре обгона, подаваемом чаще всего водителями-дальнобойщиками водителю обгоняющего автомобиля, включением соответствующих сигналов поворота. Однако в современных ПДД РФ этот прием общения между водителями, к сожалению, не предусмотрен и зависит только от внутренней культуры конкретного водителя. Невозможно не признать эти действия необходимыми с точки зрения безопасности дорожного движения.

Важным профилактическим мероприятием, направленным на повышение безопасности дорожного движения, является его грамотная организация. Очевидно, что необоснованная расстановка знаков, отсутствие должной дорожной разметки или ее неграмотное нанесение, работа циклов светофорного объекта без надлежащего расчета интенсивности транспортных потоков провоцируют участников дорожного движения на противоправные действия. Например, нанесение разметки 1.12 «Стоп-линия», когда от нее до обозначенной границы пешеходного

перехода расстояние составляет 10-15 метров. Или при наличии подземного пешеходного перехода расстояние от стоп-линии до границы пересекаемой проезжей части составляет 20-25 метров. Нарушение ПДД РФ, связанное с пересечением линии разметки 1.12, в указанных случаях неизбежно. Аналогично можно прогнозировать нарушение линии разметки 1.1 «Сплошная линия», если она нанесена в местах с вполне обеспеченной видимостью встречного транспорта и таким образом противоречит требованиям ГОСТа*.

Некоторые профилактические мероприятия являются элементом грамотного проектирования узлов улично-дорожной сети. Не все правила проектирования сформулированы таким образом, что позволяют максимально сделать дорожное движение безопасным. Например, отсутствует требование, запрещающее организацию движения по одной полосе в прямом и левоповоротном варианте при цикле работы светофорного объекта, разрешающем движение через перекресток одновременно во встречных направлениях. Очевидно, что хотя бы одно транспортное средство, совершающее поворот налево в данных условиях, полностью перекрывает полосу попутным транспортным средствам, движущимся сзади прямо. Такая организация движения наблюдается повсеместно. В результате происходят заторные ситуации и неординарные ситуации для водителей.

Значительную роль в обеспечении безопасности дорожного движения играет и более совершенная схема организации движения, позволяющая решить проблему разворота транспортных средств, отводя для этого маневра транспортные средства за пределы перекрестка. Нельзя не отне-

* ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств: утв. приказом Росстандарта от 20 дек. 2019 г. № 1425-ст. М.: Стандартинформ, 2020.

сти к реализации требований безопасности создание для пешеходов островков безопасности. Анализ опыта организации движения в зарубежных странах показывает отсутствие в развитых иностранных государствах многополосных проезжих частей, на которых организован, во-первых, нерегулируемый пешеходный переход, во-вторых, пешеходный переход без островка безопасности. Любое отступление от указанных подходов представляет собой опасный вариант организации движения. Узаконенное требование (п. 4.6 ч. 2 ПДД РФ), обращенное к пешеходу, «остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений», в случае, когда пешеход не успевает закончить переход, создает для него определенные трудности при отсутствии островка безопасности и нечитаемой дорожной разметке.

Значительную долю в профилактике дорожно-транспортных происшествий может играть состояние дороги и ее содержание. Это не только превышение норматива скользкости проезжей части при несвоевременном удалении снега и льда в зимних условиях, но и анализ дорожно-транспортных происшествий, связанных с превышением нормативного значения перепада высот между проезжей частью и обочинной или проезжей частью и трамвайными путями, а также иные дефекты проезжей части, которые не могут быть своевременно обнаружены водителями транспортных средств. Не меньшую опасность представляют собой обочины, ширина или состояние которых не позволяют двигаться по ним пешеходам и поэтому провоцируют их движение по проезжей части. Также влияние на безопасность движения оказывает отсутствие или ненадлежащее содержание ливневой канализации, влекущее при осадках сужение проезжей части.

Кроме того, следует отметить проблему профессионализма водителей. К сожалению, образовательные организации, обучающие водителей, ставят целью сдачу экзаменов в ГИБДД, в том числе даже тогда, когда требования, предъявляемые к

сдающим экзамены, противоречат самим требованиям безопасности. Например, требование, совершая левый поворот на перекрестке, встречный разъезд производить левыми бортами применимо только к конкретной конфигурации перекрестка, но невозможно требовать этого всегда, поскольку подобный маневр может повлечь дорожно-транспортное происшествие. Также не приводит к последующему безаварийному движению способ обучения парковке по так называемым «вешкам», которые должен видеть обучаемый в определенной зоне, поскольку в последующем при реальной парковке автомобиля таких вешек не будет. По нашему мнению, то количество часов, которое считается достаточным для усвоения навыков по вождению, явно не соответствует требуемому, а отсюда и абсолютное отсутствие профессиональных навыков у начинающих водителей.

Другой аспект профилактической работы, касающийся вопросов безопасности, – это система знаний, предоставляемых участникам дорожного движения. Вопрос о возрасте, с которого следует начинать обучение безопасному нахождению на дороге, сопоставим по смыслу с вопросом о времени, необходимом для начала воспитания человека. Ответ очевиден – с младшего возраста. Первичным принципом такого воспитания должен быть личный пример, который должен проявляться во всем – и в оценке опасности, которую представляют транспортные средства, вне зависимости от того, движутся они или находятся в неподвижном состоянии, и в ответных действиях на возможную опасность.

Анализ поведения пешеходов свидетельствует о том, что в дошкольных учреждениях и школах также не уделяют должного внимания обучению правилам безопасного нахождения на дорогах. Раздел, посвященный обязанностям пешеходов, большинству населения просто не известен. При этом соответствующий раздел ПДД РФ имеет ряд недостатков, в частности п. 4.6 ПДД РФ. Традиционно при

обучении от детей требуют перед выходом на проезжую часть посмотреть налево, а дойдя до середины – посмотреть направо. Переоценить значение данного требования трудно. Однако в ПДД РФ порядок указанных действий последний раз был закреплён до 1961 года. Такие требования существовали только в типовых Правилах, например в Правилах уличного движения по Челябинской области (аналогично, Московской области) в редакции 1959 года. Так, согласно требованиям п. 7 «в» «пешеходы обязаны <...>, прежде чем сойти на проезжую часть и переходить улицу (дорогу), убедиться в безопасности (сначала посмотреть налево, а дойдя до середины проезжей части – посмотреть направо)...»^{*}. В настоящее время требование смотреть по сторонам отсутствует в Правилах дорожного движения Российской Федерации. По нашему мнению, порядок выхода на проезжую часть в обязательном порядке должен быть регламентирован и, соответственно, доводиться до детей на всех уровнях обучения. При этом, во-первых, нахождение детей на дороге должно быть сведено к минимуму, во-вторых, допуская детей на дорогу (в том числе и на тротуар), родители должны быть убеждены, что ребенок в состоянии выполнять требования безопасности. В части профилактики происшествий, связанных с нахождением детей на дороге, интересен английский опыт. Так, в п. 7 ПДД Великобритании указано, что «Детям запрещается выходить на проезжую часть без сопровождения взрослых до тех пор, пока они не изучат и не смогут применять на практике Правила. Возраст, с которого ребенок усваивает требования Правил дорожного движения, для каждого индивидуален <...> Родители должны сами определить момент, по достижении которого ребенок может самостоятельно выполнять требования Правил» [1, с. 9]. Исполняя данное требование, направлен-

ное как на обучение детей безопасному нахождению на дороге, так и на ограничение их нахождения на дороге без сопровождения ответственных за них лиц, должно иметь положительный эффект.

Определенное значение в части профилактических мероприятий, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий, имеет соответствие транспортного средства требованиям безопасности. Не рассматривая проблемы технического состояния транспортного средства, прямо влияющего на безопасность дорожного движения (например, исправность тормозной системы, рулевого управления, деталей и агрегатов подвески), отметим, что, по нашему мнению, существуют элементы, косвенно влияющие как на предупреждение дорожно-транспортных происшествий, так и на снижение тяжести последствий, наступающих при совершении дорожно-транспортного происшествия. К ним следует отнести объекты: а) снижающие прозрачность лобового стекла транспортного средства, б) ухудшающие обзорность через него. К первым в полной мере относится тонировка, которая практически исключена, при этом незапрещенными остаются наклейки, различные предметы, размещаемые перед лобовым стеклом, в т.ч. на зеркале заднего вида.

При принятии решения об установке видеорегистратора или навигатора их размещение должно быть произведено без ущерба для обзорности. Остальные предметы, ограничивающие обзорность и не имеющие отношения к управлению транспортным средством, должны быть запрещены. Кроме этого, необходимо обратить внимание на неукоснительное соблюдение требования о включении на транспортных средствах головного освещения (фары ближнего света, противотуманные фары, ходовые огни), которое, вне всякого сомнения, позволяет с большей вероятностью обнаруживать транспортное средство на дальнем расстоянии.

Таким образом, как указано выше, профилактические мероприятия, направ-

^{*} Правила уличного движения по Челябинской области: утв. решением Челябинского облисполкома 24 февр. 1959 г. № 108. Челябинск: Челябинское кн. изд-во, 1959. С. 116.

ленные на предупреждение дорожно-транспортных происшествий, достаточно сложны и имеют множество направлений. Поводя итог, можно сформулировать наиболее важные направления профилактических мероприятий, позволяющих оказать положительное влияние на отказ участника дорожного движения от противоправных действий, в частности:

- создание у участника дорожного движения убеждения о неотвратимости наказания за совершенное деяние;

- воспитание уважения к праву в целом и к Правилам дорожного движения Российской Федерации в частности;

- развитие уважительного отношения к другим участникам дорожного движения;

- организация дорожного движения, с одной стороны, не провоцирующая нарушение ПДД и, с другой стороны, создающая препятствия для тех участников, которые пытаются нарушить установленные ПДД;

- содержание надлежащего состояния дорог, позволяющего осуществлять движение в рамках, установленных ПДД РФ;

- поддержание соответствующего уровня водительского мастерства и профессионализма, обеспечивающих предотвращение дорожно-транспортных происшествий при переходе дорожно-транспортной ситуации из штатной в опасную, а в некоторых случаях и в аварийную;

- обучение в семье основам безопасного поведения на дорогах и ужесточение требований к обучению в дошкольных и школьных образовательных организациях;

- демонстрация личного примера родителями, опекунами и попечителями малолетних детей по соблюдению требований безопасности при нахождении в пределах дороги;

- поддержание транспортных средств в технически исправном состоянии, позволяющем исключить нештатный выход из строя деталей, узлов и агрегатов, и устранение причин и объектов, влияющих на безопасность дорожного движения.

Приведенный перечень направлений профилактических мероприятий в сфере предупреждения дорожно-транспортных происшествий не является исчерпывающим.

1. Городокин В.А., Комиссарова Н.В. Английский язык. Правила дорожного движения Великобритании (оригинал+перевод): учеб.-практ. пособие для курсантов, слушателей и студентов образовательных учреждений МВД России / авт.-сост. В.А. Городокин, Н.В. Комиссарова. Челябинск: Челябинский юрид. ин-т МВД России, 2011. 186 с.