



**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ІШКІ ІСТЕР МИНИСТРЛІГІ М. БӨКЕНБАЕВ
атындағы АҚТӨБЕ ЗАҢ ИНСТИТУТЫ**



ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ САЛАСЫНДАҒЫ ҚҰҚЫҚ ҚОЛДАНУ ТӘЖІРИБЕСІНІҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ

*халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның материалдары
2022 жылғы 29 сәуір*



АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

*Материалы международной научно-практической конференции
29 апреля 2022 года*

АҚТӨБЕ, 2022

ӘОЖ 351.81
КБЖ 67.401.213
Ж 69

Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының Ғылыми кеңесінің шешімімен ұсынылды
Рекомендовано Ученым советом Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан
имени М. Букенбаева
Recommended by the academic council, of Aktobe law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the
Republic of Kazakhstan named after M. Bubenbayev

Жалпы редакциясын басқарған институт бастығы, заң ғылымдарының кандидаты полиция полковнигі **А.Б. Байсултанов** және институт бастығының ғылыми жұмыс жөніндегі орынбасары, PhD докторы полиция майоры **Е.Қ. Балымов**.

Под общей редакцией начальника института, кандидата юридических наук, полковника полиции **Байсултанова А.Б.** и заместителя начальника института по научной работе, доктора PhD, майора полиции **Балымова Е.К.**

Редакциялық алқа: з.ғ.д. (профессор) Ж.Р.Дильбарханова, з.ғ.к. (қауымдастырылған профессор) А.Г.Кан, з.ғ.к. (қауымдастырылған профессор) Е.Т.Абеуов, з.ғ.д. (Ресей Федерациясының профессор) В.А.Азаров, з.ғ.д. (Ресей Федерациясының профессоры) Р.А.Ромашов, з.ғ.к. Ф. Ғалым, з.ғ.к. А.К. Ибраева, п.ғ.к. А.Ф. Саттарова, А.С.Сағынтаева (жауапты хатшы).

Редакционная коллегия: д.ю.н. (профессор) Ж.Р.Дильбарханова, к.ю.н. (ассоциированный профессор) А.Г.Кан, Абеуов Е.Т. (ассоциированный профессор), д.ю.н. (профессор Российская Федерация) В.А.Азаров, д.ю.н. Р.А.Ромашов, к.ю.н. Ф.Ғалым, к.ю.н. А.К.Ибраева, к.п.н. А.Ф.Саттарова, А.С.Сағынтаева (ответственный секретарь).

Ж 69

ISBN

Жол қозғалысы саласындағы құқық қолдану тәжірибесінің өзекті мәселелері: халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның материалдары (2022 жылғы 29 сәуір).

Актуальные вопросы правоприменительной практики в области дорожного движения: материалы международной научно-практической конференции (29 апреля 2022 года) –Актобе: АЮИ МВД РКим. М.Букенбаева, ҚР ІІМ М.Бөкенбаев ат. АЗИ, 2022. –125 б.

Конференция материалдарының жинағына құрылымдық бөлімшелер басшыларының, көрнекті ғалымдардың – ғылым қызметкерлерінің, мамандар мен сарапшылардың, оқытушылардың, отандық және шетелдік жоғары оқу орындарының құқықтанушы ғалымдарының, сонымен қатар, Қазақстан Республикасы, Ресей Федерациясы ЖОО-ның оқытушылары мен мамандарының ғылыми мақалалары енгізілді.

Конференция материалдарында автомобильдендірудің қоғам дамуына әсерін оң шешу және жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін осы салада қолайсыздық тудыратын жағдайларды жою немесе олардың себептерін азайту, алдын алу, сонымен қатар, заманауи ғылыми жаңалықтарды енгізу бойынша мәселелер қарастырылған.

В сборник материалов конференции включены научные статьи руководителей структурных подразделений, видных ученых – научных работников, специалистов и экспертов, преподавателей, ученых-правоведов отечественных и зарубежных вузов, а также преподавателей и специалистов вузов Республики Казахстан, Российской Федерации.

В материалах конференции рассмотрены вопросы по предотвращению, устранению причин, создающих неудобства в данной сфере, а также внедрению современных научных открытий для положительного решения влияния автомобилестроения на развитие общества и обеспечения безопасности дорожного движения.

ISBN

ӘОЖ 351.81
КБЖ 67.401.213

Абрамова Л.С. – профессор кафедры организации и безопасности дорожного движения Харьковского национального автомобильно-дорожного университета, д.т.н.

Ширип В.В. – доцент кафедры организации и безопасности дорожного движения Харьковского национального автомобильно-дорожного университета, к.т.н.

Капинус С.В. – доцент кафедры организации и безопасности дорожного движения Харьковского национального автомобильно-дорожного университета, к.т.н.

МЕТОДИКА УПРАВЛЕНИЯ МЕСТАМИ КОНЦЕНТРАЦИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), ежегодно в результате ДТП в мире погибает около 1,2 млн. человек и более 50 млн. человек получают ранения, причем на страны с низким и средним уровнем доходов приходится около 90% всех погибших и пострадавших в ДТП, а ежегодные суммарные экономические потери превышают 500 миллиардов долларов. Согласно отчетам ВОЗ, по состоянию на 2020 год, за последние 10 лет смертность от ДТП увеличилась в странах с низким и средним уровнем дохода [1], так что без разработки соответствующих мероприятий по безопасности дорожного движения дорожно-транспортный травматизм продолжит увеличивать статистику ужасных последствий.

Как отмечает в своей книге «Техника управления безопасностью» профессор Колорадского университета (США) Дан Питерсон, причины любой аварии должны рассматриваться как элементы неудовлетворительной организации транспортно-эксплуатационной работы, на улучшение которой необходимо направлять усилия. Согласно предложенной Д. Питерсоном теории множественности причин возникновения аварий, возможно не только прогнозировать дорожно-транспортные происшествия, но и выявлять обстоятельства, способствующие их появлению. Поэтому безопасностью можно и необходимо управлять так же, как и любым другим элементом транспортной системы. Следовательно, обеспечение безопасности должно быть ежедневной производственной функцией, как и достижение необходимого качества и стоимости при необходимом количестве перевозок. В настоящее время внимание к проблеме обеспечения безопасности привлекается только после свершения ДТП и сводится к выявлению обстоятельств и наказанию виновных. Поэтому концепция управления безопасностью дорожного движения (БДД) предполагает не только устранение последствий, но и их смягчение, а также предупреждение ДТП.

Управление БДД – это подготовка, принятие, реализация управленческих решений по осуществлению организационных, технических и других мероприятий на автомобильном транспорте, направленных на обеспечение безопасности, сохранение здоровья человека и окружающей среды, которые должны обеспечивать выявление и оценку негативных факторов, влияющих на уровень безопасности. Общая схема процесса управления БДД представлена на (рис. 1) [2].

Управление БДД включает: оценку воздействия на безопасность дорожного движения (ОВБДД); аудит безопасности дорожного движения (АБДД) на всех стадиях «жизнедеятельности» дорог; программу оценки автодороги (ПОАД); инспекцию безопасности дорожного движения (ИнБДД); управление аварийно-опасными местами концентрации ДТП (УМК); детальный анализ ДТП. Основной задачей управления БДД является планирование и выбор приоритетных мероприятий по ликвидации мест концентрации ДТП.



Рисунок 1. Схема процесса управления безопасностью дорожного движения

Тогда, на основании исследовательского проекта RIPCORD – ISEREST и опыта команды TRACEKA [3] разработана методология управления местами концентрации ДТП (рис.2)

Рассмотрим предложенные методы для выполнения этапов управления местами концентрации ДТП.

Для процедуры сбора данных предложено использовать геоинформационную модель транспортной сети, т.к. все данные о ДТП должны быть переведены в координаты X и Y (или север/юг) для использования в геоинформационной системе управления безопасностью дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования.

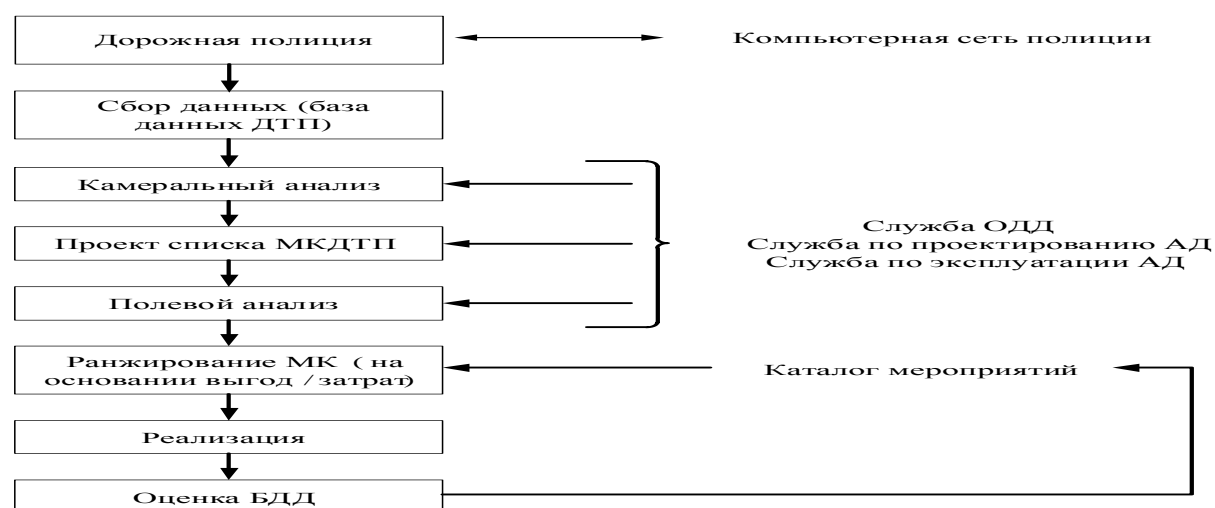


Рисунок 2. Методология управления местами концентрации ДТП

Разработана геоинформационная модель (ГИМ) УДС на основании топологической карты города, которая объединяет географические координаты элементов УДС с параметрами ТП. Имитационная модель разработана в программной среде Delphi 7.0 с применением глобальной системы позиционирования (GPS). Ввод начальных параметров при моделировании осуществляется в режиме диалога программы, имеет интуитивно понятный интерфейс и графическое объяснение каждого из параметров элементов транспортной системы. ГИМ города предложена традиционно в виде графа, где вершины являются перекрестками, а дуги – перегонами. Каждый из элементов характеризуется определенным набором параметров.

Географические параметры определяются автоматически на основании географической карты объекта исследования в начале построения структурной модели исследуемого района управления. Для корректного определения положения перекрестка на плоскости модели, приняты обозначения элементов модели через географические стороны света. Верх рабочей области обозначен как север (N), низ – юг (S), правая часть – восток (E), левая – запад (W). Эти признаки используются для обозначения мест примыкания перегонов к перекресткам, а также описания других параметров модели.

Процесс компьютерного моделирования был разработан следующим образом. Если количество перекрестков равно n , то X_k, Y_k – координаты перекрестков, $k=1..n$, (м). Координаты должны определяться любой необходимой точки на карте города. Такой точкой может быть, например, юго-

западный угол исследуемого участка. Восточное направление считается положительным по оси X , северное – положительным по оси Y .

Таким образом, если $X_5=200$ и $Y_5=350$, это означает, что перекресток с условной нумерацией 5 находится на 200 м к востоку от выбранной за начало координат точки и на 350 м к северу от нее. Точка на плоскости находится в центре перекрестка, на пересечении осей проезжих частей. Данные координаты требуют необходимой степени точности для определения длины перегона в метрах, так как, при средней скорости движения транспортных средств 30 км/ч возникает погрешность при расчете циклов светофорного регулирования в секундах. Определенные координаты удобно использовать для построения математической модели транспортной сети исследуемого объекта.

Для описания каждого перегона транспортной сети, применены следующие обозначения. Перегон соединяет два перекрестка и определяется по номеру перекрестков и номеру примыкания на данном перекрестке. Основными параметрами перегона в ГИМ являются: количество полос движения в прямом и обратном направлении; расчетная скорость в обоих направлениях; базовая эталонная скорость в этих направлениях; длина перегона и коэффициент кривизны перегона. Тогда длина перекрестков в горизонтальном (запад-восток) и вертикальном (север-юг) направлениях применяется для определения времени проезда перекрестка транспортным потоком.

Следующий этап – камеральный анализ проводится на основании данных ДТП, данных об условиях движения с применением параметров движения (интенсивность, скорость), а также информации о режимах движения (свободный, колонный, предзаторовый, заторовый). Ухудшение условий движения приводит к риску возникновения ДТП.

Для обеспечения устойчивого режима движения транспортных потоков разработан метод динамического управления скоростью потока в сложных условиях движения, а также для опасных участков дороги или на подъездах к ним.

Для ограничения доступа автотранспортных средств к месту возникновения очереди транспортных средств (железнодорожный переезд) и для предотвращения ее стремительного роста предлагается динамическое управление скоростным режимом автотранспортного потока на участке автомобильной дороги. Для определения скорости на подходе к железнодорожному переезду применяем математическую зависимость [4], в которую входит параметр, позволяющий изменять скоростной режим на участке автомобильной дороги:

$$V(q, u) = V_{\max} \cdot u \cdot e^{-\left(\frac{q}{q_{\max}}\right)^2 \frac{u+1}{4}}, \quad (1)$$

где $u \in (0;1]$ – уровень управляющего сигнала ограничивает максимальную скорость движения автотранспортного потока.

Отображение изменения скорости автотранспортного потока реализовано путем применения многопозиционных дорожных знаков, которые позволяют отображать значения скорости в реальном масштабе времени. Для определения параметров движения разработана имитационная модель в программной среде Delfi. На рис.3 представлена общая схема имитационной модели.



Рисунок 3. Общая схема имитационной модели для исследования параметров

В имитационной модели выполняются следующие операции:

- в блоке генерации автомобилей проверяется условие генерации нового автомобиля и включения его в общую математическую модель транспортного потока. Условие генерации автомобиля заключается в том, чтобы расстояние между последним сгенерированным автомобилем и началом координат оси движения должна быть равна или больше величины дистанции между автомобилями в потоке. Новый автомобиль генерируется в начале координат случайным образом с нулевой скоростью и ускорением.

- в блоке определения положения автомобиля на участке автомобильной дороги выполняется проверка нахождения автомобиля в пределах участка моделирования. Если текущая координата положения автомобиля превышает длину участка автомобильной дороги то он исключается из общей математической модели и для него процесс моделирования прекращается.

- в блоке определения состояния железнодорожного переезда определяется продолжительность «открытого» и «закрытого» состояний железнодорожного переезда, на основании чего рассчитывается пропускная способность автомобильной дороги в сечении, где располагается переезд. На каждом шаге моделирования выполняется проверка состояния железнодорожного переезда. В момент, когда переезд «открытый» он не влияет на приближающийся автомобиль. В противном случае, переезд влияет на автомобиль как неподвижное препятствие.

- в блоке определения параметров изменения скоростного режима при определении и транспортного потока на участке и значении пропускной способности дороги в сечении, где расположен железнодорожный переезд, выполняется расчет параметров изменения скоростного режима на подходе к зоне накопления очереди автомобилей в соответствии с разработанным алгоритмом.

- в блоке оценки параметров движения автомобиля оценивается взаимное расположение последовательно движущихся автомобилей и учитывается ограничение скорости в данной точке участка моделирования.

- в блоке принятия решения по изменению режима движения, в зависимости от параметров движения, принимается решение о возможности разгона, необходимости торможения или экстренного торможения автомобилей.

- в блоке определения новых параметров движения автомобиля на основании принятого решения путем интегрирования ускорения, определяется текущая скорость и положение автомобиля на участке моделирования.

Таким способом для повышения безопасности и увеличения зоны видимости железнодорожного переезда, предлагается уменьшать интенсивность транспортного потока, поступающего к переезду путем изменения скорости движения автотранспортных средств.

Снижение скорости транспортного потока в определенной зоне участка автомобильной дороги, способствует ограничению интенсивности поступления автотранспортных средств в зону переезда, что позволяет улучшить условия движения на сложном участке перед переездом. Поскольку параметры участка автомобильной дороги неизменны, время проезда по нему зависит только от скорости движения (рис.4).

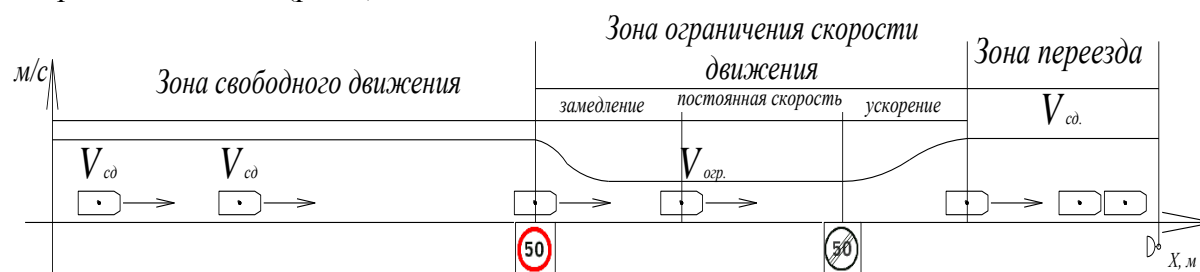


Рисунок 4. Схема размещения зон скоростного режима

На подходе к железнодорожному переезду выделяем три основные зоны:

- зона свободного движения. Начинается на входе участка и продолжается до зоны ограничения скоростного режима;

- зона ограничения скоростного режима;
- зона движения согласно правилам проезда через переезд. Начинается на выходе из зоны ограничения скоростного режима и продолжается до начала переезда.

Реализация модельного эксперимента осуществлена для участка ул. Сумской Путь на подходе к железнодорожному переезду в г. Дергачи Харьковской области (Украина), имитационная модель которого представлена на рисунке 5.

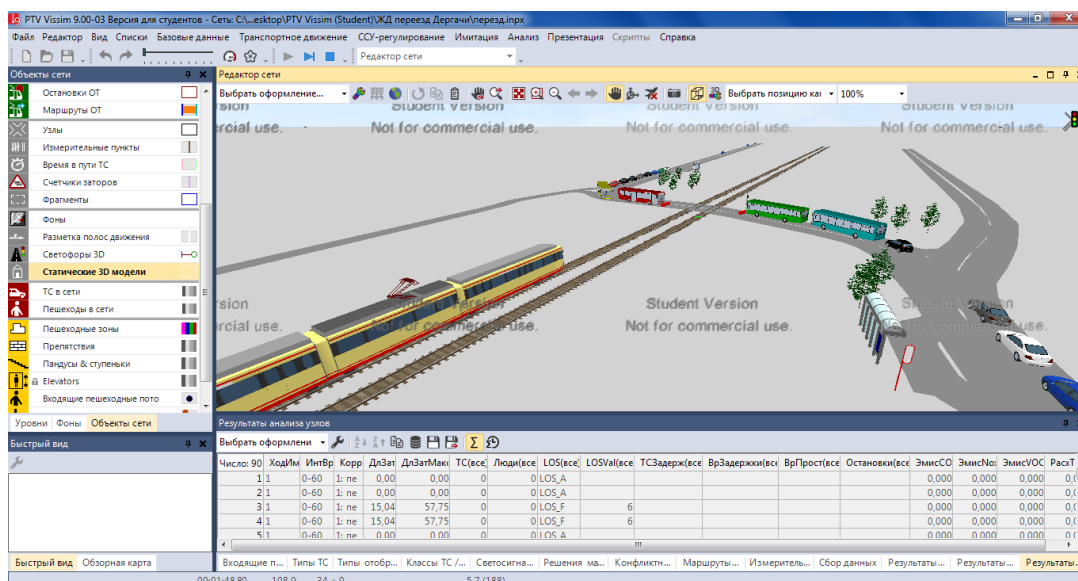


Рисунок 5.Имитационная модель железнодорожного переезда

Полученные результаты показывают, что путем динамического управления скоростью было уменьшено время проезда участка дороги для повышения пропускной способности дороги, а также снижен риск нарушений ПДД при автоматическом уменьшении скорости на подъезде к железнодорожному переезду. Все перечисленные показатели эффективности динамического управления влияют на повышение БДД.

При исследовании безопасности на пересечениях многополосных магистралей городов, которые являются местами концентрации ДТП, было установлено, что определение последовательности включения фаз светофорного регулирования влияет на БДД. Так как аварийные ситуации происходят за время промежуточного такта светофорного регулирования.

Для проведения экспериментальных исследований был выбран X-образный перекресток со всеми разрешенными направлениями движения. На каждом подходе к перекрестку по три полосы движения в каждом направлении. Движение ТП с каждого подхода выделено в отдельную фазу (4 фазы).

Согласно схемы перекрестка определено расстояние от стоп-линии до дальней конфликтной точки vi -й и $ii+1$ фазах для каждой фазы при различных вариантах пофазного разъезда. Определена степень опасности перекрестка (рис. 6) и средние задержки на перекрестке (рис. 7) при различных вариантах последовательности фаз.

Эксперименты о поведении транспортных средств при изменении последовательности фаз регулирования на перекрестке были проведены с помощью программного обеспечения PTV Vision® Vissim по данным, которые были получены методом натурных наблюдений на перекрестке г. Харьков (Украина).



Таким образом, подтверждено, что выбор рациональной последовательности включения фаз светофорного регулирования на многополосных перекрестках городов, позволяет уменьшить временные задержки транспортных средств и способствует повышению безопасности движения. Предлагается учитывать последовательность включения фаз регулирования при разработке схем локального управления на перекрестках многополосных магистралей городов при расчете параметров светофорного регулирования.

Для проведения полевых исследований разработаны листы для аудиторских проверок мест концентрации ДТП (рис. 8). К ним относятся пешеходные переходы, регулируемые и нерегулируемые перекрестки, места примыкания второстепенных дорог к автомобильным дорогам общего назначения.

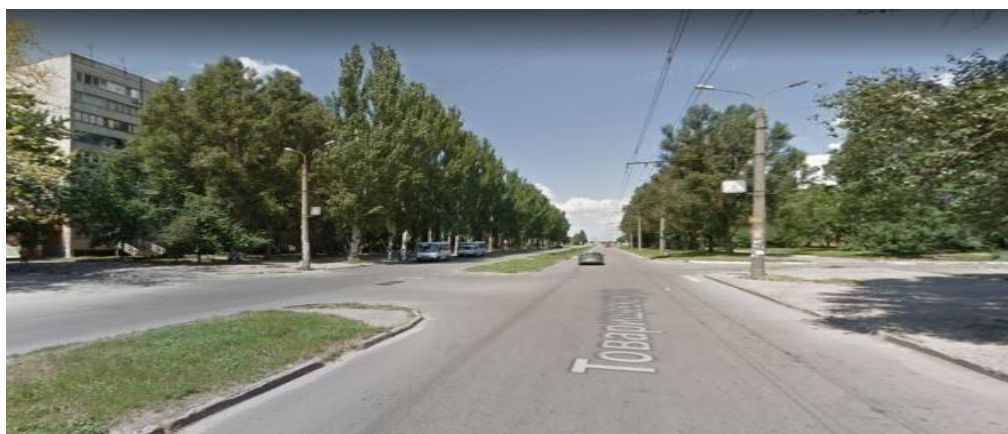


Рисунок 8. Фрагмент результатов аудита БДД на нерегулируемом пешеходном переходе

Номер питання що необхідно дослідити	Описова характеристика	Параметр задовільний	Задоволення параметра під «?»	Примітка
Нерегульований пішохідний перехід (НПП)				
1	Чи позначений пішохідний перехід дорожніми знаками (1.32, 1.33, 5.35.1, 5.35.2, 5.37.1, 5.37.2)?	+	+	Знаками 5.35.1, 5.35.2
2	Чи встановлено на під'їзді до ПП попереджувальні дорожні знаки 1.32 або 1.33?		+	
3	В якому стані знаходяться дорожні знаки на ПП?		+	
4	Чи не обмежена оглядовість дорожніх знаків деревами або рекламними конструкціями тощо?	+		
5	Чи позначений ПП дорожньою розміткою типу «зебра»?	+	+	
6	Чи існує перед ПП «Стоп-лінія»? На якій відстані вона знаходиться від переходу?		+	Розмітки не має
7	В якому стані знаходиться дорожня розмітка? Чи добре видно її водіям?		+	
8	Чи існує на ПП розмітка для незрячих?		+	
9	Чи забезпечено освітлення ПП?	+		
10	Чи відрізняється колір освітлення ПП від джерел освітлення на вулицях і дорогах?		+	
11	Чи існує на ПП звукова сигналізація для незрячих пішоходів?		+	
12	Чи достатня ширина тротуару на підходах до ПП?	+		
13	Чи забезпечений на ПП трикутник видимості для пішоходів і водіїв?	+		
14	Чи існує на ПП пониження бордюрного каменя?	+		
15	Чи є необхідність у облаштуванні на ПП острівця безпеки?		+	

После выявления мест концентрации ДТП проводится их ранжирование или расстановка приоритетов для реконструкции на основании анализа «затрат/выгод». В процессе управления местами концентрации ДТП применяются методы построения дерева целей или упрощенный способ расчета коэффициента затрат при смертельных случаях (FCR):

$$FCR = \frac{\text{кол} - \text{во ДТП со смерт. исходом в год} \cdot 290652}{\text{стоимость мероприятия}} \quad (2)$$

По значению этого коэффициента можно определить последовательность реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. Подобный системный и научный подход позволяет принимать более рациональные решения и эффективно распределять материальные средства на БДД, что обеспечит обществу наилучший эффект от инвестиций. Следовательно, результатом управления БДД является создание Национальной (государственной) программы по ликвидации мест концентрации ДТП и повышения уровня БДД, согласно которой должен быть разработан приоритетный план действий на 3-5 лет с ежегодной корректировкой. Для этого необходимо стабильное и долгосрочное финансирование.

Таким образом на основании проведенных исследований был сделан вывод о том, что управление БДД предполагает системный подход к решению проблемы БДД и его реализации как на дорогах, так и в городах, а также является обязательным элементом государственной политики.

- <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes-of-death>.
- Абрамова Л.С. Концепція управління безпекою дорожньою горуху. Наукові праці. Міжнароднонауково-практична конференція, присвячена 85-річчю заснування ХНАДУ, 85-річчю автомобільного факультету, а також з нагоди Дня автомобіліста та дорожника: «Новітні технології в автомобілебудуванні та на транспорті», 15-16 жовтня 2015 р./Харківський національний автомобільно дорожній університет. Харків.
- <http://www.traceca-org.org/ru/tekhnicheskoe-sodeistvie/proekt-traseka-po-bezopasnosti-dorozhnogo-transporta-ii/obzor-proekta/>
- Cremer M. On the calculation of individual travel times by macroscopic models / M. Cremer // in Proceedings of the 1995 Vehicle navigation and information Systems Conference. – Washington, 1995. – P. 187-193.

ҚАЛАЛЫҚ ЦИКЛДЕ МОТОКӨЛІКТЕГІ ҚОЗҒАЛЫС ҚАУІПСІЗДІГІНІҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Көптеген шетелдік әлеуметтанушылар адам мен оның техникасы арасында шешілмейтін қақтығыс бар деп санайды, жасаушы адам машинаның және барлық өнеркәсіптік прогрестің құрбаны болатын жағдайлар орын алатын жағдайлар кездеседі. Растаудың бірі ретінде, әдетте, жол-көлік оқиғаларының өсу көрсеткіштері келтірілген.

Алайда, егер біз жолдардағы апаттардың себептерін объективті түрде талдайтын болсақ, фактілерді түсініп, салыстыратын болсақ, онда техниканың қаншалықты тез дамығанына қарамастан, онымен ешқандай байланысы жоқ екеніне көз жеткізу қиын емес. Барлық жағдайларда, біз — адамдар тікелей немесе жанама түрде кінәліміз. Өзіміз ойлап шығарған ғылым мен техниканың жетістіктерінен барынша пайда көру және өзімізге қажетінше ыңғайлай білу мүмкіндіктеріне ие бола отырып, машиналардың құрбандары немесе иелері бола алу-алмауымыз өзімізге байланысты.

Автомобильмен бірдей қашықтыққа барғаннан гөрі мотоциклмен саяхаттау кезінде өлімге ұшырау немесе жарақат алу қаупі жоғары. 2016 жылы американдық мотоциклистер үшін өлім қаупі жеңіл мотоциклдерге қарағанда 35-ке жоғары болды, бұл миллиардтаған көлік құралдарына 390 мотоциклист және осы қашықтықта 11,1 адам қайтыс болды. 2016 жылы бұл көрсеткіш автомобильдерге қарағанда 28 есе жоғары болды.

Егер сіз барлық тіркелген апаттарға қарамастан, жарақаттарға қарамастан, АҚШ-тағы мотоцикл апатының көрсеткіші 2016 жылы миллион мильге 6,31 құрады, бұл автомобильдер мен ұқсас көлік құралдарының миллион миль жүрісіне 3,28 апаттан едәуір жоғары. Алайда, мотоциклисттер арасындағы жарақат пен өлімнің жоғары деңгейінің басты себебі — автомобильдер соқтығысудан тиімді қорғауды қамтамасыз етеді. Автокөліктерге келетін болсақ, апаттардың 31%-ы жарақатпен аяқталады, бірақ тек 0,29%-ы өліммен аяқталады. Мотоциклдер үшін тіркелген апаттардың 78,3%-ы жарақатпен аяқталады, ал апаттардың 4,24%-ы өліммен аяқталады.

Басқа елдердің статистикасы АҚШ деректерін растайды. Ұлыбританияның Көлік министрлігі мотоциклдерде автомобильдермен салыстырғанда 16 есе көп ауыр жарақат немесе жарақат алғанын айтты. 2017 жылы мотоциклмен өткен миллиард мильдегі 6043 жағдай автомобильдермен өткен 238 миллиард мильден 25,4 есе жоғары екендігі көрсетілген. Ұлыбританияда 2017 жылы 116,9 мотоциклші миллиард жолаушы-мильде қайтыс болды, бұл автомобиль жолаушыларының миллиард жолаушы-мильіне шаққанда 1,9-дан 61,5 есе көп. Ұлыбритания деректері автомобильдер мен мотоциклдер арасындағы алшақтықты көрсетеді, өйткені олар жолаушылар милясының санына негізделген, ал АҚШ деректері бір мильдегі көлік құралдарының санына негізделген.

Австралиялық көлік қауіпсіздігі бюросының (ATS) ұлттық зерттеуі мынаны анықтады: 1998 жылдан 2000 жылға дейін барлық жас топтары арасында мотоциклшілердің өлімі артты.

Мотоциклшілердің өлімі басқа көлік жүргізушілеріне қарағанда 30 есе көп болды 40 жасқа дейінгі мотоциклисттер сол жастағы басқа көлік жүргізушілеріне қарағанда 36 есе көп өледі.

Велосипедшілер мен жаяу жүргіншілер жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдарда автомобильдермен соқтығысқан кезде қорғалмайды. 2017 жылы 5604 велосипедші жолаушы-мильде қайтыс болды, бұл жаяу жүргіншілерге қарағанда жеңіл көліктерден 23,5 есе көп, әр қашықтық зардап шеккендерден шамамен 7,6 есе көп болды. Алайда велосипедтер мен жаяу жүргіншілер төмен жылдамдықпен жүреді, сондықтан олар сапардың кішкене бөлігінен өтеді. Керісінше, автобустар үшін өлім жағдайлары автомобильдерге қарағанда төмен, шамамен 0,83 есе көп.

Оқиғалардың 75%-ы мотоциклмен және жеңіл көлікпен байланысты болды, ал қалған 25%-ы бір мотоциклмен болған оқиғалар болды.

Бір көлік құралының апатында мотоциклистің қателігі апаттың жеделдететін фактор ретінде болды, жағдайлардың үштен екісінде, әдеттегі қателік шамадан тыс тежеу немесе бұрылыста күрт бұрылу салдарынан тайып кету және құлау болды, шамадан тыс жылдамдыққа немесе бүйірлік шағудың болмауына байланысты.

Өлімге әкелетін апаттардың жартысына жуығы алкогольді тұтынумен байланысты.

Жарақаттың ауырлығы жылдамдық, алкогольді тұтыну және мотоциклдің мөлшері арқылы артады.

Бірнеше жол-көлік оқиғалары басқа көлік құралдарының жүргізушілері мотоциклді иеліктен шығару жолағын бұзып, осы апаттардың үштен екісінде жазатайым оқиғаларға себеп болды.

Қосымша есеп деректері жабдықты пайдалану, атап айтқанда, дулыға және қатты киім апат кезінде жарақаттануды азайтады.

Көлік құралдарының істен шығуы осы мотоцикл апаттарының 3%-ынан аз болды және олардың көпшілігі жолдың тесілуіне байланысты басқару жоғалған кезде бір көліктің қатысуымен болған жол-көлік оқиғалары болды.

Ауа райы мотоциклдермен болған ЖКО 98% фактор болып табылмайды.

Автокөлік жүргізушілерінің мотоциклдерді қозғалыс кезінде анықтау және тану қабілетсіздігі мотоцикл апаттарының негізгі себебі болып табылады. Мотоцикл көптеген жол-көлік оқиғаларында маңызды фактор болып табылады және жол-көлік оқиғаларына қатысу күндізгі уақытта мотоцикл фараларын қолдану және айқын көрінетін сары, қызғылт сары немесе ашық қызыл куртқаларды кию арқылы айтарлықтай азаяды.

1999 жылдан 2000 жылға дейін Еуропаның бес елінде жүргізілген мотоцикл апаттарының ең соңғы ауқымды зерттеуі статистикалық маңызды үлгіні қоса алғанда, OECD стандарттарын қолдана отырып жүргізілді: 900-ден астам және 900-ден астам бақылау апаттары.

1979 жылы Мичиган университетінің зерттеуіндегі жетекші зерттеуші белгілі киім (әсіресе сары-жасыл) кию арқылы шабандоздың қауіпсіздігін арттыруға болатындығын анықтағаннан кейін Олсонның есебі деп аталатын белгілі зерттеу; күндіз фараларды, әсіресе модуляцияланған фараларды пайдалану; жұмыс істейтін шамдарды пайдалану және түнде шағылысатын киім кию.

Көлік тарихшысы Джереми Пакер мотоциклмен жүру арқылы сипаттаудың әртүрлі қауіпті тәсілдеріне арналған төрт санат. Бірінші және төртінші санаттар мотоспортқа қарама-қарсы көзқарастарды ұстанады, бірақ мотоцикл тағдырдың азғыруын білдіреді деген фаталистік идеямен бөліседі. Екінші және үшінші санаттар жүру кезінде қауіпті шектеуге назар аударады, шабандоздар белгілі бір бақылау деңгейіне ие және тағдырдың құрбаны емес деген пікірмен бөліспейді [1].

Сырғанауға немесе мотоспортқа тыйым салу— бұл мотоциклмен жүру тым қауіпті деген сенім. Кейбір бұрынғы мотоциклисттер өздері немесе олардың таныстары қатысқан апатқа байланысты эпифанияға ие болды, бұл олардың мотоциклдер туралы түсініктерін түбегейлі өзгертті. Кейбіреулер мотоцикл спортына қарсы, мотоцикл апаттарының салдарынан қауіп пен физикалық күрескер алдындағы қорқынышына байланысты сапардың қадір-қасиетін немесе ләззат алуын ескергісі келмейді. Маркүм Кеңес шолушысы Клэр Рейнер Мелисса Холбрук Пирсонның мотоцикл туралы кітабына берген шолуында «мінсіз көлік» бұл кітапты объективті түрде талдай алмайтынын мойындады, өйткені Пирсонның жазғанының ешқайсысы оның мотоциклге деген жеккөрушілігін өзгерте алмады, ол жараланған ауруханада медбике болып жұмыс істеген кезде пайда болды [жедел жәрдем] және жол апаттарынан кейін таңқурай кептелісі сияқты жолдан тайып кеткен байкерлермен жұмыс істеуге көп уақыт жұмсады, сондықтан ол көлікке деген өшпенділікке айналды... Байкерлер үнемі шабуыл жасайтын қауіп-қатер, егер олар өздерінің қалалық кезекшіліктеріне жақсы оралған болса да, былғары және дулыға киген болса да, маған тыйым салу үшін иіс бар... қозғалтқыш майымен араласқан қан, ұсақталған бұлшықеттер мен сүйектер. Міне, мотоцикл мен үшін нені білдіреді. Мен әрқашан осылай болады деп қорқамын. Кейбір қауіпсіздік сарапшылары мотоциклдерге негізсіз қауіпті деп тыйым салуды жақтайды.

Гиперрефлексивті өзіндік тәртіп. Тәуекелге деген көзқарас өзін-өзі сынау, үнемі қырағылық, тұрақты жаттығулар мен тәжірибелерден, сондай-ақ қауіпсіздік техникасын үнемі жаңартып отырудан тұрады. Көлік жүргізу кезінде қауіпті анықтау жүйесінің бөлігі ретінде көлік жүргізу туралы кеңестердің көптеген мысалдары бар, бірақ олар шабандоздың маңыздылығын төмендетеді, оның орнына шабандоздың білімі мен тәжірибесіне сүйене отырып, оның апатқа ұшырайтындығын анықтау қабілетіне баса назар аударады немесе апат салдарынан жарақат алған-алмағанына байланысты дұрыс қорғаныс құралдарының пайдалылығы. Cycle World-тің Дэвид Эдвардс былай деп жазды: «міне, Мотоциклдер қауіпті емес», егер шабандоздың құқығы болса, ол ат спорты мектебіне барады, барлық жабдықтарды киеді және жазатайым оқиғалардан аулақ болудың алтыншы сезімін дамытады, мотоцикл қауіпсіз бола алады; «...мұның бәрін жасаңыз, көлігіңізді байыпты қабылдаңыз, және сіз апат статистикасында соншалықты көрінесіз, сондықтан сіз оққа төзімді боласыз». Кевин

Кэмерон, сонымен қатар, Cycle World-де былай деп жазды: «жақсарту қолданылған сайын жақсарады. Неғұрлым ұзақ жүрсеңіз, жұмысыңыз соғұрлым қауіпсіз болады. Сіз өзіңіздің көлігіңізді әртүрлі жағдайларда басқаруды үйренесіз және сіз үшеуінің құндылығын көресіз айналаңыздағы төрт доңғалақты көліктің алдында қозғалады. Процесс барысында сіз автомобиль жүргізушісі, сонымен қатар тәжірибелі мотоциклші боласыз»[2]. Орегон тілшісі кәсіби шабандоздар мен жоғары білікті нұсқаушылармен олардың қауіп-қатерді азайту стратегиясы туралы сөйлесіп, «олар үнемі өз әдеттерін өзгертіп отырады» деп тапты. Көбісі топтарға бармайды, бұл олардың ойынша алаңдатады ең шағылысатын жабдық қара емес. Олар көбінесе есірткі мен алкогольге емес, шаршау мен қауіп - қатерге байланысты көлік жүргізу туралы айтады».

Тәуекелді бағалау. Бұл мотоциклисттер қауіп-қатер мен мотоциклді тек тиімділікке сәйкес өлшенбейтін нәрсе ретінде қайта бағалайтын шанышқы таңдауды қолдану мүмкін емес екенін мойындау... Бұл дискурсты тек тиімділікке сәйкес өлшеу мүмкін емес... Мотоцикл қорғаушысы және жазушы Венди Мунның айтуынша, ол өзінің тұрақты талабын жеңілдеткен, жүру кезінде әрқашан дулыға кию керек, ол бұдан былай «бұл қорғаныс қарым-қатынасын сақтау үшін қажет ақыл-ой күш-жігерін» қажет деп санамады, өйткені мен болашақта «не болса» құлдықта боламын... Осылайша, біз біртіндеп толыққанды және еркін өмірден алыстаймыз және біз оны тіпті түсінбейміз. Қоғам ретінде біз қарға байланған балалар сияқты, біз мүлдем қозғала алмаймыз... тәуекел жанды жасартады және Елшіге қалған өмірін қалағандай өмір сүруге мүмкіндік береді.

Тәуекел болсын. Хантер С.Томпсонның «тозақ періштелері» кітабындағы үзінділерін Пакер және басқалар мотоциклистердің маңызды тобының немқұрайды көзқарасының ең жақсы көрінісі ретінде келтірді: «олар велосипедшілердің көпшілігі қабылдаған ең аз қауіпсіздік шараларынан да аулақ болады. Сіз ешқашан қорғаныс шлемінде тозақ періштесін көрмейсіз. «Шұжық жаратылысының әні» атты есесінде Томпсон былай деп жазды: «бұл атавистік менталитет, төмен стиль, жоғары жылдамдық, таза мылқау және Cafe Life-тің шамадан тыс міндеттілігі және оның барлық қауіпті ләззаттары». Пакер мұны «тағдырдың әсерінен болатын сезімталдық» деп атайды[3].

Пакер-тарихшы мотоцикл қауіпсіздігіне көзқарас танытқан, MSF қолдайтын Мотоциклдер туралы негізгі спорттық және туристік БАҚ-та көрініс тапқан және тұтастай алғанда АҚШ-тың Ұлттық мотоцикл қауіпсіздігі бағдарламасы сияқты көлік агенттіктерінің ұсыныстарына сәйкес келетін тарихшы, идеология немесе «дискурс» және оны мотоцикл тәуекелдеріне қатысты ұстануға болатын көптеген идеологиялардың бірі ретінде қояды. Алғашқы екі дискурсты құрметтей отырып, Пакердің өзі үшінші тәсілге жанашырлықпен қарайды және төртіншісін жек көреді. Екінші санаттағы Пакерді талдау, гиперрефлексивті өзін-өзі тәрбиелеу, байсалдылық, сенімділік, тұрақты оқытылған және толық қорғаныс құралдарын кию қате емес, сонымен қатар, оның сақтандыру саласының пайда болу себептеріне, мотоциклдерге жақын сәйкестігі туралы алаңдаушылық білдіреді, қорғаныс құралдары жарнама берушілер мен мотоцикл өндірушілерінің қоғаммен байланыс орнатуға деген ұмтылысы, сондай-ақ Үкіметтің бюрократиялық инерциясы және миссияның бұзылуы. Оның пікірінше, утилитарлық емес таңдау жасайтын, тәуекел мен сыйақыны теңестіретін мотоциклисттер басқа санаттар сияқты құрметті.

BMW психологы мен зерттеушісі фотоциклисттер мен жаңадан келген мотоциклистер әдетте фаталистік көзқарастармен бөлісетінін анықтады. Томпсон сипаттаған көзқарас, өйткені олар жоғары жылдамдықты мотоциклмен жүру тауық ойынына немесе орыс рулеткасына ұқсас деп санайды, онда шабандоз өзінің қаншалықты жақын екенін көру үшін өзінің батылдықтарын тексереді немесе бұрылу кезіндегі ілінісу шегі, ол осы шектен асып кету мен соқтығысуға қаншалықты жақын екендігі туралы білместен. Мұны түсіндірудің әділ әдісі жоқ, өйткені оның қайда екенін шынымен білетін адамдар - кетіп қалғандар. Қалғандары-тірі адамдар-бұл сәттілікке қол жеткізе алатындай сезінгендер, содан кейін артқа шегініп, баяулап немесе қазір мен кейінірек таңдау уақыты келгенде не істеу керек болса, соны істегендер.

Шпигель тек «көшкен», яғни құлаған немесе қайтыс болған адамдар шекара сызығының орналасқан жерін білетіндігімен келіспейді. Оның айтуынша, егер мотошабандоздар немесе тіпті қазіргі заманғы спорттық мотоциклдермен жүретін, өз мүмкіндіктерінің шегіне жақындаған, соқырларға жақындаған кәсіби емес шабандоздар болса, олар соқырлар тобына ұқсайды, ғимараттың жоғарғы жағы және олардың көпшілігі шетінен құлады. Шын мәнінде, Шпигельдің айтуынша, жоғары жылдамдықтағы тәжірибелі шабандоздардың арасында олар ілінісу шегіне жеткенде ілінісу шегіне жетеді. Шпигельдің физиологиялық және психологиялық тәжірибелері жақсы шабандоздың

мотоциклді басқарудан тыс қабылдауды мотоцикл байланысы мен жол жамылғысы арасындағы интерфейске қалай кеңейте алатындығын зерттеуге көмектесті[4].

Пакердің бірінші және төртінші тәуекел санатына жазылғандар, мүмкін, ешқандай шабандоз ілінісу шегіне жақындаған кезде сезіне алмайды деп санайды, ал үшінші қауіп категориялары, соның ішінде Шпигельдің шабандозға іліністі жоғалтудың қажеті жоқ деген пікірімен бөлісетіндерді де қосады, шектің қайда екенін білу үшін сырғана бастаңыз. Мотоцикл тұтынушыларының жаңалықтары тәжірибелі мотоцикл шолушысы Кен Кондон «ең жақсы шабандоздар тартылуды үлкен дәлдікпен өлшей алады» деді, Дегенмен бұл мән мотоциклдің, шиналардың және шиналардың жағдайына байланысты өзгереді және жол жамылғысының әртүрлі сапасы.

Бірақ Кондонның айтуынша, шабандоз қол мен аяқты рульмен, аяқ киіммен және орындықпен жұптастыру арқылы байланыс шегін сезінеді және байланыс нүктесіне таралмайды.

Мотоцикл қауіпсіздігі және қоғам. Францияда мотоцикл қуатын 73,6 кВт (100 CV) дейін шектеу қауіпсіздіктің дәлелденген артықшылықтарына ие болмады және 2016 жылы жойылды. Міндетті құрылғылар туралы айту жылдамдықты шектеу мотоциклдерде танымал болмады. Ұлыбритания және Швеция сияқты елдердегі қауымдастықтар. Оңшыл мотоциклистердің митингілері мен ұйымдары мемлекеттік шенеуніктерді олардың қауымдастықтары үшін мұндай шектеулердің жағымсыз салдары туралы хабардар ету үшін жұмыс істеді, ал мұндай ережелерді қолдану туралы хабарламалар түскен жоқ. Бұл топтар шабандоздарды оқытуға және жол қауіпсіздігі шараларына, алкоголь мен есірткіні пайдалану салдарынан болатын апаттардың көп пайызына, көшеде пайдалануға рұқсат етілмеген мотоциклдерге және қолданыстағы мотоцикл лицензиясы жоқ жүргізушілерге көбірек көңіл бөледі.

Жүру бөлігін жобалау және қызмет көрсету. Жолдар, ең алдымен, олардың негізгі пайдаланушыларына, автомобильдеріне арналған және мотоциклдердің қауіпсіздігіне ерекше назар аударып отырып, сирек жобаланады. Көлік құралдарының орта жолақтан немесе жолдардан өтуіне жол бермеу үшін көлік құралдарын таңдау мотоциклистер үшін қауіпті болды, өйткені олар ауыр және берік автомобильдер мен жүк көліктері үшін тежеу энергиясын таратуға арналған. Сонымен қатар, олар қорғалмаған жол қозғалысына қатысушыларға арналған тірек тіректеріне емес, бағыттаушыларға арналған. Автомобильдердің жағымсыздығының статистикалық түсіндірмесін пайдалану және өлім көрсеткіштерінен табуға болады; мотоциклистер азшылықты құрайды.

Жол төсемі де болуы мүмкін. Беттің кенеттен өзгеруі мотоциклді сүйреп апаратын жолдың лезде жоғалуына әкелуі мүмкін. Егер мотоциклші баяуласа немесе қозғалыс бағытын өзгертсе, сырғанау қаупі артады. Себебі, тежеу мен рульді басқарудың көп бөлігі алдыңғы доңғалақ арқылы жүзеге асырылады, ал қуат артқы доңғалақ арқылы беріледі. Техникалық қызмет көрсету кезінде мотоциклдер үшін материалды таңдау жеткіліксіз болуы мүмкін. Мысалы, битум герметикасы асфальт төсеміндегі жарықтарды толтыру және жөндеу үшін қолданылады, бірақ көбінесе тегіс бет пайда болады, бұл мотоциклге ілінісуді жоғалтуы мүмкін. Кейде болат плиталар жол траншеяларын уақытша жабу ретінде қолданылады. Олардың ауыспалы сипаты дұрыс орнатылмауымен бірге жазатайым оқиғаларға әкелуі мүмкін.

Австралиялық мотоцикл қорғаушысы Родни мотоциклистер үшін басқа көлік құралдарының жүргізушілерінен мінезі мен ықтимал салдары өте өзгеше екенін жазады. Мысалы, АҚШ-тағы қолданыстағы автомобиль жолдарының стандарттары ені 1,5 дюймге дейін (шамамен 3,8 см) жоталардың болуына мүмкіндік береді, бұл мотоциклдерге айтарлықтай қауіп төндіреді. Шұңқырлар мен қоқыстардың болуы көлік жүргізушілеріне қарағанда мотоциклшілер үшін үлкен қауіп төндіреді, өйткені олар мотоцикл дөңгелегін соққыға ұшыратады[5].

Жазатайым оқиғалардың салдары. Соқтығысқаннан кейін немесе шабандоз басқа апатқа байланысты бақылауды жоғалтқаннан кейін, велосипедті пайдалану кезінде жарақаттың бірнеше жалпы түрлері пайда болады:

Аз қорғаныс кедергілерімен немесе жол бойындағы «жиһаздармен» соқтығысу (шамдар, белгілер, қоршаулар және т.б.). Назар аударыңыз, біреу мотоциклден бұрылыстың ортасында құлаған кезде, фаралар мен белгілерді айналып өтіңіз.

Контузия және мидың зақымдануы, өйткені бас басқа көліктермен немесе заттармен қатты байланыста болады. Бекітілген шлемді киген шабандоздар өлім қаупін 37% төмендетеді.

Сол себепті буындардың (шынтак, иық, жамбас, тізе және білек), саусақтардың, омыртқаның және мойынның сынуы жиі кездеседі. Ең жиі кездесетін сынықтар – иық пен жамбас.

Денені бетіне сырғыту кезінде жұмсақ тіндердің (тері мен бұлшықеттің) зақымдануы (жол бөртпесі) кездеседі. Егер сіз былғары куртқа немесе күшейтілген дене және тоқыма шалбар сияқты мотоциклдерге арналған арнайы қорғаныс киімін дұрыс қолдансаңыз, мұны болдырмауға болады.

Сондай-ақ, байкердің қолы деп аталатын жағдай бар, жүйке зақымдануы кезінде құлау кезінде зақым пайда болады, бұл қол қозғалысының қайтымсыз параличін тудырады.

Егер барлық шлемді жаппаған жағдайда, қорғалмаған тұлға бетіне сырғып кетсе немесе қандай да бір затқа соғылса, беттің деформациясы 35% иек пен тірек аймағына қатты әсер етеді.

Жарақат туралы есепте апаттан кейінгі жарақаттар да бар, бұл мотоцикл апаттарында жарақат алу ықтималдығы жоғары – бірнеше көлік құралдарының 98% соқтығысу және соғысуы 96% бір автомобильден жол-көлік оқиғасы мотоциклистердің жарақатына әкеледі; 45%-ы жеңіл жарақаттардан көп болды.

Мотоциклшінің жеке қорғану құралдары: дулыға, қолғап, етік және брондалған шағылысатын тоқыма куртқа мен шалбар.

Мотоциклмен жүру қаупін азайту үшін, құлағаннан кейін мотоциклшілер жеке қорғаныс құралдарын қолданады. Көптеген дамыған елдер ақпараттық қорғау құралдары өнімдерін, өндірушілерді ұсынады және оларды кеңінен қолдануды ұсынады.

Ақпараттық қозғау құралдарының функциялары (АҚҚ). Жақсартылған көріну - көптеген жылдар бойы мотоциклистердің танымал бейнесі қара былғары киінген адамның басынан аяғына дейін, жарақат туралы есеп аясында және мотоциклистердің өздері күн сайын, көптеген шабандоздар көріну үшін жабдықты таңдайды. Ашық түстер мен жарық қайтару жолақтары сапалы жабдық үшін жиі кездеседі.

Тозуға төзімділік – қалың және берік тері соқтығысу кезінде максималды тозуға төзімділікті қамтамасыз етеді, бірақ Кордура, Кевлар және баллистикалық нейлон сияқты маталар да айтарлықтай қорғауды қамтамасыз етеді. Сонымен қатар, маталар арзанырақ, күтім жасау оңай, суға төзімді және ыстық ауа-райында ыңғайлы. Тозуға төзімділігі жоғары қалың тері 29° C (85° F) және 38° C (100° F) жоғары температурада ыңғайсыз болуы мүмкін, бұл сұйықтықты жеткіліксіз ауыстыру кезінде стрессті және бақылауды жоғалтуы мүмкін. Кейбір ақпараттық қорғау құралдарының «тор» түрінде жасалған маталардан жасалуы мүмкін, бұл салқындатуды және қаптаманы бекіту үшін тұрақты бетті қамтамасыз етеді (төменде қараңыз).

Соққылардан қорғану тәсілдері – осал жерлерде сапалы куртқалар мен шалбарларды кию. Бұл қарапайым көбік немесе екі тығыздықты көбік болуы мүмкін, ол сығылған кезде қатайды, кейде жастыққа соққыны тарататын сыртқы пластикалық немесе көміртекті талшықты қабықшалармен біріктірілген бөлшектерді кейбір куртқалардан табуға болады. Соққыны азайтудың тағы бір тәсілі – қауіпсіздік жастықшасын қорғау.

Ауа-райынан қорғау. Жоғарыда айтылмаған маңызды АҚҚ-ның бірі-ауа-райынан қорғау. Төтенше ауа-райы ұзақ сапарға шыдамсыз немесе қауіпті болуы мүмкін. АҚҚ желден, жаңбырдан және суықтан қорғайды.

Апаттан кейін толық дулыға. Дулыға кию шабандоздың өлім қаупін онсыз жүрумен салыстырғанда 37% төмендетеді. Толық бет дулыға барынша қорғауды қамтамасыз етеді. Барлығының отыз бес пайызы иекке қатты әсер етеді. Дегенмен, 3/4 - және 1/2-шлемдер де бар.

Қолғаптар-әдетте былғарыдан, кордурадан немесе кевлардан немесе олардың кез-келген комбинациясынан жасалады. Көміртекті талшықты буындарды қорғаудың кейбір әдістері немесе қатты толтырудың басқа түрлері. Мотоциклдер үшін арнайы жасалған қолғаптардың саусақтары сәл иілген, ал сыртқы беттердегі тігістер мотоциклистке руль мен ілінісу тежегіш тұтқаларын басқаруға мүмкіндік береді. Кейбір қолғаптар білектерді де қорғайды.

Куртқалар – әдетте былғарыдан, баллистикалық нейлоннан, кордурадан, кевлардан немесе басқа синтетикалық материалдардан жасалады. Пиджактардың көпшілігінде шынтақ, омыртқа және иыққа арнайы орамалар бар. Жарыстармен мақұлданған қатты құрыш жұмсақ қаптамадан асып түседі. Артқы және кеудеге арналған қорғаныс құралдарын күртешелердің астына киюге болады. Қауіпсіздік жастықшалары бар куртқаларда мойынға қолдау көрсету үшін қосымша қауіпсіздік жастықшасы болуы мүмкін.

Шалбар – куртқалармен бірдей материалдан жасалған, әдетте тізе мен жамбас үшін арнайы қорғанысы бар.

Аяқ киім – әсіресе спортпен шұғылдану үшін атқа міну, білек пен шұлық аймағындағы арматуралар мен пластикалық қақпақтарды қамтиды. Круиздік шабандоздарға арналған аяқ киім көбінесе болаттан жасалған саусақтарға ие (бірақ бұл редукторды ауыстыру кезінде аяқтың сезімталдығын төмендетеді). Етіктердің әрқашан резеңке табаны болуы керек (былғарыдан немесе басқа икемді материалдардан айырмашылығы). Беріктігі мен қорғалуына қарамастан, етіктердің көпшілігі өте жеңіл. Кейбіреулерінде тіпті титан жабыны бар.

Көзілдірік немесе дулыға – көзді қорғау өте маңызды - жәндіктер немесе үлкен жылдамдықпен көзге лақтырылған тас айтарлықтай зиян келтіруге жеткілікті серпін береді. Мұндай оқиға басқарудың жоғалуына және апатқа әкелуі мүмкін. Осы қауіптен басқа, ең жақсы жағдайда желден қорғану жағымсыз, ал сулы көздер өте алаңдатады.

Құлаққаптар-жүргізушілердің көпшілігі желдің қатты шуылын 64-тен 80 км. сағ (40-тан 50 мильге дейін) жылдамдықпен сезінеді. Құлаққаптар есту қабілетін зақымданудан қорғайды және ұзақ сапарлар кезінде шаршауды азайтады.

Жилеттер – айқын көрінетін түстерден және жарық қайтаратын материалдардан жасалған, көкірекшелерді куртқалардың үстіне киюге болады, бұл байқалу ықтималдығын арттырады және жүргізушілер шабандоздардың жылдамдығы мен жағдайын, әсіресе қараңғылық пен ылғалдылықтың қолайсыз жағдайларында жақсы бағалайды.

Қауіпсіздік жастықтары-куртқалар мен көкірекшелерді кию шабандоздарға мойын таңғышын және омыртқаны қорғауды, сондай-ақ іш, кеуде, қабырға және жамбас қорғауды ұсына алады.

Көбінесе қолғаптар, куртқалар, шалбарлар және мотоциклистің жермен байланыста болуы үшін қатты пластикпен жабдықталған, оның киімдері жаракат алуға әкелуі мүмкін «бүктелудің» орнына оңай сырғып кетуге мүмкіндік береді.

Шабандоздар кейде MOTGMOTT және ATGATT аббревиатураларын қолданады, олар «жабдықтардың көп бөлігі» және «барлық уақытта барлық жабдықтар» дегенді білдіреді, олар өздерінің жеке қалауларын сипаттайды.

Оқыту. Қазір көптеген елдерде шабандоздар жеке мотоцикл жүргізу куәлігін алу үшін қауіпсіздік сыныптарына бару кезінде қолданылуы керек. Оқыту бастаушы мен тәжірибелі шабандоз арасындағы алшақтықты жоюға, сонымен қатар тәжірибелі шабандоздың дағдыларын жақсартуға көмектеседі. Дағдыларды үйрету мотоциклисттер арасында КСИ («өлтірілген немесе ауыр жаракат алған») деңгейінің төмендеуіне жауап болуы мүмкін. Алайда, зерттеулер көрсеткендей, озық дағдыларды үйренетіндердің кейбіреулері жолда жүру кезінде жоғары тәуекелге ұшырайды (Руттер мен Квин, 1996). Тәуекелдерді өтеудің бұл әсері Шотландияның велосипед қауіпсіздігі схемасын бағалау нәтижелерінде түсіндірілді, оған кейбір тренингтерден кейін олар дамымаған жерлерде жылдам жүретіндерін айтты (Ормстон және басқалар., 2003). Бұл дайындық маңызды емес дегенді білдірмейді, бірақ жетілдірілген дайындықты психологиялық дайындықпен біріктіру керек (Бругтон 2005).

Шолу көрсеткендей, жүргізушілерін оқыту және шабандоздардың алған болса, аз пайда үшін, сәтсіздіктер мен ең жоғары қауіпті жүргізушілердің жасы мен тәжірибесіздігін ескеретін бағдарламалар кең. Канаданың жол-көлік жаракаттарын зерттеу қорының өкілі Дэн Мэйхью үш елде мотоциклге дайындық бағдарламаларын зерттеп, «шабандоздарды оқыту қақтығыстардың қысқаруымен байланысты екендігі туралы нақты дәлелдер жоқ» деді.

Дэвид Л.Хаф тәуекелдерді салыстыруды келтірді, жаракат туралы есепте кәсіби көрсетілімнен өтпеген, мысалы, өз бетінше оқыған немесе достары мен туыстарынан мінуді үйренгендер жарыс жаттығуларынан өткен адамдарға қарағанда екі-үш есе жоғары. Сондай-ақ, Хаф 2000 жылдан кейін АҚШ-тағы мотоцикл өлімінің өсуі ұлттық шабандоздарды даярлау талаптарының әлсіреуімен сәйкес келетінін айтты[6].

Шабандоз Висконсин штатының Мэдисон қаласындағы MSF нұсқаушысынан жеке нұсқау алады. Қосымша Штаттарда мотоцикл қауіпсіздігі қоры (MSF) мемлекеттер үшін стандартталған оқу бағдарламасын ұсынады, бұл өз кезегінде жаңа және жұмыс істейтін жүргізушілер үшін арзан қауіпсіздікті қамтамасыз етеді. Екі штат, Орегон және Айдахо, MSF оқу бағдарламасынан өз пайдасына бас тартады. АҚШ-та 1500-ден астам кеңселері және жылына 120000-нан астам студенттері бар MSF тас жолда пайдалану үшін сатылған 4000000 жаңа мотоцикл иелерінің шамамен 3% -ын оқытады. 2000 жылдардың басынан бастап АҚШ әскери қызметшілерінің арасында мотоциклдерде үнемі жаракат алу және өлім саны өсуде. АҚШ Қорғаныс министрлігі іске қосқан

басқа бағдарламалардың ішінде ұлттық қауіпсіздік гвардиясы Ұлттық қауіпсіздік бағдарламалары жағдайлардың санын неге төмендетпегенін және бұл бағдарламаларды қалай қолдануға болатындығын түсінуге тырысыңыз. мінез-құлықтың нәтижелі өзгеруіне әкеледі.

Мысалы, Ұлыбританияда алдыңғы қатарлы автомобильшілер институты (IAM) және апаттың алдын алу жөніндегі корольдік қоғам (RoSPA) сияқты ұйымдар апаттық жағдайды азайту мақсатында мотоциклистерге кеңейтілген жаттығулар ұсынады. Көбінесе шабандоздарда сақтандыру жарналарын төмендету түрінде қосымша ынталандыру болады.

Канадада Канада Қауіпсіздік Кеңесі (CNSC), коммерциялық емес ұйым, Gearing Up оқыту бағдарламасы аясында жаңадан бастаушылар мен жаңадан келген жүргізушілерге мотоцикл қауіпсіздігі бойынша оқыту курстарын өткізеді. Тағы да, штаттар мен Ұлыбритания сияқты, апаттар санын азайту үшін шабандоздардың дағдыларын жетілдіруге бағытталған. Сақтандыру сыйлықақыларын сәтті аяқтағаннан кейін азайтуға болады, өйткені бұл бағдарламаны мотоцикл және мопед индустриясы Кеңесі (MMIC) мойындайды және ұлттық деңгейде қолдайды.

Жаңа Зеландияда Accident Compensation Corporation өзінің Ride Forever бағдарламасының қолдауымен мотоцикл дағдыларын қосымша оқытуды жүргізеді. ACC Жаңа Зеландиядағы апаттарға байланысты шығындарды жабуға жауап береді, «Ride Forever» мотоциклдер мен қалпына келтіру шығындарын азайтады. «Ride Forever» кеңес беру және онлайн режимінде оқытуды, сондай-ақ тіркелген мотоцикл нұсқаушыларымен бір күндік сапарлар сериясындағы ACC субсидияланған сериялары шеңберіндегі жол нұсқауларына қол жетімділікті қамтамасыз етеді.

Рульге қарсы басқаруды мотоциклисттер бір дөңгелекте тұрған кезкелген көлік құралымен (мысалы, велосипед немесе Скутер) қалаған бағытта қысқа уақытқа кері бағытта бұрылу арқылы белгілі бір бағытта бұрылуды бастау үшін қолданады («оңға бұрылу үшін солға бұрыңыз»).

Велосипедті еңкейту үшін қажет бастапқы қарсыласу күші, орташа есеппен 0,5 секунд қысық сызықтар көптеген адамдарды қабылдауды қиындатады. Тегіс бұрылыстар тек 0,125 секундты қажет етуі мүмкін, ал тік бұрылыстар бұрылысқа кірген кезде бір секундты қажет етуі мүмкін. Жарақат туралы есепке сәйкес, АҚШ-тағы мотоциклистердің көпшілігі артқы доңғалақты шамадан тыс баяулатады және сүйрейді, соқтығысуды болдырмауға тырысқанда, автомобильдің алдыңғы бөлігін тежеңіз. Көптеген мотоциклистердің бұрылуға және ауытқуға қарсы тұру мүмкіндігі іс жүзінде жоқ.

Артқы көрініс айналары. Барлық мотоциклдерде артқы көрініс айналары жоқ. Жолсыз велосипедтер жоқ. 1960 жылдарға дейін көптеген Мотоциклдер, тіпті жолсеріктер де артқы айналармен жабдықталмаған. Артқы көрініс айналары велосипед зауытында жиі орнатылуда, ал АҚШ-тың 47 штаты оларды заң бойынша талап етеді. Барлық мотоциклдерде бұрылыс белгілері немесе «шорлар» жоқ. Жолсыз велосипедтер жоқ. 1970 жылдарға дейін көптеген Мотоциклдер, тіпті жолсеріктер де бұрылыс көрсеткіштерімен жабдықталмаған. Бұрылу көрсеткіштері-зауытта жаңа велосипедтер жиі орнатылуда, АҚШ-тың 20 штатында олар заң бойынша қажет.

Фаралар. Көптеген жаңа мотоциклдерде велосипед іске қосылғаннан кейін фаралар қосылады – бұл заң талабы. Кейбір мотоциклдерде модуляцияланған фаралар бар. Бұған фаралар модуляторлары арқылы қол жеткізіледі. Кейбір Еуропа елдері үшін бұл әлі де субъективті мәселе. Дәлел, егер автомобильдерде «қатты жалғанған» фаралар болса, мәжбүрлі пайдалану қауіпсіздіктің барлық артықшылықтарын жоғалтуға әкеледі. Сондай-ақ, «агрессивті» қолдану сияқты дәлелдер велосипедшілер туралы кейбір стереотиптерді күшейтеді. Модуляторларды АҚШ пен Канадада қолдануға рұқсат етілген. Ашық сары (селективті сары) алдыңғы бұрылу көрсеткіштері күндізгі фараларға қарағанда практикалық және тиімді болады деген болжам айтылды.

Авариялық планкалар (сондай-ақ «қауіпсіздік доғалары» деп аталады) – круиздік кемелерде әдеттегі байналық жабдық. Олар аяқ жүргізушісін (және моторды) аударылу кезінде және басқа көлік құралдарымен сырғанау кезінде жарақаттан қорғауға арналған. Жарақат туралы есепте краш доғалары жарақатқа қарсы тиімді құрал емес деген тұжырым жасалды; білек жарақатының төмендеуі бүгінде жамбас, тізе және төменгі аяқтың жарақаттарымен теңестіріледі.

Мотоциклдерге арналған құлыпқа қарсы тежегіш жүйені алғаш рет BMW 1988 жылы енгізген және көп ұзамай басқа брендтер қабылдаған. ABS көмегімен мотоциклді тоқтату оңайырақ және қауіпсіз болады, бұл тоқтау ауқымын азайтып, сырғанау қаупін азайтады. ЕО-дан келген жол-көлік оқиғалары туралы мәліметтер ABS-тің кеңінен енгізілуі мотоциклдердің өлімін үшіншіде төмендетуі мүмкін екенін көрсетеді, ЕС-да мақұлданған барлық мотоциклдерде 2016 жылдың 1 қаңтарынан бастап қол жетімді ABS жүйесі, 2017 жылдан бастап сатылған барлық жаңа қозғалтқыш көлемі 125

текше см. болатын ABS жүйесі болуы керек. Бұл FIA қолдауымен Британдық IAM қысымынан кейін болды. Әлемнің аймақтарында ABS қолдануды қажет етпейді, жоғары деңгейлі мотоциклдерге ұсынылатын қымбат нұсқалар ұсынылады.

ABS мотоцикл тік тұрған кезде күрт баяулаған кезде сырғанаудың алдын алады. Алайда, бұрылу кезінде шинаның ілінісу бөлігі бүйірлік бұрылу күштеріне қарсы тұру үшін қолданылады және тежеу үшін қол жетімді болмайды. Бұл ABS негізгі жүйесі болуы мүмкін бұрылыста тежеу кезінде сырғанаудың алдын ала алмайды. Бұрылыстардағы ABS-тің соңғы жүйелері, егер қажет болса, жүйенің тежегіш күштерін одан әрі төмендету үшін оларды қолдана отырып, жылдамдату датчиктері мен мотоциклдегі позицияларды көрсетеді. Нәтижесінде мотоцикл оператордың қателіктеріне бейім емес; тежеу мен бұрылыстың үйлесуіне байланысты кіші жағымен соқтығысу қаупі аз мотоцикл позицияларының кең ауқымында тиімді баяулауы мүмкін.

Жанармай багына орнатылған қауіпсіздік жастықтары, сондай-ақ портативті қауіпсіздік жастықтары мотоциклдерге байланысты қауіптерді азайту үшін жасалған.

Қауіпсіздік жастықшасы бар мотоциклдің алғашқы апаттық сынақтары 1973 жылы өткізілді және қауіпсіздік жастықшалары жүйелері шабандоз үшін пайдалы болуы мүмкін екенін дәлелдеді. Бұл сынақтар 1990 жылдары сынақтан өтті, бұл қауіпсіздік жастықшалары 30 мильден (48 км/сағ) жоғары қозғалыс кезінде жүргізушіні толық пайдалана алмайтындығын, бірақ шабандоздың жылдамдығы мен траекториясын төмендететінін көрсетті. Жақында Honda Gold Wing моделі үшін жанармай багына орнатылған қауіпсіздік жастықшасын ойлап тапты, ол небары 0,15 секундта іске қосылады. Алдыңғы доңғалақтағы соқтығысу сенсорлары деректерді қауіпсіздік жастықшасының ECU-ға (электронды басқару блогы) жібереді, бұл өз кезегінде қауіпсіздік жастықшасының үрленетін сорғысын іске қосады. Содан кейін қауіпсіздік жастықшасы жүргізушінің күшін алады.

Жанармай багына орнатылған қауіпсіздік жастықшалары көптеген адамдардың өмірін сақтап қалуға көмектеседі. Апаттық сынақ манекендерінің көмегімен қауіпсіздік жастықшасының бұл түрі соқтығысу кезінде өте тиімді екендігі дәлелденді. Мотоциклшінің соқтығысу кезінде көлікке соғылғанын көрсету үшін қосымша сынақтар жүргізілді, жанармай багына орнатылған қауіпсіздік жастықшасы адамның көлікке кіруіне жол бермейді. Бұл бас жарақатын 83%-ға азайтты, деп хабарлайды краш-тест манекені. Жүргізуші қауіпсіздік жастығымен, ал онсыз өлім деңгейі жоғары болар еді. Сондай-ақ, бұл апат төмен жылдамдықта болғанда және автомобиль апатымен бірдей динамикада болған жағдайда ғана жұмыс істей алатындығы айтылды.

Енді қол жетімді екінші қауіпсіздік жастықшасы-бұл үрленетін қауіпсіздік курткасы. Жүргізуші мотоциклге байланған қауіпсіздік жастықшасын киюге болады, сондықтан соқтығысу кезінде мотоциклден лақтырылады, жүргізуші жастығын қамтамасыз ету үшін куртка автоматты түрде 20 секундқа созылады. Бұл шабандоздың жоғарғы денесі мен ішкі мүшелерінің жарақаттарын азайтады, олар көбінесе өлімге әкелуі мүмкін.

Қорытындылай келе, мотокөлік индустриясы әлі де дамып келеді. Бірақ, өкінішке орай, бұл Қазақстанда емес. Үшінші онжылдықта Қытай, Жапония және АҚШ сияқты елдер жетекші өндірушілер болып қала береді. Осы жұмыста көтерілген проблемаларды ескере отырып, біздің еліміз әр түрлі өнімдерінің даму қарқынына және ауқымды өндірісіне біртіндеп оралу үшін барлық салалардағы айналымдарды қалпына келтіруді бастау керек деп қорытынды жасауға болады.

1. Бейли М., Риган, М.,&Хоскинг С. (2006). Интеллектуальные транспортные системы и безопасность мотоциклов. [Отчет № 260]. Мельбурн, Австралия: Университет Монаша, Центр исследования аварий.
2. Берг Ф.А. и Ракер, П. (2002). Прототип подушки безопасности для туристического мотоцикла среднего размера. Конференция Международного исследовательского совета по биомеханике травм. Штутгарт, Германия: DEKRA Automobil.
3. Бланшар Х.Т., Таблоски П.А.(2006). «Безопасность мотоциклов: обучение гонщиков в момент обучения». Журнал неотложной медицинской помощи. 32 (4): 330–332. doi : 10.1016 / j.jen.2006.05.014 . PMID16863884 .
4. Бротон П.С. и Уокер Л. (2009) Мотоцикл и отдых: понимание рекреационного райдера PTW: Ashgate Publishing: Aldershot.
5. Эллиотт Массачусетс, Бозн Си-Джей, Бротон Дж., Чинн Б., Грейсон Г.Б., НоулзДж.И др. (2003). Безопасность мотоциклов: предварительное исследование. [Отчет № TRL581]. Лаборатория транспортных исследований.
6. «Углубленное исследование мотоциклетных аварий». Департамент транспорта Великобритании. Ноябрь 2004 г. Архивировано из оригинала 05.02.2007.

Алдияров Е.Т. – Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының Көлік объектілерінде қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасының аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры;

Байгазин А.С.– Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының Көлік объектілерінде қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасының аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры.

ҰШҚЫШСЫЗ ҰШУ АППАРАТТАРЫ: ОЛАРДЫҢ ӘКІМШІЛІК ҚҰҚЫҚ БҰЗУШЫЛЫҚ ПЕН ҚЫЛМЫСТАҒЫ РӨЛІ

Қоғамның қазіргі уақыттағы өмірі инновациялық технологияларды қолданбай тіршілік ету мүмкін емес болып көрінетін жағдайға жетті. Олар біздің өмір салтымызға ене отырып, берік орнықты. Адам қызметінің түрі оны жақсартуға ықпал етеді және күрделі мәселелерді шешуді жеңілдетеді. Технологиялар біздің өмірімізді жақсартып қана қоймайды; кейбір жағдайларда оларды қолдану заңсыз әрекеттер жасау кезінде қолданылуы мүмкін.

Тіршіліктің әртүрлі салаларындағы сұранысқа ие кешендердің бірі ұшқышсыз ұшу аппараттары (бұдан әрі-ҰҰА) және көлік құралдары болып табылады. Олардың пайдасы неде және қандай салаларда қолдануға болады?

Сонымен, қолданылу мақсатына байланысты ең көп қолданылатын салаларға геология, медицина, құтқару операциялары, зерттеу және т.б. жатады. Оның маневрлігі мен адам жете алмайтын жерлерге жету мүмкіндігі есебінен ҰҰА-ры құтқару мақсатында жиі қолданылады.

Ресей Федерациясының Ішкі істер министрлігі де жоғары технологиялық дамудан артта қалмай ҰҰА-н белсенді түрде қолданады. Ставрополь мен Адыгеяда жол полициясы құқық бұзушылық фактісін анықтау үшін ұшқышсыз ұшу аппараттарын (дрондарды) қолданады [1]. Айта кететін жағдай, бұл сала үлкен сұранысқа ие және өте өзекті болып табылады, себебі құқық қорғау органының бір қызметкері ҰҰА-ның көмегімен бірнеше құқық бұзушылықтарды қамтуы және анықтауы мүмкін. Сондай-ақ, олар әкімшілік құқық бұзушылық туралы Кодексте көзделген қоғамдық қауіпсіздік пен қоғамдық тәртіпке қарсы жасалған теріс қылықтардың жолын кесуге, хабар-ошарсыз кеткен адамдарды іздестіруге, кепілге алу кезіндегі жағдайды бақылауға мүмкіндік береді. Дрондардың көмегімен күзет қызметін атқарудың, тәртіп бұзушыларды анықтаудың, трассаларды бақылаудың және айдап әкетілген көліктерді анықтаудың тиімділігі артады [2,150 б.].

Кейбір авторлар дрондарды қолдану арқылы жасалған заңсыз әрекеттер үшін адамдарды әкімшілік жауапкершілікке тарту жағдайларын атап өтеді [3, 254 б.]. Оларды талдағаннан кейін, белгілі бір заттарды Ресей Федерациясының Жазаны орындаудың федералды қызметі аумағына ҰҰА арқылы заңсыз көшіру фактілері ең көп кездеседі деген қорытындыға келдік.

Ескере кететін жағдай, ҰҰА-н қолданғаны үшін жауапкершілік заң арқылы нақты бекітілген жоқ. Ресей Федерациясының әкімшілік құқық бұзушылықтар туралы кодексінің 11.4 бабы бойынша әуе кеңістігін пайдалану ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілік бекітілген, алайда бұл бапта дрондарды пайдалану туралы айтылмаған. Бірақ адамдарды әкімшілік құқық бұзушылықтар үшін жауапкершілікке тарту тәжірибесі жоғарыда аталған бап бойынша ҰҰА-н пайдалана отырып жасалатын әрекеттердің жиілігін атап өтуге мүмкіндік береді.

ҰҰА-ның әртүрлілігі заңды бұзатын адамдарға оларды өздерінің заңсыз әрекеттерінде қолдануға мүмкіндік береді. Осылайша, осы ұшу кешендерімен жасалатын әрекеттердің қоғамдық қауіптілігі артады. Соның ішінде ұшқышсыз ұшу аппараттарын пайдалану арқылы іс-әрекеттер жасау кезінде қылмыстық және әкімшілік жауапкершілікті белгілеудің маңыздылығы мен қажеттілігі туралы мәселе көтеріледі. ҰҰА-н басқаруға қатты жел, жаңбыр, қар және т.б. сияқты ауа райы жағдайлары да әсер ететінін ескеру керек. Қазіргі уақытта қарастырылып отырған құрылғылардың иесін анықтауға мүмкіндік беретін бірыңғай жүйе жоқ. Дрондардың белгілі бір салмағы болады (5 кг-нан басталып 500 кг-ға дейін жетеді) және құлаған кезде денсаулыққа әртүрлі дәрежеде зиян келтіруі мүмкін.

ҰҰА-н қолдану әдістерінің тізімін кеңейтуге мүмкіндік берген факторлардың бірі ретінде 2020 жылғы пандемияны атап көрсетуге болады. Азаматтардың оқшаулануы қылмыс жасауға өз түзетулерін енгізді. Қылмыс жасау әдістерінің ішінде есірткіні немесе басқа да тыйым салынған заттарды заңсыз жеткізу үшін дрондарды қолдануды атап өтуге болады. Кінәлі адамдар ҰҰА-н басқарып, есірткі заттарын ұзақ қашықтыққа тасымалдайды. Соңына келгенде бұл адамдарды

қылмыс жасағандар ретінде жауапқа тарту мүмкін болмайды. Осылайша, сатудың территориялық аумағы кеңейіп, тыйым салынған заттарды сатып алғысы келетін адамдар саны артып келеді. Айтылғандардың негізінде ұшқышсыз ұшу аппараттарын тек паспорттар бойынша сату және оларды басқаруға рұқсат (лицензия) беру қажеттілігі туралы мәселе туындайды.

Мүмкін, көптеген адамдар бұл пікірмен келіспейтін шығар, бірақ мұнда бұл жерде ҰҰА-ның көмегімен жасалған әрекеттердің әлеуметтік қауіптілігінің дәрежесін ескеру қажет. Ескере кететін жағдай, бұл жерде заттардың белгілі бір салмағын алыс қашықтыққа көтере алатын жеңіл ойыншықтар туралы да айтылып отыр.

ҰҰА-н сатып алу мен қолдануын құқықтық тұрғыда реттеу мәселесі басқарылмайтын көлік құралдарын қолдануына ұқсас келеді, себебі оларды басқару, сондай-ақ олардың қатысуымен жасалған қылмыстар үшін жауапкершілік те заңмен реттелмеген [4].

Осылайша, біз Ресей Федерациясының Ішкі істер министрлігінде ұшқышсыз ұшу аппараттарын сатуды және пайдалануды бақылайтын бірыңғай орталықтандырылған орган құру қажеттілігі туралы қорытындыға келеміз. Мүмкін, бұл орган инновациялық технологиялардың өзге де өнімдерін бақылауды қамтитын болады. Бұл заңсыз әрекеттерді жасаған адамдардың жауапкершілігін даралауға ықпал етеді.

Қорытындылай келе, заманауи технологиялардың дамуымен ұшқышсыз ұшу аппараттары әкімшілік құқық бұзушылықтар мен қылмыстарды анықтауда тиісті рөл атқара бастағанын атап өтеміз. Бұл рөл оларды кеңінен қолдану жағдайында айтарлықтай артуы мүмкін.

1. Жол жүрісі қағидалары. <http://adilet.zan.kz>
2. Ақпараттық-телекоммуникациялық интернет желісіндегі Мемлекеттік автоинспекцияның ресми сайты. <http://www.gibdd.ru/stat/>
3. Сабинин А.А. Жол полициясы қызметкерлерінің қызметінде ұшқышсыз ұшу аппараттарын қолдану туралы сұраққа // жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етудің қазіргі жағдайы мен перспективалары: теория және практика: 2019 жылғы 21 қарашадағы бүкілресейлік ғылыми-практикалық конференция материалдарының жинағы /редколлегия: О.Е.Губенков [және т.б.]. Орел: В.В.Лукиянов атындағы Ресей Федерациясы Ішкі істер министрлігінің Орел заң институты, 2020. С. 149-153.
4. Официальный сайт Госавтоинспекции в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

Андреев П.Г. – старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Реализация мер по обеспечению безопасности дорожного движения является одной из первостепенных задач государства в настоящее время. Уровень развития экономической сферы трактует повышение степени автомобилизации страны, которая в свою очередь влечет неизбежное образование дорожно-транспортных происшествий. Аварийность на автомобильном транспорте наносит колоссальный урон как экономической, так и социально-демографической сфере страны. Таким образом, циркулирует замкнутый круг между стремлением к развитию областей государственного управления и последствиями их реализации.

Так, по состоянию на 2020 год в Орловской области зафиксировано 711 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 107 человек, 925 человека получили травмы различной степени тяжести (для сравнения: 2019 год – 773 ДТП, погибло – 94 человека, 979 – ранено; 2018 год – 800 ДТП, погибло – 112 человек, ранено - 1023) [3]. Данные цифры в целом показывают общее снижение количества зарегистрированных аварийных ситуаций. Тем не менее в каждом транспортном происшествии под угрозой находятся не только материальные ценности, но и человеческие жизни.

Органы государственной власти предпринимают различные меры для стабилизации складывающейся ситуации в области аварийности на автомобильном транспорте с стремлением к ее снижению. Центральное место среди данных властных структур занимает ГИБДД МВД России. Одним из ведущих направлений ее деятельности является пропаганда безопасности дорожного движения.

Приказ МВД России от 29 декабря 2018 года № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения».

Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» определил меры по совершенствованию деятельности ГИБДД в сфере предупреждения

аварийных ситуаций на дорогах страны. Ведущей линией данного наставления является повышение правосознания субъектов дорожного движения, их правовой культуры, снижение нарушений Правил дорожного движения и, как следствие, минимизация числа аварий на транспорте [1].

Пропаганда безопасности дорожного движения является управленческой деятельностью, в большей своей степени относящейся к реализации мер ГИБДД. Без своей связующей линии с участниками дорожного движения она теряет смысл. Кроме того, в мерах пропагандистской деятельности прослеживается психологическое воздействие со стороны органов власти на участников дорожного движения с целью выработки законопослушного поведения. Такие мероприятия должны иметь конкретные условия обеспечения, основываться на различных массах общественности, учитывать возрастные характеристики.

Ведущими направлениями деятельности ГИБДД по пропаганде безопасности дорожного движения, которые прослеживаются в указанном наставлении, можно определить следующие:

1. Трактование нормативных правовых актов, касающихся линии деятельности Госавтоинспекции, общей безопасности на дорогах.
2. Побуждение путем проведения общественных мероприятий и акций, направленных на повышение уровня безопасности на дорогах, к возрастанию степени дисциплинированности участников дорожного движения.
3. Проведение как на местном, так и государственном уровне массового оповещения граждан о причинах и последствиях возникновения дорожно-транспортных ситуаций, а также о возможных способах их ликвидации.

Необходимо отметить, что современное развитое общество требует применения инновационных методов и способов реализации мер пропагандистской направленности. Естественным на данном этапе социализации является применение рекламных роликов, содержание которых доходчиво объясняет последствия ошибок при управлении транспортными средствами. Данные ролики по большей части имеют устрашающее содержание, заставляют участников дорожного движения задумываться о правильности своих действий при осуществлении передвижения.

Особо актуально размещение мониторов, воспроизводящих социальную рекламу о дорожном движении, в общественных местах, на городском транспорте, на автомагистралях, возле станций технического обслуживания транспортных средств и автозаправочных станций. В последних случаях степень побуждения к дисциплинированности участников дорожного движения возрастает при воздвижении утилизированных транспортных средств после аварийных ситуаций.

Рекламные ролики могут быть различными по содержанию: предполагается воспроизведение статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях, выступления инспекторов ДПС с разъяснениями Правил дорожного движения, демонстрация реальных дорожно-транспортных происшествий, в том числе с летальными исходами. При этом последний из перечисленных вариантов, по нашему мнению, имеет особую эффективность, т.к. свойствами устрашения возможно достигаться до благоразумности действий на проезжей части автомобильной дороги. Интернет-пространство дает возможность использования различных форм пропагандистской направленности, доступной для большей части населения страны. Среди них можно определить открытого доступа информационные сайты, которые включают статистические данные аварийности на дорогах страны, меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, комментарии к основным нормативным актам, касающимся дорожно-транспортной безопасности, а также позволяют получить правовую консультацию от специалистов по поводу возникающих вопросов.

Повсеместное распространение цифровых технологий позволяет выделить отдельную линию реализации пропагандистских мероприятий с использованием мобильных устройств связи. Предполагается размещение приложений, в качестве стандартных, дающих возможность воспроизведения звонков и доступа к экстренным консультациям сотрудников ГИБДД при отсутствии возможности связи ввиду off-line режима, что особо актуально при возникновении аварийной ситуации на автомагистрали вдали от пунктов связи.

Особое место среди мер и способов пропаганды безопасности дорожного движения занимает кадровый состав сотрудников Госавтоинспекции. Важное значение имеет психолого-педагогический опыт, позволяющий работать с разными категориями населения, подбирая как индивидуальный, так и групповой подход воздействия. Кроме того, современные условия реализации пропаганды не могут обойтись без

технически обученных сотрудников, обеспечивающих информационное сообщение с гражданским населением страны.

В качестве положительного опыта реализации мер пропаганды дорожного движения можно привести дистанционный формат профилактических бесед сотрудников ГИБДД Орловской области со школьниками, проводимый в течение 2020 года в условиях введенных определенных ограничений ввиду сложившейся санитарно-эпидемиологической обстановки из-за распространения инфекции Covid-19. Цель подобных мероприятий - недопущение роста аварийности и детского травматизма.

Стоит отметить возможность взаимодействия курсантов и слушателей ведомственных вузов со школьными образовательными учреждениями, в том числе и Орловского юридического института МВД России имени В.В.Лукиянова, которые на практике могут донести до школьников младших, средних и старших классов необходимую информацию о правилах поведения на дорогах, о безопасности дорожного движения, что позволяет повысить степень их дисциплинированности и в очередной раз привлечь внимание к данной проблеме. Кроме того, данные мероприятия позволяют сформировать на раннем этапе определенный положительный образ сотрудника полиции в глазах подрастающего поколения [2].

Таким образом, пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой объемный комплекс мероприятий разной направленности, затрагивающий широкие общественные массы и имеющий своей целью минимизацию аварийно-опасных ситуаций на дорогах. Данный процесс позитивно влияет на общественные массы, активно развивается и приобретает развитый информационно-технологический характер. Своевременность использования конкретно-определенных мер позволит повысить безопасность дорожного движения в целом.

Автор несет ответственность за плагиат, точность приведенных фактов, статистических данных и иной информации; гарантирует, что материал не содержит сведений ограниченного доступа, ранее нигде не публиковался и в настоящее время не находится на рассмотрении на предмет публикации в других изданиях; не возражает против размещения полнотекстовой версии статьи в сборнике материалов данного научно-представительского мероприятия и в открытом доступе в сети Интернет; подтверждает отсутствие конфликта интересов (при предоставлении материалов, подготовленных в соавторстве).

1. Приказ МВД России от 29 декабря 2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс]: справочная правовая система «Гарант». – Режим доступа: <http://www.garant.ru>, свободный.
2. Кузнецова И.И. Формирование коммуникативной компетентности у обучающихся вузов МВД России в процессе проведения ими мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2014. № 1.
3. Официальный сайт ГИБДД МВД России <http://www.ГИБДД.РФ>

Андреев П.Г. — старший преподаватель кафедры ОД ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукиянова, капитан полиции

ПРИВЛЕЧЕНИЕ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА С ТОНИРОВАННЫМИ СТЕКЛАМИ

Контрольно-надзорные функции Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации определяют возможность проведения оперативно-профилактических мероприятий в целях недопущения образования дорожно-транспортных происшествий, в числе которых находятся массовые рейды под названием «Тонировка». Их задачей выступает выявление нарушителей, управляющих транспортными средствами с установленными стеклами, светопропускание которых менее 70 %, что запрещено в соответствии с ГОСТом 32565-2013 «Национальный стандарт Российской Федерации. Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия» (3, п. 5.1.2.5.) и влечет административную ответственность, предусмотренную ч. 3.1 ст. 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Примечательно, что до 15 ноября 2014 года совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ, являлось основанием для применения такой меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, как запрещение эксплуатации транспортного средства. Государственный регистрационный знак подлежал изъятию с транспортного средства до устранения тонирующей пленки со стекол. В настоящее время эта мера обеспечения не применяется; используется административная мера наказания в виде штрафа в размере 500 рублей [1]. Соответственно, снижение уровня наказания за данное правонарушение побуждает и в дальнейшем эксплуатировать транспортное средство с превышающей ограничения тонировкой.

Для борьбы с данными правонарушителями Госавтоинспекцией принимается определенная схема, в соответствии с которой при вынесении постановления по делу об административном правонарушении по ч. 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ водителю транспортного средства предписывается обязанность по устранению причин привлечения к ответственности. Это обеспечивает возможность сотрудникам полиции применить впоследствии более строгий вид административного наказания, а именно, в случае повторного нарушения одним и тем же водителем условий передвижения на транспортном средстве с наличием тонировки, сотрудник правоохранительных органов имеет право привлечь к административной ответственности и за ненадлежащее светопропускание автомобильных стекол, и за неповиновение законному распоряжению или требованию сотрудника полиции в связи с исполнением им обязанностей по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности (по ч. 1 ст. 19.3 КоАП РФ), за которое предусмотрен административный штраф в размере от пятисот до одной тысячи рублей или административный арест на срок до пятнадцати суток. Практика показывает, что под угрозой получения предписания большинство водителей транспортных средств готовы на месте устранить все выявленные недостатки.

При этом по настоящее время законодательно не регламентирован конкретный способ действий по форме реализации подобных мер. Достаточно часто в судебном порядке происходит обжалование постановлений сотрудников ДПС о неповиновении законному распоряжению или требованию сотрудника полиции по прекращению эксплуатации транспортного средства с тонированными стеклами «в разумный срок». Данный термин является некорректным, поскольку его границы четко не определены – нет как максимального предела, так и минимального, что может послужить основанием к прекращению административного дела.

Нельзя не согласиться с мнением В.В.Бараковского, отметившего необходимость решения вопроса разумности срока для устранения тонировки со стекол автомобиля, а также поднятию вопроса о правомерности предоставления услуг частными сервисами по нанесению тонировочной пленки на стекла транспортного средства как внесения изменения в его технические характеристики[4].

Правомерно утверждение исследователей И.А.Тризно и А.С.Хомякова о недостаточной строгости наказания за применение тонировки и высокой лояльности к ее использованию водителями транспортных средств. Степень ответственности за нарушение светопропускаемости стекол транспортных средств не позволяет снизить уровень правонарушений на дорогах. Кроме того, положения КоАП РФ позволяют эксплуатировать автомобиль с тонировкой, которая идет от производителя [5].

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, а конкретно ст. 26.8, определяет строгую обязанность сотрудников Госавтоинспекции применять специальные технические средства при проверке способности светопропускания стекол автомобильных единиц, полученные данные с которых должны найти свое отражение в протоколе. Государственный реестр, в свою очередь, включил в перечень такие светоизмерительные приборы, как:

Тоник (реестровый №44919-10);

Блик-Н (реестровый №35807-07);

Свет (№20761-11).

Данный перечень действителен по состоянию на 2022 год. В последующем могут быть внесены коррективы. В настоящее время ГОСТа 27902-88 «Стекло безопасное для автомобилей, тракторов и сельскохозяйственных машин. Определение оптических свойств» утратил силу, а нового нормативного акта, определяющего условия проведения процесса светоизмерения, не предусмотрено. Соответственно, требования к погодным условиям, температуре и влажности

воздуха, атмосферному давлению аннулируются. Вся ответственность за точность полученных данных возлагается на светоизмерительный прибор и его технические характеристики [3].

При наличии данных условий и требований судебная практика переполнена необоснованными жалобами на действия сотрудников ГИБДД МВД России за применение технических приборов измерения с нарушениями законодательства. Так, решением Приморского районного суда Архангельской области от 06.06.2018 по делу № 12-74/2018 было оставлено без изменений постановление по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч.3.1 ст.12.5 КоАП РФ, вынесенное инспектором ДПС ГИБДД УМВД России по г. Архангельску в отношении гражданина Н., а жалоба гражданина Н. на данное постановление – без удовлетворения. Суть состояла в том, что сотрудники ДПС не предъявили документов, свидетельствующих об обучении производить замер с использованием тауметра, а также подтверждающих, что у прибора, с помощью которого измеряются показатели, присутствует и цела пломба, у него отсутствуют внешние дефекты. При этом в решении ясно указано, что управление транспортным средством, передние боковые стекла которого не соответствуют требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, образует состав административного правонарушения, предусмотренного частью 3.1 статьи 12.5 КоАП РФ.

В 21 веке производители в области транспортной инфраструктуры предлагают такой вид тонировки, как жесткая или съемная тонировка. Водители транспортных средств при необходимости могут самостоятельно ее устанавливать или снимать со стекол автомобилей, что предполагает наличие большого спроса на данное устройство.

Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» определило, что запрещается эксплуатация транспортного средства, на котором установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя [2]. Соответственно, шторки, съемные тонировки и прочие приспособления, которые крепятся на стекла транспортного средства и ограничивают обзор для водителя, запрещены. Сюда же можно отнести и тонировку, имеющую зеркальные свойства. Если нет возможности проверить ее светопрозрачность, то возможно применение отсылочных норм законодательства.

Данное положение возможно к применению Госавтоинспекцией при явном использовании таких устройств водителями при отсутствии у сотрудников специальных измерительных приборов. В таком случае ответственность наступает по ч.1 ст. 12.5 КоАП РФ за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения эксплуатация транспортного средства запрещена.

Стоит отметить, что КоАП РФ не предусматривает административную ответственность за нанесение на стекла транспортного средства каких-либо посторонних предметов. Наказание возможно лишь за эксплуатацию такого автомобиля, т.е. за непосредственное передвижение в подобном транспортном средстве, и если данного нарушения не содержится в Кодексе, то оно не существует априори. Необходимо отдельно обозначить, что в 2019 году в Государственную Думу вносился законопроект о признании утратившим силу ч. 3.1 ст. 12.5 КоАП РФ, как нецелесообразную норму к применению по данному вопросу. Однако дальнейшего лобирования данный проект не получил, что говорит о необходимости соблюдения правил тонирования ветрового и передних боковых стекол транспортных средств. Безусловно, тонировка способствует защите от прямых солнечных лучей и от возможного ослепления от фар встречных транспортных средств, а по мнению Д.А. Улитина и Л.П. Кузнецовой, ее отсутствие влечет за собой множество негативных последствий, связанных с долговечностью использования салонных деталей автомобилей [6], однако, на наш взгляд, она также ухудшает видимость в темное время суток и тем самым снижает безопасность передвижения автомобиля, что является более весомым аргументом для ее устранения. Кроме того, транспортное средство с просматриваемыми стеклами позволяет сотруднику Госавтоинспекции осуществлять свои полномочия по остановке автомобиля на более безопасном уровне.

Рассмотрение данного вопроса показало, что необходимо принятие более строго наказания за эксплуатацию транспортных средств с наличием тонировки, ограничивающей обзор для водителей. При этом стоит выделить конкретную норму, без отсылки на статьи, определяющие подобные административные правонарушения.

В целях профилактики управления транспортными средствами с установленными светоотражающими пленками на ветровом и передних боковых стеклах необходимо более часто реализовывать предупредительные мероприятия, которые позволят повысить общую безопасность дорожного движения.

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ [Электронный ресурс]: справочная правовая система «Консультант Плюс». - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>, свободный.
2. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» [Электронный ресурс]: справочная правовая система «Консультант Плюс». - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>, свободный.
3. ГОСТ 32565-2013 «Национальный стандарт Российской Федерации. Стекло безопасное для наземного транспорта. Общие технические условия» [Электронный ресурс]: справочная правовая система «Консультант Плюс». - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>, свободный.
4. Бараковский В.В. О проблеме применения части 1 статьи 19.3 КоАП РФ за неповиновение требованию сотрудника полиции прекратить эксплуатировать автомобиль с тонировкой // Проблемы правоохранительной деятельности. 2022. № 1. С. 22-27.
5. Тризно И.А. Основные тенденции развития российского законодательства в аспекте эстетики автомобиля // И.А. Тризно, А.С. Хомяков // Сибирский государственный аэрокосмический университет имени академика М. Ф. Решетнева. 2016. С. 212-217
6. Улитин Д.А. Проблема тонирования стекол современных автомобилей // Д.А. Улитин, Л.П. Кузнецова // Наука молодых-будущее России 10-11 декабря 2019 года. Т.7. С. 398-401.

Афонин В.В. – старший преподаватель кафедры ОД ГИБДД Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова, к.ю.н., подполковник полиции

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРИМЕНЕНИЯ ПОЛОЖИТЕЛЬНОГО ОПЫТА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РФ

В большинстве экономически развитых государств с высоким уровнем автомобилизации зарегистрировано множество организаций (ассоциаций, федераций, союзов и т.п.), объединяющих граждан и отдельные организации, созданные специально для решения проблем борьбы с аварийностью, а также и организации, в которых это направление работы является лишь одним из нескольких. При этом особенно велико число организаций, отстаивающих интересы отдельных категорий участников дорожного движения (дети, пожилые люди, пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, автолюбители).

Несмотря на различия в принципах объединения граждан и учреждений, в структуре, степени массовости, целях и методах деятельности, общественные организации во всех странах выполняют схожие функции в обеспечении безопасности дорожного движения и снижения уровня аварийности:

- 1) улучшение информированности граждан;
- 2) воспитание ответственного отношения к требованиям законодательства в сфере дорожного движения (в том числе и у детей);
- 3) повышение требований к подготовке и квалификации водителей транспортных средств;
- 4) общественный контроль за качеством организации дорожного движения и дорожной инфраструктуры. Как правило, все общественные организации организуют и проводят различные кампании по безопасности дорожного движения.

В Польше, например, создан детский клуб «Пристегнутый ремнем безопасности Armadillo», организаторы которого вручают детям, правильно сидящим в детском кресле, игрушку-приз Armadillo. В Германии в ходе кампании раздается около 65 тыс. таких игрушек. Высокий уровень применения в европейских странах детских удерживающих устройств достигнут во многом благодаря активной разъяснительной и воспитательной работе.

Пропагандой безопасности дорожного движения в зарубежных странах занимаются подразделения дорожной полиции, министерство транспорта, министерство образования, общественные организации по предупреждению и профилактике БДД, добровольцы. Масштабные и дорогостоящие мероприятия, связанные, например, с высоким уровнем пассивной безопасности современных автомобилей или пропагандой детских удерживающих устройств, проводят

экономически заинтересованные концерны и фирмы по производству этих устройств, что также стимулирует пропаганду БДД. Для согласования работы всех задействованных органов и учреждений страны ЕС (Великобритания, Нидерланды, Люксембург, Польша и др.) разрабатывают календарные планы пропагандистских кампаний БДД.

В мероприятиях по профилактической работе в сфере БДД во многих странах мира принимают участие различные общественные организации, например: Всеобщий автомобильный клуб Германии (АДАК); общественные советы безопасности дорожного движения Великобритании; Федерация велосипедистов Дании; Голландская ассоциация безопасности дорожного движения в Нидерландах; Национальное общество безопасности дорожного движения Швеции Национальный совет по предупреждению дорожно-транспортных происшествий Израиля, Федерация ассоциаций безопасности дорожного движения Японии и многие другие.

В Швеции существует организация NTF, которая занимается исключительно проведением образовательных и пропагандистских кампаний. Благодаря СМИ, через организацию пресс-конференций, радио- и телепередач, публикаций в периодических изданиях, формируется общественное мнение по повышению безопасности дорожного движения и соблюдению правил дорожного движения. Тематика информационно-пропагандистских кампаний NTF не ограничивается показом дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий.

В Швеции организуются общенациональные кампании по безопасности дорожного движения, например: «Мамы, папы и дети на дороге в темноте» (цель - объяснение пользы ношения светоотражающих элементов на дороге); «Водители мопедов» (цель - обучение подростков правилам дорожного движения и безопасного управления мопедами); «Безопасность движения для родителей и детей с помощью Интернета» (цель - открытие страницы в Интернете для двустороннего общения родителей и детей с NTF) и др. Образовательные учреждения также обязательно проводят занятия по обучению детей и школьников БДД.

В Швеции уроки по безопасности дорожного движения ведут классные руководители. В качестве педагогов на занятия приглашаются представители региональных подразделений Национальной дорожной администрации, местных отделений Национального общества безопасности дорожного движения [1].

Во Франции при содействии министерства внутренних дел и министерства транспорта организовано сотрудничество между образовательными учреждениями, автошколами, страховыми компаниями и разработана программа непрерывного образования БДД *Educative Continuum* для подрастающего поколения (от детских садов до окончания старших классов в школе, т.е. до получения водительских прав), соответственно каждый из этапов программы адаптирован к социальным запросам и биологическому возрасту обучающихся. Во Франции для проведения уроков БДД в школы приглашаются сотрудники полиции, добровольцы из числа студентов, членов молодежных и других общественных организаций, работники страховых фирм.

Во многих зарубежных странах, как и в России, принят программно-целевой подход к проблеме безопасности движения (Австрия, Испания, Финляндия, Франция, Япония и др.), где работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма занимает особое место. Так, система обучения БДД дошкольников и школьников в Испании направлена на формирование социально полезных правил и норм поведения, ценностей и установок, необходимых для обеспечения их безопасности, в том числе и как участников дорожного движения. В рамках образовательной программы «Предоставление и обучение БДД в классе» проходят подготовку школьные учителя и общественники-волонтеры [2].

В таких странах, как, например, Германия и Финляндия, Китай и Япония, пропаганда БДД направлена в основном на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма. Современная Япония, в сравнении со странами Европы, Австралией и США (имеющими сопоставимое количество населения и уровень автомобилизации), имеет очень низкие показатели по количеству ДТП и смертности в их результате, а также по количеству нарушений правил дорожного движения. Эти факты свидетельствуют о грамотной государственной политике в данной сфере, высоком уровне пропаганды и профилактики в сфере дорожного движения. В Японии социальный институт безопасности дорожного движения имеет «крепкую опору» во всех слоях общества, начало которого закладывается в школьные годы. Зарубежные эксперты особо отмечают значимость работы, проводимой в детских дорожных клубах, организованных во многих странах.

Таким образом, формированию транспортной культуры участников дорожного движения в зарубежных странах уделяется значимое внимание, начиная с детского возраста. Формирование транспортной культуры следует понимать как часть в рамках становления общей культуры человека, включающей ценностные качества личности, способствующие выбору правопослушного, травмобезопасного поведения в дорожно-транспортной среде в качестве пешехода, пассажира или водителя.

В заключение отметим следующее: во-первых, воспитание и обучение детей как участников дорожного движения правилам безопасного поведения на дороге, формирование правильного отношения к дорожным рискам, собственной безопасности и безопасности окружающих ведется во всех развитых странах.

Во-вторых, анализ зарубежного опыта показывает, что пропаганда безопасности дорожного движения и профилактические мероприятия по снижению дорожно-транспортного травматизма детей имеют сложившиеся традиции и инновации, осуществляются на плановой основе, являются прерогативой не только дорожной полиции, но и многочисленных общественных организаций, образовательных учреждений, при поддержке со стороны государства и бизнес-компаний.

В-третьих, пропаганда безопасности дорожного движения в России является важным направлением деятельности Госавтоинспекции, которой необходимо более динамично взаимодействовать с общественными организациями и образовательными учреждениями в проведении профилактических мероприятий по предупреждению дорожно-транспортного травматизма детей. В настоящее время имеется ряд положительных примеров опыта такой работы.

В-четвертых, необходимо проводить общественный мониторинг оценки массовых мероприятий по профилактике дорожно-транспортного травматизма детей, выяснению отношения различных возрастных групп к данным мероприятиям, что позволит повысить их эффективность.

1. Капустина Е.Г. Совершенствование системы профилактики безопасности дорожного движения: отечественный и зарубежный опыт // Наука и практика. 2016. № 3 (68). С. 57-60.
2. Корсун Г.А., Полякова С.В. Психологические условия предупреждения дорожно-транспортного травматизма детей младшего школьного возраста // Вестник ЧГУ. Серия: Право. 2016. Т. 1. Вып. 4. С. 33-36.

Аюпов Ж.А. – начальник кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актыубинского юридического института МВД Республики Казахстан имени М. Букенбаева, полковник полиции

УЧЕБНО-ВОСПИТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА ПЕДАГОГОВ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ

Проблемы безопасности дорожного движения, обеспечение защиты жизни и здоровья человека являются неотъемлемой составляющей укрепления национальной безопасности каждой страны. Одной из причин высокой смертности среди населения является дорожно-транспортные происшествия.

Как правило, в большинстве случаев жертвами дорожно-транспортных происшествий становятся пешеходы, в силу своей безграмотности в области дорожного движения или завышенная самоуверенность не учитывая скорость движения транспортного средства, возможность его маневрирования в случае проявления экстренной ситуации.

На сегодняшний день данная проблема должна обрести национальные приоритеты основного характера.

В данном направлении законодательным органом Республики Казахстан проводятся немало работ, одной из которых является Закон о дорожном движении Республики Казахстан. Нормы которой регулируют в правовом пространстве основные принципы дорожного движения.

К примеру, согласно статьи 3 вышеуказанного закона основными принципами дорожного движения являются: приоритетность жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритетность ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью участников

дорожного движения; соблюдение интересов участников дорожного движения, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения; системность подхода по обеспечению безопасности дорожного движения[1]. На сегодняшний день статистика аварийности на дорогах обретает ужасающий характер. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях насчитывается большое количество погибших и раненых людей. Изменение правил дорожного движения и ужесточение наказания за их нарушение оказала положительную роль в улучшении дорожно-транспортных происшествиях.

Однако, одними только изменениями правил дорожного движения и ожесточениями законодательства в улучшении дорожно-транспортных происшествиях не даст в полной мере ожидаемого результата. Так как, для этого необходима культурно-воспитательная составляющая граждан, общества. Именно культура поведения человека в обществе формируется в процессе воспитания в семье и получения образования в образовательных учреждениях различного уровня.

Анализируя образовательные программы организации образования, считаем целесообразным введение в образовательные программы обязательной полноценной дисциплины связанной с безопасностью на дорогах - с тем, чтобы подрастающее поколение не только получали в полном объеме необходимые знания, но уже с самого раннего возраста начинали осознавать ответственность как за свою жизнь, так и за жизнь окружающих людей. Новое высокообразованное поколение пешеходов и водителей не появляются сами по себе, это плод непрерывного воспитательного процесса организации образования.

В связи с чем, считаем необходимым обучение Правилам дорожного движения начать с дошкольных образовательных учреждений. Чем раньше, тем лучше. Поскольку это будущие водители и пешеходы, в них необходимо формировать законопослушное поведение с раннего возраста.

Можно выделить несколько проблемных моментов в изучении преподавании ПДД в образовательных учреждениях, при этом мы не делаем различия в возрасте учащихся:

1. Отсутствие передовых методик обучения правилам дорожного движения;
2. Отсутствие в достаточном количестве современных (не обязательно компьютерных) наглядных и методически грамотных разновозрастных разработок;
3. Отсутствие «Авто городка» и мобильных передвижных транспортных средств по обучению правилам дорожного движения путем развертывания перевозимого учебного материала на местности; *(справочно: 29.06.2021 года совместно с ОДТИ ДП Актюбинской области и Акиматом города Актобе в парке имени Первого президента был открыт «Автогородок» для юных участников дорожного движения)*
4. Формальность подхода взрослых к обучению детей ПДД;
5. Отсутствие мер по пробуждению и заинтересованности у детей при изучении ПДД (стимуляция детей и выработка в них осознание значимости в обществе);

Решение вышеупомянутых проблем надеемся в какой-то степени окажут свою положительную роль. Также хотелось бы подчеркнуть, что в современном обществе стремление родителей к материальным благам семьи оставляют без внимания воспитательные меры и дисциплину поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде.

Безусловно, оберегать свое чадо от всех опасностей в человеке заложено на биологическом уровне. Однако родители наряду с защитой своего ребенка, должны подготовить его к всем трудностям предстоящим в будущем на его пути касательно поведенческих норм на дорогах общего пользования. Оберегая ребенка от опасностей некоторая категория родителей (в виду своего низкого уровня культуры) должным образом не осознают психологические и физиологические особенности поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде.

Учитывая то что, в настоящее время Уполномоченный орган в области образования в Республике Казахстан имеет функции по координации взаимодействие государственных органов по повышению уровня образования учащихся общеобразовательных школ в сфере безопасности дорожного движения, утверждать типовые образовательные учебные программы по обучению детей правилам дорожного движения, предлагаем следующее:

1. Обучение правилам и безопасности дорожного движения должно иметь повсеместный характер с продолжительностью всего цикла образования (ввести в школах отдельную дисциплину, предмет);

2. Количество отведенных учебных часов должно соответствовать ее актуальности и емкости;

3. В содержание учебных программ должны входить принципиально новые концепции получения знания в области дорожной безопасности, такие как:

- изучение психологических особенностей участников дорожного движения (предсказуемым и управляемым);

- поиск причинно-факторного комплекса ДТП;

- отход от потребительского заучивания ПДД без ее осмысления;

- привитие осознанного законопослушания;

- привитие обще общественных этических норм поведения между участников дорожного движения.

Кроме того, в случаях отсутствия автогородков считаем целесообразным органам образования совместно с ОВД рассмотреть вопрос о внедрении использования мобильных передвижных транспортных средств по обучению правил дорожного движения путем развертывания перевозимого учебного материала на местности

Наряду с этим, считаем целесообразным организовать работу с родителями по следующим направлениям:

- выносить на повестку дня в общешкольных и классных родительских собраниях вопросы по дорожной безопасности;

- выносить на повестку дня заседании родительского комитета вопросы по профилактике и предупреждению ДТП;

- индивидуальная разъяснительная работа с родителями или законными представителями по сообщениям об имевшем место дорожно-транспортном происшествии.

Мы считаем, что выполнение вышеупомянутых предложении даст свой положительный результат толь в том случае когда все они будут применяться повсеместно и в комплексе.

1. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении»(с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.02.2021 г.)

2. Методические рекомендации по организации работы по безопасности дорожного движения.

Байгазин А.С.— старший преподаватель кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им.М.Букенбаева, магистр юридических наук, майор полиции

ПРИЧИННО-ФАКТОРНЫЙ КОМПЛЕКС МЕР ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ТРАВМАТИЗМА В ДТП

Каждый год в Республики Казахстан в результате дорожно-транспортных происшествий обрывается жизнь около 2.405 человек. Еще предварительно от 3 до 5 тысяч человек получают серьезные травмы, которые во многих случаях приводят к инвалидности.

Дорожно-транспортный травматизм причиняет значительный финансовый ущерб отдельным лицам, их семьям и нашей стране в целом. Данный ущерб обусловлен большим затратам на лечения, уходит много времени на восстановления и потерей производительности вследствие гибели или травм, а также отрыва от производства или обучения родных, которые должны заботиться о пострадавших.

Основными фактами всех летальных исходов т.е смертей в результате дорожно-транспортных происшествий приходится на уязвимых участников дорожного движения – это пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов.

Травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий является ведущей причиной смертности среди детей и молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет.

В основном в группу риска дорожно-транспортных происшествий входят мужчины, чем женщины. Все дорожно-транспортные происшествия со смертельным исходом приходится на молодых мужчин в возрасте до 25 лет, среди которых риск гибели в результате дорожно-транспортных происшествий почти в пять раз выше, чем среди женщин[1].

Факторами риска являются т.е. подход организации дорожного движения имеет своей целью обеспечить максимальную безопасность автотранспортной системы для всех участников дорожного движения.

Данный подход учитывает высокую опасность получения травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и признает необходимость создания системы, устойчивой к рискам, связанным с человеческим фактором. Основой этого подхода должны служить безопасные дороги и придорожные зоны, ограничения скоростного режима, безопасные транспортные средства и безопасные участники дорожного движения – это все факторы, которые должны быть учтены для предотвращения дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и сокращения серьезного дорожно-транспортного травматизма.

Так же основным фактором являются не внимательность водителей во время управления автотранспортным средством, которые отвлекаются разговорами по сотовым телефонам и с пассажирами.

Сотовые телефоны, допускающие возможность их использования без помощи рук, не намного безопаснее, чем телефоны, которые необходимо держать в руке, а обмен текстовыми сообщениями значительно повышает риск дорожно-транспортного происшествия.

Чаще всего допускаются водителями превышение скоростного режима, который влияет как на риски дорожно-транспортных происшествий, так и на тяжесть их последствий. Например, увеличение скорости движения на 1-3% приводит к возрастанию риска дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом на 5% и риска дорожно-транспортных происшествий с серьезными последствиями на 4%.

Также возрастает риск летального исхода для пешеходов в случае наезда транспортного средства в 4,5 раза при увеличении скорости с 50 км/ч до 65 км/ч.

Риск смертельного исхода для водителей и пассажиров транспортных средств при боковом столкновении на скорости 65 км/ч составляет 85%. [2].

Большую роль играет в причинно-факторном комплексе мер по предупреждению травматизма в ДТП - это управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, которое ведет к возрастанию риска дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и серьезного дорожно-транспортного травматизма.

При управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения риск дорожно-транспортного происшествия возникает даже при низком уровне содержания алкоголя в крови, а при управлении транспортным средством под воздействием наркотических веществ риск дорожно-транспортного происшествия возрастает в различной степени в зависимости от употребленного психотропного вещества. Например, риск дорожно-транспортного происшествия среди лиц, которые находятся под воздействием наркотического опьянения, приблизительно в пять раз выше, чем среди лиц, которые их не употребляли.

Для минимального риска получить травмы в случае дорожно-транспортного происшествия необходимо правильное использование мотоциклетного шлема, который позволяет снизить риск травматизма со смертельным исходом на 48% и риск травм головы на 69%.

Так же, использование ремней безопасности уменьшает риск летального исхода среди водителей и пассажиров на переднем ряду сидений на 40-50% и риск смертельного исхода или получения серьезного увечья среди пассажиров на заднем ряду сидений на 30%. Использование детских удерживающих кресел снижает риск смертельного исхода на 70%. Необходимо добавить и уделить внимание небезопасной дорожной инфраструктуре [3].

Значительное влияние на безопасность дорожного движения является обустройство самих дорог. По хорошему, дороги должны быть обустроены таким образом, чтобы обеспечить безопасность всех участников дорожного движения. Что означает обустройство надлежащих объектов и сооружений для автолюбителей, велосипедистов, пешеходов и мотоциклистов. Большое значение для меньшего риска травматизма среди вышеуказанных участников дорожного движения имеет обустройство таких объектов, как пешеходные и велосипедные дорожки, безопасные переходы и другие средства замедления дорожного движения.

Не маловажную роль в недопущении дорожно-транспортных происшествий и уменьшении риска получить травмы играет безопасность транспортных средств. Есть целый ряд правил по безопасности автотранспортных средств, включение которых в промышленно-производственные

стандарты способствует недопущению гибели людей. Которые в частности, требуют от производителей соблюдения определенных норм по отношению безопасности при дорожно-транспортных происшествиях, т.е лобовых и боковых ударах, установки электронных систем контроля устойчивости автотранспорта для предотвращения заноса, а также обязательное оснащения всех транспортных средств подушками и ремнями безопасности. Без соблюдения вышеуказанных базовых стандартов риск дорожно-транспортного травматизма, причем как для водителей и пассажиров транспортных средств, так и для других участников дорожного движения, существенно возрастает[4].

Неадекватное оказание первой медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Тяжесть травматизма растет при задержках в выявлении травм и оказании первой медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Большое значение при оказании первой медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии имеет фактор времени т.е задержка в несколько минут может стоить человеческой жизни.

Для не допущения смерти человека и улучшения помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях требуется обеспечение своевременной первой медицинской помощи, а также повышение качества как до госпитальной, так и больничной помощи.

Основное количество дорожно-транспортных травм взрослые и дети получают в результате дорожно-транспортных происшествий. При их совершении можно выделить 4 фактора: 1) водитель, 2) автомобиль, 3) пешеход, 4) дорога. В каждом происшествии действуют не менее двух из них. Самый главный фактор является сам человек, а роль водителя и пешехода первостепенна.

Почти 12% от общего количества дорожно-транспортных происшествий составляют дорожно-транспортные происшествия, совершаемые водителями, находящимися в нетрезвом или в состоянии алкогольного опьянения. При употреблении алкоголя у водителя уменьшается наблюдательность, распределение и подвижность внимания, скорость реакции, ослабляется критическое отношение к окружающему. Что всегда приводит к переоценке своих возможностей и появлению чувства беспечности. Вероятность дорожно-транспортного происшествия увеличивается в зависимости от дозы алкоголя в 5-50 раз.

Причинами дорожно-транспортных происшествий по вине водителей несколько: 1) превышение скоростного режима; 2) нарушение правил проезда пешеходных переходов; 3) нарушение правил маневрирования (обгон). Сопутствующими факторами в этих случаях является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия[5].

Важной причиной получения дорожного травматизма является пассажир или водитель, находящийся в автотранспортном средстве с не пристегнутым ремнем безопасности или малолетний ребенок без детского удерживающегося кресла, а также сам пешеход, из-за не внимательности последнего, не дисциплинированности на тротуарах и при переходе по пешеходной дорожке, шалости у детей, рассеянности у пожилых людей, нарушения простых правил дорожного движения, перехода улиц в неположенных местах и перекрестков. Резкое появление перед движущимся автотранспортом в данных случаях приводит к тяжелым последствиям.

При таких обстоятельствах водитель просто не успевает и не в состоянии остановить транспортное средство. В результате таких наездов на пешеходов наблюдаются травмы, сопровождающиеся с обширными ранениями, вывихами, переломами костей, повреждениями черепа, позвоночника, костей таза. Вышеуказанные опасные для жизни человека увечья очень трудно поддаются лечению, которые сопровождаются длительным сроком нетрудоспособности. После таких полученных травм, некоторая часть пострадавших на всю жизнь остаются инвалидами, а нередко медицина остается бессильной.

Любителям мототранспорта, несмотря на использование жесткого шлема, при столкновении с препятствием угрожают тяжелые повреждения головы, шеи, рук и ног. При резком торможении мотоциклиста и при дорожно-транспортном происшествии сам мотоциклист или сидящий позади него пассажир вылетают из седла и бьются о землю со всеми вытекающими последствиями[6].

В отсутствии контроля за соблюдением законодательных требований в отношении управления автотранспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, применения ремней безопасности, соблюдения ограничений скоростного движения, использования шлемов и детских удерживающих кресел ожидаемого уменьшения смерти и травматизма, связанных с определенным

поведением участников дорожного движения, не произойдет. Таким образом, если контроль за соблюдением правил дорожного движения отсутствует или воспринимается как отсутствующий, возможно, что соответствующие требования не будут соблюдаться, а шансы того, что они повлияют на поведение участников дорожного движения, не большие.

Правильное применение предполагает принятие и регулярное обновление законодательных актов для устранения вышеуказанных факторов риска, а также контроль за их соблюдением.

Дорожно-транспортный травматизм можно максимально предотвратить. Для этого, компетентным государственным органам необходимо принимать меры для обеспечения безопасности дорожного движения на основе всего целостного подхода. Что требуется участия многих секторов, таких как транспортный сектор, органы внутренних дел, органы здравоохранения, органы образования, а также необходимое принятие мер для повышения уровня безопасности дорог, автотранспортных средств и участников дорожного движения[7].

К рабочему числу мер относятся проектирование наиболее безопасной инфраструктуры и включение элементов обеспечения безопасности дорожного движения в планирование землепользования и развития автотранспорта, усовершенствование систем безопасности автотранспортных средств, улучшение помощи, оказываемой жертвам при дорожно-транспортных происшествиях, принятие и обеспечение выполнения принятых законодательных актов, которые касаются основных рисков, и проведение информационно-просветительских работ.

Травматизм полученный при дорожно-транспортных происшествиях является одной из ведущих причин непосредственной гибели людей от травм. По полученным данным Всемирной организации здравоохранения каждый год во всем мире погибает более миллиона человек, а от 15 до 40 млн. получают серьезные увечья или становятся инвалидами на всю оставшуюся жизнь. По этим данным в ближайшие годы прогнозируется только их рост, а дорожно-транспортный травматизм займет третье место в структуре глобального бремени болезней[8].

Некоторые страны, смогли добиться успехов в снижении уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, достигли такого результата благодаря улучшению законодательства, улучшению и повышению безопасности автодорог и автотранспортных средств, соблюдению правил дорожного движения. Почти половина случаев с гибелью людей в мире приходится на долю так называемых уязвимых участников дорожного движения т.е это: 1)пешеходов; 2)велосипедистов; 3)мотоциклистов. Из числа пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях примерно около 75% нуждаются в стационарном лечении, а смертность составляет 15-25%, причем в 50-55% случаев летального исхода наступает на месте самого происшествия, в 3,5% случаев в процессе транспортировки, в 8% случаев в приемных отделениях больниц и в 40-50% случаев в других отделениях медицинских стационаров. Госпитальная смертность пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях пациентов в 5,5 раза выше, чем при других заболеваниях. Все это связано с тем, что основными повреждениями при дорожно-транспортных происшествиях являются переломы костей (40%), множественные и сочетанные повреждения (35%), закрытые черепно-мозговые травмы с кровоизлиянием в мозг (28%). Особо следует отметить высокую частоту травм головы – до 50% у пострадавших[9].

Уменьшить число раненых и погибших в дорожно-транспортных происшествиях стало возможным в результате активизации межведомственного взаимодействия, в том числе с подразделениями дорожно-патрульной полиции и коммунальными организациями в вопросах содержания улично-дорожной сети, анализу совершивших аварий с определением мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, контроль за состоянием автомобильных дорог. Медицинская служба пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях обеспечивается местными организациями здравоохранения, для её оперативного оказания первой медицинской помощи, определенные участки дорог закреплены за организациями. Огромный вклад в снижении получения увечья при дорожно-транспортных происшествиях играет своевременное оказание первой медицинской помощи которыми могут являться спасатели, сотрудники органов внутренних дел, стюардессы, бортпроводники, лица профессий повышенного риска[10].

Нам известно, что своевременная остановка наружного кровотечения, прибывшими первыми на место дорожно-транспортного происшествия сотрудниками полиции и находящимися рядом водителями и другими лицами может спасти до 40% пострадавших, а своевременная

иммобилизация, даже подручными средствами, может предотвратить у 35% пострадавших возникновение травматического шока.

В ходе ежегодного анализа и наблюдениям сотрудников дорожно-патрульной полиции, наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми увечьями и смертельным исходом приходится на пятницу-субботу, наименьшее число пострадавших в воскресенье и понедельник, по времени суток пик ДТП приходится на период времени с 15 до 21 часа до 52% всех дорожно-транспортных происшествий, а по времени года является последний квартал т.е октябрь и декабрь месяц[11].

Подводя итоги можно сделать вывод, что необходимо проводить профилактику правонарушений по не допущению дорожно-транспортных происшествий, для этого нужно улучшить безопасность дорог и автотранспортных средств; обеспечить надлежащее поведения пользователей дорог; улучшения работы служб скорой медицинской помощи; проведения информационно-разъяснительной работы на политических уровнях для обеспечения безопасности дорожного движения и уменьшения дорожно-транспортного травматизма. Разработать концепции, где главными целями должны являться: 1) достижение в перспективе идеального состояния дорожного движения, при котором будет отсутствовать погибшие и раненые в ходе ДТП; 2) Снижение числа погибших в дорожном движении в 1,5 раза к 2023 году; 3) предотвращение гибели в дорожном движении детей; 4) снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

1. Рябоконт Ю.А. Государственное управление безопасностью дорожного движения: учеб. пособие / Ю.А. Рябоконт. - Омск: СибАДИ, 2013. - 280 с.
2. Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194-V «О дорожном движении» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.02.2021 г.)
3. План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий (утвержден Правительством Российской Федерации 4 августа 2015 года) // Консультант Плюс: [Электронный ресурс]. <http://www.consultant.ru>.
4. Закона Республики Казахстан «О дорожном движении»
5. Ожегов С.И. и Шведова Н.Ю. «Толковый словарь русского языка»
6. Мальцева О.А. Криминологические проблемы борьбы с преступлениями в сфере дорожного движения // Проблемы противодействия преступности в сфере дорожного движения: Сб. матер. Всерос. науч.-практ. конф. Орел: ОрЮИ МВД России им. В.В. Лукьянова, 2015. С. 35.
7. Латыпова К.С. Причины и условия девиантного поведения водителей автотранспортных средств на дорогах России//Вестник БГУ. 2014. № 1.С. 76.
8. Шапкин А.А. Криминологические особенности
Белов А.А. — заместитель начальника кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им.М.Букенбаева, полковник полиции.

МЕТОДЫ ПО СНИЖЕНИЮ АВАРИЙНОСТИ И ПРАВОНАРУШЕНИЙ СВЯЗАННЫХ С ПРЕВЫШЕНИЕМ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА

Как показала международная практика, в мире существует не один десяток методов, способствующих снижению превышения скоростного режима водителями транспортных средств. Однако не следует забывать, что большинство из них является достаточно затратными и зачастую свойственны только территориальной специфике.

В свою очередь выделим несколько профильных методов, которые могут способствовать снижению аварийности, связанных с превышением скоростного режима, водителями транспортных средств:

1. Шумовая полоса (далее – ШП): элемент обустройства на поверхности покрытия дороги либо непосредственно в слое покрытий конструктивных элементов дороги, вызывающий вибрацию элементов подвески автомобиля и повышенный шум, вынуждающий водителей снижать скорость движения и повышать уровень внимания. Однако следует уточнить, что ШП согласно ГОСТ 32846 не является искусственной неровностью. ШП повышает внимание водителей, в том числе путем визуального ориентирования.

ШП необходимо закладывать в смету автодорожного строительства и устанавливать на дорожные участки, пешеходные переходы и на участках перегона скота.

Данная мера должна визуально ориентировать водителя, который в свою очередь должен предпринять меры к снижению скоростного режима.

По расположению на автомобильной дороге ШП делится на:

- поперечную, применяемую в поперечном направлении проезжей части автомобильной дороги;
- продольную, применяемую вдоль краевой или разделительной полосы проезжей части.

По виду использованного материала и применяемой технологии устройства ШП делится на выполненные:

- из термопластика и холодного пластика для горизонтальной дорожной разметки по ГОСТ 32830 со световозвращающей поверхностью;
- из цветных покрытий противоскольжения по ГОСТ 32753;
- методом фрезерования дорожного покрытия.

Также следует отметить, что для обеспечения безопасности дорожного движения путем визуального и вибрационного эффекта допускается применять для устройства продольных ШП горизонтальную дорожную разметку со структурной и профильной поверхностью по ГОСТ 32953.

ШП следует изготавливать в соответствии с требованиями межгосударственного стандарта. Отклонение от проектного положения ШП должно быть для:

- поперечных ШП в продольном направлении относительно оси проезжей части - не более 0,5 м;
- продольных ШП в поперечном направлении - не более 0,05 м, в продольном - не более 1 м.

2. В жилых и густозаселенных районах установить ограничение скоростного режима в пределах 30 км/ч. (спальные районы).

При диапазоне скоростей от 40 до 60 км/ч происходит резкое увеличение вероятности летального исхода для пешехода.

Французский медицинский центр подобных исследований объясняет это тем, что при экстренном торможении (на сухом покрытии) транспортное средство, движущееся на скорости 40 км/ч – останавливается через 20 м, а на скорости 60 км/ч – через 20 м автомобиль все еще движется со скоростью 55 км/ч.

3. Необходимо увеличить количество патрульных нарядов для контроля скоростного режима на автомобильных дорогах областного, республиканского и международного уровня. Нормативно закрепив от интенсивности транспортного потока 50 км пути на один экипаж патрульной полиции.

4. Активно пропагандировать в СМИ неукоснительное выполнение ПДД. В частности использовать в пропаганде соблюдения скоростного режима мотивирующие психологические аспекты воздействия. Используя: придорожные баннеры, социальную рекламу в средствах массовой информации и интернет пространстве, определяя трагичность, строгим рекламным слоганом, воздействуя на сознание граждан. К примеру «Мама, домой не жди!», «Папа, не спеши!», «Чемпион в рывке через дорогу!»; «Дядя водитель торопился!»... Разъяснять тяжкие последствия аварий, используя наглядные примеры. В социальных роликах демонстрировать поврежденные в автокатастрофах автомобили, а так же водителей и пассажиров, получивших тяжелые травмы в результате ДТП.

Организационно-технические методы решения проблемных вопросов, связанных с выездом транспортных средств на полосу встречного движения. Одним из видов ДТП имеющий показатель высокой смертности, является выезд на полосу встречного движения. Согласно статистическим сведениям, данный вид ДТП среди всех остальных занимает значительную долю. Что в свою очередь требует от исполнительных органов, принятия радикальных мер по их снижению.

К примеру, из совершенных 2211 дорожно-транспортных происшествий 154 человека погибло и 3022 получили увечья, что превышает сам количественный показатель числа ДТП.

Для снижения уровня ДТП на автомобильных дорогах республиканского значения, предлагаем разделить порядок принятия мер на два основных блока:

1. Мероприятия ближайшей перспективы:

1.1 На аварийно-опасных автомобильных дорогах и затяжных поворотах использовать беспилотные летательные аппараты (далее - дроны) для фиксации правонарушений дорожного движения вызывающие опасность для здоровья и жизни человека.

1.2. Вблизи аварийно-опасных участков автомобильных дорог и затяжных поворотов, силами местных исполнительных органов, организовать установку информационных аншлагов для

привлечения внимания по соблюдению ПДД, с легко воспринимаемым тестом либо графикой с информированием о ведении видеofиксации с воздуха.

1.3 Организовать установку имитационных макетов автомобилей патрульной полиции с функционирующими средствами свето-звуковой сигнализации.

1.4 Организовать установку имитационных макетов фото-видео фиксации нарушения ПДД.

2. Мероприятия потенциальной перспективы:

1. При проектировании автомобильных дорог республиканского значения необходимо определять сметную стоимость строительства для четырех полосного дорожного полотна с разделительными ограждениями (бетонные и металлические, способные поглощать энергию столкновения) между направлениями движения. В случаях невозможности организации данного инженерного решения организовать посадку зеленого пояса (многолетние кустарники и деревья).

2. На автомобильных дорогах республиканского значения, в отсутствие возможности расширения полотна необходимо организовать придорожную инфраструктуру (островки безопасности) для совершения маневра.

3. При реконструкции автомобильных дорог, рассмотреть вопрос по установке средств фото-видео фиксации правонарушений с интервалом каждые 15 км на опасных участках.

Превентивные методы снижения травматизма пешеходов в рамках ПДД. Основными участниками дорожного движения являются водители, пешеходы, велосипедисты и лица управляющие электрическими средствами передвижения.

На сегодняшний день дисциплина участников дорожного движения находится на низком социальном уровне. Подтверждение этой аксиомы, является статистическое количество совершенных ДТП на общую численность населения.

Для организации внедрения политики превентивных мер, повышения дисциплины среди участников дорожного движения, необходимо распределить направление работы на несколько направлений:

1. Повышение дисциплины пешеходов:

1.1. Проводить разъяснительную и профилактические мероприятия в СМИ.

1.2. Учебно-разъяснительную работу по соблюдению требований ПДД среди учащихся учебных заведений (школы, лицеи, гимназии).

1.3. Ходатайствовать перед руководством средних специальных и высших учебных заведений о проведении обзорных лекции и практических занятий по соблюдению ПДД.

1.4. Системно и на плановой основе проводить культурно-массовые мероприятия с участием представителей территориальных подразделений ОВД, задачей которых является разъяснение необходимости соблюдения ПДД для обеспечения безопасности жизни и здоровья.

1.5. В темное время суток осуществлять контроль за несовершеннолетними на предмет наличия светоотражающих элементов на одежде и их принадлежностях.

2. Дисциплина велосипедистов и лиц управляющих электрическими средствами передвижения:

2.1. Системно публиковать в СМИ разъясняющие материалы о травмоопасности при не надлежащей эксплуатации механических средств передвижения, с демонстрацией тяжести последствий.

2.2. Осуществлять учебно-разъяснительную работу среди учащихся учебных заведений (школы, лицеи, гимназии) по соблюдению требований ПДД.

2.3. Ходатайствовать перед руководством средних специальных и высших учебных заведений о проведении обзорных лекций по соблюдению ПДД.

2.4. Проводить профилактические мероприятия с велосипедистами и лицами управляющими электрическими средствами передвижения на улицах города и транспортных потоках.

3. Инженерно-технические сооружения и специальные средства по обеспечению безопасности дорожного движения:

3.1. Контролировать строгое соблюдение СТ 2068-2010 пункт 4.5.2.1 «Пешеходные переходы через автомобильные дороги в населенных пунктах располагают через расстояние от 200 м до 300 м. В населенных пунктах протяженностью до 0,5 км устраивают не более двух пешеходных переходов с интервалом от 150 м до 200 м.» изложить в следующей редакции.

3.2 Рассмотреть возможность сокращения не оборудованных пешеходных переходов. Приоритетом в проектах и изменениях дорожной инфраструктуры определить организацию пешеходных комплексов непосредственно на регулируемых перекрестках.

3.3 Организовать оградительные сооружения, ливневки, зеленые насаждения и ограждения для отчуждения дорожной полосы, от стихийных беспрепятственных пеших переходов.

3.4 При согласовании строительства либо реконструкции автомобильных дорог в населенных пунктах с высокой интенсивностью движения пешеходов, внести предложения по строительству подземных или надземных пешеходных переходов, исходя из географической особенности населенного пункта.

3.5. Раздел 3 «Обязанности пешеходов» Правил дорожного движения Республики Казахстан дополнить «При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со светотражающими элементами и обеспечить видимость этих предметов водителям транспортных средств».

В соответствии со статьей 615 КоАП Республики Казахстан за нарушение данного пункта предусмотреть административный штраф в размере 7 МРП.

3.6. Ходатайствовать перед местными исполнительными органами об оборудовании регулируемых и не регулируемых пешеходных переходов, световым оборудованием в темное время суток;

3.7. Дорожно-технической инспекции вносить предписания коммунальным органам по надлежащему уходу за деревьями у проезжей части, создающие угрозу безопасности дорожному движению (ограничение видимости).

3.8. Территориальным подразделениям дорожно-технической инспекции внести предложения местным исполнительным органам по переоборудованию дорожного полотна разметкой желтого цвета.

Настоящие методические рекомендации определяют порядок прогнозирования дорожно-транспортных происшествий по разработке критериев уменьшения аварийности на автомобильных дорогах Республики Казахстан и организации деятельности ОВД по их снижению.

Правовой основой, которых являются:

- Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года № 194-V ЗРК.
- Закон Республики Казахстан от 23 апреля 2014 года № 199 –V «Об органах внутренних дел Республики Казахстан».
- Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года № 235-V.
- Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226 – V.
- Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 22 июля 2016 года № 757 «Об утверждении Инструкции по организации деятельности подразделений административной полиции в области дорожной безопасности и соблюдения регламентов, нормативов и стандартов».
- Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 26 июня 2014 года № 383 «Об утверждении Правил организации и проведения оценки степени рисков эксплуатируемых дорог на территории Республики Казахстан».

Прогнозирование аварийности на автомобильных дорогах следует рассматривать как общий комплекс мероприятий, направленный на сокращение ДТП.

Непосредственно используя методику снижения аварийности на автомобильных дорогах, следует понимать, что планирование мероприятий по повышению безопасности движения на выявленных участках концентрации ДТП с учетом приоритетности рекомендуется учитывать как стабильность уровня аварийности на участках концентрации ДТП, так и степень их опасности. Наиболее высокой приоритетностью с позиции включения в программу повышения безопасности движения на участках концентрации ДТП обладают прогрессирующие и стабильные участки концентрации ДТП, характеризующиеся одновременно высокой степенью опасности.

Непосредственное применение теоретических изысканий на практике будет спроецировано следующим образом:

Организацию деятельности ОВД следует разделить на три основных блока, аккумулирующие в себе конкретные действия по снижению аварийности на дорогах:

1. Методы по снижению аварийности и правонарушений связанных с превышением скоростного режима.

2. Организационно-технические методы решения проблемных вопросов связанных с выездом транспортных средств на полосу встречного движения.

3. Превентивные методы снижения травматизма пешеходов в рамках ПДД.

Применение данных методических рекомендаций позволят способствовать снизить аварийность на автомобильных дорогах Республики Казахстан.

Методические рекомендации по организации деятельности ОВД, направленные на снижение аварийности на дорогах Республики Казахстан.

Методы по снижению аварийности и правонарушений связанных с превышением скоростного режима. Как показала международная практика, в мире существует не один десяток методов, способствующих снижению превышения скоростного режима водителями транспортных средств. Однако не следует забывать, что большинство из них является достаточно затратными и свойственны только территориальному менталитету.

В свою очередь выделим несколько профильных методов, которые могут способствовать снижению аварийности, связанных с превышением скоростного режима, водителями транспортных средств:

1. Шумовая полоса (далее – ШП): элемент обустройства на поверхности покрытия дороги либо непосредственно в слое покрытий конструктивных элементов дороги, вызывающий вибрацию элементов подвески автомобиля и повышенный шум, вынуждающий водителей снижать скорость движения и повышать уровень внимания. Однако следует уточнить, что ШП согласно ГОСТ 32846 не является искусственной неровностью. ШП повышает внимание водителей, в том числе путем визуального ориентирования.

ШП необходимо закладывать в смету автодорожного строительства и устанавливать на дорожные участки, пешеходные переходы и на участках перегона скота.

Данная мера должна визуальное ориентировать водителя, который в свою очередь должен предпринять меры к снижению скоростного режима.

По расположению на автомобильной дороге ШП делится на:

- поперечную, применяемую в поперечном направлении проезжей части автомобильной дороги;
- продольную, применяемую вдоль краевой или разделительной полосы проезжей части.

По виду использованного материала и применяемой технологии устройства ШП делится на выполненные:

- из термопластика и холодного пластика для горизонтальной дорожной разметки по ГОСТ 32830 со световозвращающей поверхностью;
- из цветных покрытий противоскольжения по ГОСТ 32753;
- методом фрезерования дорожного покрытия.

Также следует отметить, что для обеспечения безопасности дорожного движения путем визуального и вибрационного эффекта допускается применять для устройства продольных ШП горизонтальную дорожную разметку со структурной и профильной поверхностью по ГОСТ 32953.

ШП следует изготавливать в соответствии с требованиями межгосударственного стандарта. Отклонение от проектного положения ШП должно быть для:

- поперечных ШП в продольном направлении относительно оси проезжей части - не более 0,5 м;
- продольных ШП в поперечном направлении - не более 0,05 м, в продольном - не более 1 м.

2. В жилых и густозаселенных районах установить ограничение скоростного режима в пределах 30 км/ч. (спальные районы)

При диапазоне скоростей от 40 до 60 км/ч происходит резкое увеличение вероятности летального исхода для пешехода.

Французский медицинский центр подобных исследований объясняет это тем, что при экстренном торможении (на сухом покрытии) транспортное средство, движущееся на скорости 40 км/ч – останавливается через 20 м, а на скорости 60 км/ч – через 20 м автомобиль все еще движется со скоростью 55 км/ч.

3. Необходимо увеличить количество патрульных нарядов для контроля скоростного режима на автомобильных дорогах областного, республиканского и международного уровня. Нормативно закрепив от интенсивности транспортного потока 50 км пути на один экипаж патрульной полиции.

4. Активно пропагандировать в СМИ неукоснительное выполнение ПДД. В частности использовать в пропаганде соблюдения скоростного режима мотивирующие психологические аспекты воздействия. Используя: придорожные баннеры, социальную рекламу в средствах массовой информации и интернет пространстве, определяя трагичность, строгим рекламным слоганом, воздействуя на сознание граждан. К примеру «Мама, домой не жди!», «Папа, не спеши!», «Чемпион в рывке через дорогу!»; «Дядя водитель торопился!»... Разъяснять тяжкие последствия аварий, используя наглядные примеры. В социальных роликах демонстрировать поврежденные в автокатастрофах автомобили, а так же водителей и пассажиров, получивших тяжелые травмы в результате ДТП.

Организационно-технические методы решения проблемных вопросов, связанных с выездом транспортных средств на полосу встречного движения. Одним из видов ДТП имеющий показатель высокой смертности, является выезд на полосу встречного движения. Согласно статистическим сведениям, данный вид ДТП среди всех остальных занимает значительную долю. Что в свою очередь требует от исполнительных органов, принятия радикальных мер по их снижению.

К примеру, из совершенных 2211 дорожно-транспортных происшествий 154 человека погибло и 3022 получили увечья, что превышает сам количественный показатель числа ДТП.

Для снижения уровня ДТП на автомобильных дорогах республиканского значения, предлагаем разделить порядок принятия мер на два основных блока:

1. Мероприятия ближайшей перспективы:

1.1. На аварийно-опасных автомобильных дорогах и затяжных поворотах использовать беспилотные летательные аппараты (далее - дроны) для фиксации правонарушений дорожного движения вызывающие опасность для здоровья и жизни человека.

1.2. Вблизи аварийно-опасных участков автомобильных дорог и затяжных поворотов, силами местных исполнительных органов, организовать установку информационных аншлагов для привлечения внимания по соблюдению ПДД, с легко воспринимаемым тестом либо графикой с информированием о ведении видеофиксации с воздуха.

1.3. Организовать установку имитационных макетов автомобилей патрульной полиции с функционирующими средствами свето-звуковой сигнализации.

1.4. Организовать установку имитационных макетов фото-видео фиксации нарушения ПДД.

2. Мероприятия потенциальной перспективы:

1. При проектировании автомобильных дорог республиканского значения необходимо определять сметную стоимость строительства для четырех полосного дорожного полотна с разделительными ограждениями (бетонные и металлические способные поглатить энергию столкновения) между направлениями движения. В случаях невозможности организации данного инженерного решения организовать посадку зеленого пояса (многолетние кустарники и деревья).

2. На автомобильных дорогах республиканского значения, в отсутствии возможности расширения полотна необходимо организовать придорожную инфраструктуру (островки безопасности) для совершения маневра.

3. При реконструкции автомобильных дорог, рассмотреть вопрос по установке средств фото-видео фиксации правонарушений с интервалом каждые 15 км на опасных участках.

Превентивные методы снижения травматизма пешеходов в рамках ПДД.

Основными участниками дорожного движения являются водители, пешеходы, велосипедисты и лица управляющие электрическими средствами передвижения.

На сегодняшний день дисциплина участников дорожного движения находится на низком социальном уровне. Подтверждение этой аксиомы, является статистическое количество совершенных ДТП на общую численность населения.

Для организации внедрения политики превентивных мер, повышения дисциплины среди участников дорожного движения, необходимо распределить направление работы на несколько направлений:

1. Повышение дисциплины пешеходов:

1.1. Проводить разъяснительную и профилактические мероприятия в СМИ.

1.2. Учебно-разъяснительную работу по соблюдению требований ПДД среди учащихся учебных заведений (школы, лицеи, гимназии).

1.3. Ходатайствовать перед руководством средних специальных и высших учебных заведениях о проведении обзорных лекций и практических занятий по соблюдению ПДД.

1.4. Системно и на плановой основе проводить культурно-массовые мероприятия с участием представителей территориальных подразделений ОВД, задачей которых является разъяснение необходимости соблюдения ПДД для обеспечения безопасности жизни и здоровья.

1.5. В темное время суток осуществлять контроль за несовершеннолетними на предмет наличия светоотражающих элементов на одежде и их принадлежностях.

2. Дисциплина велосипедистов и лиц управляющих электрическими средствами передвижения:

2.1. Системно публиковать в СМИ разъясняющие материалы о травмоопасности при не надлежащей эксплуатации механических средств передвижения, с демонстрацией тяжести последствий.

2.2. Осуществлять учебно-разъяснительную работу среди учащихся учебных заведениях (школы, лицеи, гимназии) по соблюдению требований ПДД.

2.3. Ходатайствовать перед руководством средних специальных и высших учебных заведениях о проведении обзорных лекций по соблюдению ПДД.

2.4. Проводить профилактические мероприятия с велосипедистами и лицами управляющими электрическими средствами передвижения на улицах города и транспортных потоках.

3. Инженерно-технические сооружения и специальные средства по обеспечению безопасности дорожного движения:

3.1. Контролировать строгое соблюдение СТ 2068-2010 пункт 4.5.2.1 «Пешеходные переходы через автомобильные дороги в населенных пунктах располагают через расстояние от 200 м до 300 м. В населенных пунктах протяженностью до 0,5 км устраивают не более двух пешеходных переходов с интервалом от 150 м до 200 м.» изложить в следующей редакции.

3.2. Рассмотреть возможность сокращения не оборудованных пешеходных переходов. Приоритетом в проектах и изменениях дорожной инфраструктуры определить организацию пешеходных комплексов непосредственно на регулируемых перекрестках.

3.3. Организовать оградительные сооружения, ливневки, зеленые насаждения и ограждения для отчуждения дорожной полосы, от стихийных беспрепятственных пеших переходов.

3.4. При согласовании строительства либо реконструкции автомобильных дорог в населенных пунктах с высокой интенсивностью движения пешеходов, внести предложения по строительству подземных или надземных пешеходных переходов, исходя из географической особенности населенного пункта.

3.5. Раздел 3 «Обязанности пешеходов» Правил дорожного движения Республики Казахстан дополнить «При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со светоотражающими элементами и обеспечить видимость этих предметов водителям транспортных средств».

В соответствии со статьей 615 КоАП Республики Казахстан за нарушение данного пункта предусмотреть административный штраф в размере 7 МРП.

3.6. Ходатайствовать перед местными исполнительными органами об оборудовании регулируемых и не регулируемых пешеходных переходов, световым оборудованием в темное время суток;

3.7. Дорожно-технической инспекции вносить предписания коммунальным органам по надлежащему уходу за деревьями у проезжей части, создающие угрозу безопасности дорожному движению (ограничение видимости).

3.8. Территориальным подразделениям дорожно-технической инспекции внести предложения местным исполнительным органам по переоборудованию дорожного полотна разметкой желтого цвета.

Настоящие методические рекомендации определяют порядок прогнозирования дорожно-транспортных происшествий по разработке критериев уменьшения аварийности на автомобильных дорогах Республики Казахстан и организации деятельности ОВД по их снижению.

Правовой основой, которых являются:

– Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года № 194-V ЗРК.

– Закон Республики Казахстан от 23 апреля 2014 года № 199 –V «Об органах внутренних дел Республики Казахстан».

– Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года № 235-V.

– Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226 – V.

– Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 22 июля 2016 года № 757 «Об утверждении Инструкции по организации деятельности подразделений административной полиции в области дорожной безопасности и соблюдения регламентов, нормативов и стандартов».

– Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан от 26 июня 2014 года № 383 «Об утверждении Правил организации и проведения оценки степени рисков эксплуатируемых дорог на территории Республики Казахстан».

Прогнозирование аварийности на автомобильных дорогах следует рассматривать как общий комплекс мероприятий, направленный на сокращение ДТП.

Непосредственно используя методику снижения аварийности на автомобильных дорогах, следует понимать, что планирование мероприятий по повышению безопасности движения на выявленных участках концентрации ДТП с учетом приоритетности рекомендуется учитывать как стабильность уровня аварийности на участках концентрации ДТП, так и степень их опасности. Наиболее высокой приоритетностью с позиции включения в программу повышения безопасности движения на участках концентрации ДТП обладают прогрессирующие и стабильные участки концентрации ДТП, характеризующиеся одновременно высокой степенью опасности.

Непосредственное применение теоретических изысканий на практике будет спроецировано следующим образом:

Организацию деятельности ОВД следует разделить на три основных блока, аккумулирующие в себе конкретные действия по снижению аварийности на дорогах:

1. Методы по снижению аварийности и правонарушений связанных с превышением скоростного режима.

2. Организационно-технические методы решения проблемных вопросов связанных с выездом транспортных средств на полосу встречного движения.

3. Превентивные методы снижения травматизма пешеходов в рамках ПДД.

Применение данных методических рекомендаций позволят способствовать снизить аварийность на автомобильных дорогах Республики Казахстан.

1. Дороги автомобильные общего пользования, элементы обустройства КР СТ 2068-2010
2. Коблов П.С. Отдельные аспекты зарубежного опыта предупреждения правонарушений, связанных с превышением установленной скорости движения транспортных средств. <https://cyberleninka.ru/article/n/otdelnye-aspekty-zarubezhnogo-opyta-preduprezhdeniya-pravonarusheniy-svyazannyh-s-prevysheniem-ustanovlennoy-skorosti-dvizheniya>
3. Межгосударственный стандарт ГОСТ 33025-2014 Дороги автомобильные общего пользования полосы шумовые
4. Межгосударственный стандарт ГОСТ 33025-2014 Дороги автомобильные общего пользования полосы шумовые
5. Коблов П.С. Отдельные аспекты зарубежного опыта предупреждения правонарушений, связанных с превышением установленной скорости движения транспортных средств. <https://cyberleninka.ru/article/n/otdelnye-aspekty-zarubezhnogo-opyta-preduprezhdeniya-pravonarusheniy-svyazannyh-s-prevysheniem-ustanovlennoy-skorosti-dvizheniya>.

Белов А.А.—Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының Көлік объектілерінде қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасы бастығының орынбасары, полиция полковнигі

Сидашева Ж.Е. —Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының КОҚҰ кафедрасының оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры

ЭЛЕКТР-МОТОКӨЛІКТІҢ АРТУЫНА БАЙЛАНЫСТЫ ЖОЛ ҚАУІПСІЗДІГІНІҢ ЫҚТИМАЛ ҚАУІПІ

Автокөліктің жаңа түрлерінің даму қарқыны жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ететін қолданыстағы заңнама алдына күрделі міндеттер қояды. «Техникалық ілгерілеу ырықсыз»

қарабайыр сөз тіркесі жылжымалы қатынас көліктері саласында заманауи үрдістердің күн тәртібіне қою мәселесін қалыптастырады.

Ecostrada.ru сайт сарапшыларының пікірінше, қазіргі болмыстың қазіргі шындықтың даму қарқыны мен заңдылықтары көлікті пайдаланудың жаңа ережелерін талап етеді. Ең дамыған мемлекеттердің көпшілігі планетамыздың экологиясын сақтау үшін адамдар ішкі жану қозғалтқыштары арқылы жұмыс істейтін көлік құралдарын пайдаланудан бас тартуы керек деген тұжырымға келді. Тіпті жеке автокөлік құралдарынан бас тартып, барлығын қоғамдық көлікке көшіру үшін бастауға болатын көзқарас бар. Өйткені, 100 адамға дейін тасымалдауға болатын бір автобус 100 көлікке қарағанда қоршаған ортаға аз зиян келтіреді [1]. Өкінішке орай, қоғамдық көлікті пайдалану көп жағдайда өте ыңғайсыз. Сондықтан, жаңа технологиялардың қарқынды дамуын ескере отырып, ірі қалалардың тұрғындары арасында электр көлігі кеңінен таралуда.

Қазіргі заманғы электр мотокөлігінің түрлерінің ішінде электрсамокат, электр скутер, электрвелосипед, электрквадрацикл сияқты негізгі санаттарды бөліп көрсетуге болады. Әр түрдің өзіндік ерекше сипаттамалары бар және қолданудың бірқатар ерекшеліктері мен артықшылықтары бар. Осылайша, кез-келген адам өзінің нақты талаптары мен тілектеріне жауап бере алатын көлікті таңдай алады.

Жеке көліктің түрлері, оларды пайдалану табиғатқа зиянды әсер етпейтіндігі аса маңызды болып табылады. Жоғарыда аталған барлық көлік құралдары өте жинақы және пайдалану және техникалық қызмет көрсету оңай. Батареяны үйде әдеттегі 220V розеткасынан қуаттандыру оңай. Электр энергиясын пайдалану бензин немесе ДТ-ға қарағанда үнемді. Толық қуаттандыру ұзақтығы 4-тен 10 сағатқа дейін құрайды, бұл көлік құралының қуатына байланысты. Қуаттандырылған батареяда орташа жылдамдығы 15-тен 50 шм/сағ-қа дейін 80 шм-ға дейінгі қашықтықты жүріп өтуге болады.

Сонымен қатар, мұның бәрі қалалық кептелістер жағдайында ыңғайлы көлік құралдары ғана емес, сонымен қатар, олар қызықты демалыс үшін өте лайықты болып табылады. Электрвелосипедті немесе электрсамокатты пайдалану саябақта немесе алаңда серуендеуді керемет жандандырады және түрлендіреді, және табиғат аясында ұмытылмас демалыс сыйлайды, әсіресе жинақталған жағдайда модельдердің көпшілігі автокөліктің жүксалғышына оңай орналастырылады [3].

Бұл пікірмен ішінара ғана келісуге болады. Көп жағдайда электрлік мотокөлік құралдары практикалық мақсаттарда қолданылады (кеңсеге және кері қарай жол, қала бойынша тауар жеткізу) және қоғамдық жолдарда әрдайым қауіпсіз бола бермейді. Көліктің осы түрін танымал етуді ескере отырып, күмәнді жүргізу тәжірибесі бар жол қозғалысына қатысушыларды толықтыру және олардың қарапайым қауіпсіздік шараларын елемеу болашағы жағымсыз салдарға әкеліп соқтырады.

Мүмкін аспанға қара бұлт жинайтын шығармыз, бұл туралы Қазақстан Республикасының Ішкі істер министрі Ерлан Тұрғымбаев былай деп түсіндірді: «Қолданыстағы ЖҚЕ сәйкес электрсамокаттарда жалпы қолданыстағы жолдармен жүруге болмайды». Ерлан Тұрғымбаевтың айтуынша, жол қозғалысына қатысушы болып саналу үшін көлік құралы белгілі бір талаптарға сай болуы тиіс:

- тиісті тежегіш жүйесі, сенімді болуы керек – бұл самокаттағы қолтежегіші емес;
- самокатта артқы көрініс айнасы іс жүзінде жоқ;
- жарықтандыру құрылғылары, тоқтау сигналдары да жоқ;
- дөңгелек базасы қауіпсіздік сертификатына сәйкес келуі тиіс, – деп атап өтті министр.

«Мопедтер, мотоциклдер, велосипедтер шығаратын кез келген автомобиль өнеркәсібі жол қозғалысына қатысушының тиісті сертификатын береді. Егер самокаттың иесі сол талаптарға толық сәйкес келсе, жолға шығып, жол қозғалысына қатысушы болғысы келсе, оның жүргізуші куәлігі болуы тиіс», – деді Ерлан Тұрғымбаев [2].

«Егер теңестіретін болсақ, онда кез келген мопедте тіркеу нөмірі болуы керек. Қазақстан Республикасында бірде-бір самокаттың тіркеу нөмірі жоқ. Тек осы себеппен ғана».

Министр электрсамокаттар қозғалысы ережелерін бекіту үшін заңнаманы өзгерту жөніндегі комиссия жұмысының басталғанын жариялады. Қазақстанда электрсамокаттар қозғалысының ережелері ешқандай реттелмеген, сондықтан ПМ осы саладағы заңнаманы өзгерту жобасын әзірлеу бойынша жұмысты бастады.

«Елімізде бұл мәселе реттелмеген. Қазіргі уақытта барлық мүдделі мемлекеттік органдардың қызметкерлерінен жұмыс тобы құрылды. Осы топтың шешімі бойынша қолданыстағы заңнамаға

өзгерістер енгізіледі деп ойлаймын. Біз түсініктеме береміз, Еуропа елдеріндегі жолдың кейбір учаскелерінде скутер қолдануға тыйым салу, сондай-ақ рұқсат беру тәжірибесін зерттедік. Жақын арада біз өз комиссиямызда мүдделі органдармен бірлесіп, бұл мәселені тағы бір рет қарастырып, БАҚ-қа хабарлаймыз», – деді ол.

Яғни, мемлекеттік реттеушінің осы мәселе бойынша ұстанымы өте қарапайым және жол қозғалысы қауіпсіздігіне бағытталған.

Біздің ойымызша, қоғамның бұл әділ түсініктемеге реакциясы, екіұшты болып табылады.

Алматы қалалық мобильділік басқармасының баламалы көлік жөніндегі кеңесінің мүшесі Елена Ерзакович Facebook-те «ІІМ жеке мобильділік құралдары мен велосипедтер мәселелерін реттеуге үміттеніп, жол қозғалысы ережелеріне түзетулерді тыныш әзірлеуде», – деп мәлімдеді.

«Мұны істеу керек, ешкім дау айтпайды. Бірақ ешқашан велосипедпен жүрмеген шенеуніктердің немесе патрульдік офицерлердің күшімен емес. Олар мүдделі жұртшылықпен бұл мәселелерді ашық талқылағысы келмейтін сияқты. Біз олардың балалар мен жүктерді тасымалдауды шектеуге және электрсамокаттар туралы ережелерді түсініксіз түсіндіруге тырысқандарын есімізде сақтаймыз. Көліктің балама түрлері бойынша кеңес Алматы кабинеттерінен құжаттың соңғы нұсқасын шығаруға тырысады, бірақ пайдаланушылардың өздері осы талаптарда тұжырымдамаларды талқылау бойынша белсендірек болса жақсы болар еді», – деп жазды Елена Ерзакович.

Informburo.kz тілшісі министрден заңнаманы өзгерту жобасы неге қоғамды тартпай әзірленетінін сұрады [3].

«Мен сізге айтайын, жұртшылық тартылады. Біз жасырмаймыз. Жұмыс тобы – бейіндік, ол жұмысты енді ғана бастады, оның нәтижелерінен кейін бірінші, екінші, үшінші нұсқалар жұртшылыққа да, депутаттарға да ұсынылатын болады, өйткені бізде самокаттарды пайдалануға қатысты депутаттық сауал бар», – деп жауап берді Ерлан Тұрғымбаев [2].

Электркөлігін жақтаушылардың билікке тағылған айыптары дәлелденбеген және уәжделмеген, жаңа буынның көлік ыңғайлылығынан жеке әсерден басқа ештеңе жоқ. Мобильді құрылғылар жүргізушілерінің өздері де, жол қозғалысының жалпы қауіпсіздігі де теріс әсер ететін қауіпсіздік шаралары талқыланды [2].

Алматыда мамыр айында бір ауруханаға электрсамокатпен байланысты 50-ге жуық адам жүгінген [4].

Электрсамокаттар микромобильді көліктің балама түрі ретінде қазақстандықтар арасында танымал болуда. Адамдар өздеріне электрсамокаттарды белсенді сатып алумен қатар, оларды жалға беретін бірнеше компания пайда болды. Сондай-ақ, көптеген курьерлер микромобильді көлікті пайдаланады. Бұл ретте электрсамокаттарында шлемсіз және басқа да қорғаныссыз жиі қозғалады, сондай-ақ тротуарларда жоғары жылдамдықпен жүреді, соның салдарынан жаяу жүргіншілерге қала бойынша қозғалу қауіпті. Сонымен қатар, электрсамокаттардың кейбір пайдаланушылары жолға шыққанда жол ережесін бұзады, себебі ережелерді білмейді [4].

Осы мән-жайларды ескере отырып, қала көшелеріндегі электр көліктерінің саны артқан кезде жалпы жол қауіпсіздігіне ықтимал қатер төндіретін апаттылық өсімінің жағымсыз салдарларына алып келеді.

Мәселенің аралық шешімі мемлекеттік реттеушінің түбегейлі шектеулері арқылы табылған сияқты. Заңнаманы түсіндіру арқылы электрсамокат, электр скутер, электрвелосипед сияқты санаттар үшін жалпы қолданыстағы жолдарда жүруге тыйым салынды. Алайда, мәселені жан-жақты қарастырайық, өйткені дамыған электр қозғалтқышының өзгеруі мен бағыты ең күтпеген және жақын тарихи ретроспективада болуы мүмкін.

Мототехника өндірушілері бұрыннан бері көпшілікке электр байктерінің озық түрлерін көрсетіп келеді, бірақ ешкім оларды жаппай өндіріске енгізбейді. Неліктен электрлік мотто бізге жарқын болашақтан келмейді?

Біз көліктің осы санатындағы ең көп кездесетін мәселеден бастаймыз. Көпшілік электр мотоциклдеріне ойыншық ретінде қарайды. Көптеген автомобильдер мен мотоциклшілер оны қателесіп «Спорт жабдықтары» деп те атайды.

Америкада электрвелосипедтерін шығаруды әлдеқашан бастаған Олардың бес жылдан астам уақыт бойы сатылып келе жатқан үлгілері бар. Бірақ тікелей мағынада электр мотоциклдерге арналған нағыз сән шамамен екі жыл бұрын басталды. Оны кім бастағанын айту қиын, бірақ оның

тұжырымдамасы туралы айтқапаған адам жоқ [7]. Ірі өндірушілердің ішінен BMW, Honda E. Rex кросс, Yamaha Motoroid концептуалды C-Evolution скутерін атауға болады. Сондай-ақ, соңғы бірнеше жыл ішінде американдық және еуропалық көптеген орта, шағын және мүлдем белгісіз компаниялар өз жобаларын ұсынды. Алайда, кез-келген компания сериялық өндіріс туралы және тіпті электр циклдарын күнделікті пайдалану туралы айтуға қауіп төндірмейді, ал үлкендері электр циклын сөзсіз болашақ деп санайды, бірақ жақын арада емес. Жақында BMW компаниясының атқарушы директоры Штефан Шаллер сұхбатында бренд жақын арада электр циклдарын шығаруды жоспарламайтынын айтты. Harley-Davidson өзінің Livewire тұжырымдамасын ұсына отырып, оны жаппай өндіріске жібермес бұрын үш жылдан астам уақыт бойы сұранысты зерттеді [6]. Болашақтың электр көлігі іс жүзінде болған жайт болса да, оның таралуы мен танымалдығы туралы қандай да болсын нақты мәліметтер туралы айту әлі де қиын. Бұл нарықты талдау кезінде қауымдастықтарға жүгініп, салыстыру керек. Ал ең жақын сала – бұл автомобиль көлігі. Мотоциклдер әрқашан автомобиль саудасынан сәл артта қалды. Мұның артықшылығы бар – біз салыстыру арқылы корреляцияларды іздеуді үйрендік. Шетелде электр көлігіне келетін болсақ, ол көбінесе Қытай мен Еуропада қолданылады, бірақ оны толығымен жаппай енгізу деп атауға болмайды.

Егер адам табиғаты туралы айтатын болсақ, онда эмоцияларды атап өткен жөн, өйткені автомобильдер мен мотоциклдер арасындағы басты айырмашылық бар. Екі дөңгелекті көлік көптеген елдерде, әсіресе Қазақстанда, тек эмоционалды сатып алу болып қала береді. Электр мотоциклін сатып алу жеткіліксіз, сонымен қатар, экологиялық ынталандыруға ие болу керек. [5] Скутерлер мен мопедтердің практикалық маңызы бар Азия елдерін атап өткен жөн. Алайда, суық климатты елдерде мотоцикл әлі де хобби, қар кешкіш немесе квадроцикл сияқты қызықты ойыншық болып қала береді. Олар көңіл көтеру және демалу үшін жиі сатып алады. Автонарықта әрекет ететін осы эмоциялық жағын ескере отырып, «мото» нарығында сауда жүрмеуі де мүмкін. Нәтиже – бұлыңғыр болып келеді.

Адамзат екі және төрт дөңгелекті электр көлігін жасау үшін барлық қажетті технологияларға ие. Дамыған мемлекеттердің қолдауы, салық жеңілдіктері бар, сатып алушылардың санасы өзгере бастайды. Алайда, ІЖҚ-ны электр қозғалтқыштарына ауыстыру қарқыны әлі де елеусіз, сондықтан олар екінші жүз жыл бойы жұмыс істеп келе жатқан үлкен индустрияны ала алмайды. Зауыттар, сату желілері, мұнай өңдеу, отын сату, қызмет көрсету саласы әлі де үлкен механизм болып қала береді. Бұл ұзақ уақыт бойы шайқалатын маятник. Түбегейлі өзгерістер болуы үшін түбегейлі себептер қажет. Бірақ олар әлі жоқ немесе көпшілігі олар туралы ойламауды жөн көреді. Рационалды есептеулер мен болжамдар жасауға болатындығы белгілі болды, бірақ бұл жерде қолданбалы мағына аз.

Электр мотокөлігін дамыту проблемаларын қорытындылай келе, жол қауіпсіздігін мемлекеттік реттеудің жолға қойылған жүйесімен көліктің осы бағытының күрт және жаһандық дамуының болмауының жиынтығында жақын арада жарқын болашақтың болмауы туралы айтуға болатындығын түсіну қажет.

1. Амбарцумян В.В. и др. Безопасность дорожного движения: Учеб. пособие для подготовки и повышения квалификации кадров автомобильного транспорта/Под ред. чл.-корр. РАН, проф. В.Н.Луканина. М.:Машиностроение, 1998.– 304 с.
2. (<https://bankstoday.net/last-articles/kak-reshit-problemu-plohih-dorog-v-rossii-otvechayut-eksperty>)
3. (<https://bankstoday.net/last-articles/kak-reshit-problemu-plohih-dorog-v-rossii-otvechayut-eksperty>)
4. Амбарцумян В.В. и др. Системный анализ проблем обеспечения безопасности дорожного движения: Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГАУ, 1999. – 352с.
5. ecostrada.ru. сілтеме/ссылка
6. МВД РК. сілтеме/ссылка
7. informburo.kz. сілтеме/ссылка
8. АВТО. Ru. сілтеме/ссылка
9. Yamaha Motoroid Ru. сілтеме/ссылка
10. Harley-Davidson Ru. сілтеме/ссылка
11. DRIVE2.RU. сілтеме/ссылка

Былинин И.А.—старший преподаватель кафедры ОД ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б\з, подполковник полиции

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Каждый гражданин имеет право на свободное, беспрепятственное и безопасное передвижение по дорогам нашего государства, успешная реализация которого дает развитие и расширение сложившихся внутригосударственных связей в социально – экономической и культурной сфере общественной жизни. За последние годы значительно вырос автомобильный парк страны, что оказало заметное влияние на происходящие интеграционные процессы. В целом происходящие процессы оказали положительное действие на общественные отношения, но сыграли на формирование негативных факторов, это прежде всего последствия дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП).

В последние годы аварийность в России стабилизировалась, но ее уровень остается высоким по сравнению с другими цивилизованными странами и вызывает озабоченность, как со стороны государства, так и общества в целом. По итогам прошедшего года допущено более 130 тысяч происшествий, где получили ранения 133 тысячи человек и погибло 14 тысяч [1]. Ущерб от ДТП исчисляется не только миллиардами рублей, но и тысячами человеческих жизней.

Следует выделить ряд факторов оказывающих влияние на дорожно -транспортный травматизм:

- соотношение между автомобильным парком страны и уличной дорожной сетью. Развитие уличной сети не в полной мере отвечает интенсивности транспортного потока в условиях дорожного движения. Качество автомобильных дорог не везде соответствует требованиям к эксплуатационному состоянию, административная практика в отношении лиц ответственных за содержание дорог остается на уровне прошлых лет. Техническое состояние транспортных средств, привлекаемых к перевозки пассажиров и грузов, в некоторых случаях не отвечает обязательным требованиям безопасности дорожного движения;

- уровень низкой дорожно-транспортной дисциплины водительского состава оказывает негативное влияние на ситуацию с аварийностью. По вине водителей допускается около 85% всех происшествий. Количество выявленных правонарушений в области безопасности дорожного движения постоянно растет. Соотношение выявленных правонарушений более 72 миллионов и жителей нашего государства, говорит о том, что каждый второй имеет нарушение Правил дорожного движения (далее ПДД).

В современных реалиях общественная дисциплина и традиции поведения участников дорожного движения на дорогах связаны с проблемой повышения безопасности в целом. Благодаря тому, что дорожное движение имеет массовый характер, оно становится частью работы по усвоению участниками дорожного движения цивилизованных форм поведения, которые отвечают уровню развития правовой культуры современного государства [2].

Актуальный метод, который способствует обеспечению безопасности дорожного движения, а также позитивно воздействует на процесс развития правового сознания граждан, является пропаганда безопасности дорожного движения.

Работу по пропаганде безопасности дорожного движения можно встретить в разных формах:

- публикации в газетах, журналах, выступления на радио и телевидении, размещение информации посредством Интернет ресурсов;

- беседы сотрудников Госавтоинспекции с водительским составом при надзоре за дорожным движением, с трудовыми коллективами в транспортных предприятиях, с учащимися дошкольных и общеобразовательных учреждений;

- проведение общественных мероприятий среди населения, направленных на осознания всей ответственности возникшей проблемы безопасности дорожного движения.

Изучив, опыт зарубежных стран и учитывая высокие современные технические возможности, одним из эффективных способов пропаганды безопасности дорожного движения является социальная реклама, которая формирует правовую культуру участников дорожного движения.

Следует отметить, что в последнее время социальная реклама на экранах телевизоров и информационных стендах приобретает характер агрессивности. Это явно прослеживается в рекламе спортивных продуктов, таких как автотранспортных средств с демонстрацией «спортивного стиля вождения», что в большинстве случаев оказывает влияние на подсознание человека и побуждает в нем агрессию. Так, например: водители, имея в пользовании спортивный или

многоосильный автомобиль на дорогах общего пользования выполняют фигуральное вождение, которое приемлемо для закрытых площадок, а также встречаются случаи умышленного превышения установленной скорости движения снимая происходящее на мобильное устройство, размещая видео с допущенными нарушениями в социальные сети.

В целях формирования правовой культуры поведения на дорогах, социальную рекламу необходимо создать по принципу положительного поведения граждан - участников дорожного движения. Анализ уже существующей социальной рекламы в области безопасности дорожного движения показывает, что она построена на запугивании и возбуждении негативных эмоций. Например: «если вы сели за руль в нетрезвом уме, рискуете твердой памятью», «для управления этими лошадьми нужна только одна голова». Метод запугивания не всегда является эффективным, в большинстве случаев он подталкивает водителей к некоторой озлобленности и осознанности допускаемых нарушений, у граждан включается принцип психологической защиты. Отрицательный тип рекламы разрушает положительную установку социального ролика.

Главная задача социальной рекламы не призывать, а очень деликатно показать, что целесообразно будет соблюдать ПДД, так как это несет более выгодные временные затраты, двигаясь в общем транспортном потоке и соблюдая скоростной режим, не произойдет негативных последствий, в следствии чего не наступят материальные потери на ремонт автомобиля. Необходимо затронуть сознание граждан направленное на материальную выгоду и попытаться сыграть на чувствах любви к своему «железному коню».

Таким образом, социальная реклама не должна быть коммерческо – социальной, а иметь социально – психологическую специфику. При этом, если речь идет, о социальной рекламе посвященной безопасности дорожного движения, то приоритет следует уделять общественным ценностям, таким как взаимоуважение на дороге, предельная осторожность при управлении транспортным средством, развитие у граждан чувства ответственности за жизни других участников дорожного движения. Необходимо добиться от каждого участника, что безопасность дорожного движения это всеобщая проблема.

Используя социальную рекламу в качестве профилактики, необходимо истолковывать даваемую информацию доступно не используя текст официального документа, так как в своем большинстве участники дорожного движения представители разных профессий и социальных групп. Словосочетания должны иметь смысл обязательных требований, но не деловой текст официального документа.

Для повышения дисциплины вождения не надо сразу призывать, «что это нельзя», это вызовет «дух противоречивости», необходимо дисциплинировать водителей поэтапно, начиная с обращения внимания, о необходимости беречь себя, а далее применить социальную рекламу, указывая на соблюдение ПДД.

Демонстрируя рекламу спортивных предметов (автомобилотранспортных средств) необходимо отражать обязательное соблюдение ПДД, а использование спортивных возможностей применять на специальных трассах и отведенных для спортивных целей участках.

При трансляции телевизионных передач или фильмов, необходимо моменты нарушения ПДД исключить или в конце сюжета пресечь нарушение сотрудниками полиции. Управление автомобилем в видеосюжетах показывать с соблюдением ПДД, например: «использование ремня безопасности», «управление мототранспортными средствами в застегнутом мотошлеме», «разговаривать по телефону управляя автомобилем с помощью громкоговорящего устройства».

При разработке социальной рекламы возникает необходимость показать наглядно пользу от соблюдения ПДД всеми участниками дорожного движения.

Социальную рекламу целесообразно использовать в местах общего пользования, при этом хотелось бы отметить, что в придорожной полосе размещать рекламу следует на информационных стендах, не используя табло с меняющейся информацией, так как это отвлекает водителя от происходящих процессов на дороге. На сегодняшний день весьма актуальным местом для размещения социальной рекламы является сети Интернета.

Важным направлением в профилактической работе с использованием социальной рекламы, - это сформировать облик «идеального водителя» и ориентировать на повышение самооценки и самоуважения.

Реализуя комплекс мер профилактики безопасности дорожного движения, надо понимать, что одним из основных направлений деятельности должно стать использование социальной рекламы, которая учитывает психологические процессы и механизмы мыслительной деятельности участников дорожного движения. Социальная реклама в настоящий момент представляет один из путей повышения культуры участников, что является частью работы по снижению аварийности.

В современных условиях механизм обеспечения безопасности дорожного движения в России, представляет собой сложный механизм, который состоит из широкого спектра субъектов, но он так же и упорядочен множеством правовых норм, а его функционирование осуществляется при помощи огромного количества человеческих ресурсов. На сегодняшний день законодатель и хозяйствующие субъекты по оказанию транспортных услуг, принимают комплекс мер по созданию благоприятных условий труда и подготовки водителей.

Важное место в работе по стабилизации аварийности на дорогах страны играет подготовка квалифицированных водительских кадров и пропаганда безопасности дорожного движения среди уже существующего водительского состава.

Рассматривая причины ДТП, сказать однозначно, что сегодня является основной – нельзя. Однако некоторые из представителей государственных органов выдвигают мнение, что одной из главных причин является «человеческий фактор». Водитель, управляющий транспортным средством, в большинстве случаев является виновником в ДТП, причины могут быть различными, как осознанное нарушение правил дорожного движения, так и нарушения допущенные из – за невнимательности. Ранее отмечалось, что показатель состояния безопасности дорожного движения во многом зависит от дисциплины и уровня профессионального мастерства водителей.

На сегодняшний день более 85% дорожно-транспортных происшествий допущено по причине нарушения ПДД водителями транспортных средств. На долю таких ДТП приходится более 80% погибших и более 90% раненых. Из анализа аварийности, выделим группу риска водителей, имеющих стаж вождения менее 2-х лет, которая требует особого внимания, для того чтобы определить причину нарушений и с учетом сделанных выводов подготовить комплексную программу обучения и приема экзаменов. Из-за нарушений ПДД водителями – новичками совершено каждое тринадцатое ДТП (7,9 %).

В настоящее время к актуальным мерам, направленным на повышение качества подготовки водителей и профилактики безопасности дорожного движения среди его участников, можно предложить следующее:

1. Донести до сознания водителей и других участников дорожного движения понимания того, что безопасность дорожного движения является проблемой не только государства, но и общества в целом. Помимо социальной рекламы, необходимо в дошкольных и образовательных учреждениях увеличить количество практических занятий по обеспечению безопасности дорожного движения в реальных уличных условиях, показывая значимость всей опасности дорожных происшествий. В решении проблемы безопасности дорожного движения должны принимать участие: государственные органы, структуры и ведомства, хозяйствующие субъекты, граждане участники дорожного движения.

Проблема безопасности дорожного движения должна пропагандироваться не только государственными органами, но и общественными организациями. Хозяйствующий субъект, оказывающий услуги по перевозке грузов и пассажиров автомобильным транспортом, с учетом проводимой профилактической работы, должен анализировать работу каждого водителя и по итогам годовой работы проводить допуск к управлению служебным автотранспортом, применяя поощрительные меры за отсутствие нарушений ПДД и безаварийное управление. На рабочих собраниях в организациях не имеющих в эксплуатации автомобильный транспорт в обязательном порядке проводить разъяснительную работу с персоналом по теме «Безопасность дорожного движения», информацию о проведенных мероприятиях размещать на имеющихся информационных ресурсах. Решение проблемы безопасности дорожного движения необходимо выдвинуть как одну из главных и сделать ее всеобщей. Необходимо централизовать управление со стороны государственных органов, а не распределять проблему между различными ведомствами. Принимая меры надо учитывать, что автомобильный парк в стране увеличивается, и поэтому должно быть равное соотношение мер и проблем.

2. В целях надлежащего контроля за сдачей квалификационного экзамена в обучающих учреждениях, необходимо обязательное применение видеозаписи процедуры сдачи экзамена. В

случаях систематических нарушений в работе устройств видеозаписи и выявленных нарушений порядка проведения экзамена привлекать к ответственности учреждения, вплоть до прекращения деятельности.

3. Ограничить количество обучающихся учреждений по занятиям в пределах одной площадки по первоначальным навыкам управления. Это позволит устранить дефицит времени при выполнении всего комплекса упражнений.

4. В целях повышения качества обучения водительских кадров, необходимо обязать обучающие организации обеспечить сопровождение кандидатов в водители до окончания полного комплекса сдачи экзаменов. Данная мера позволит более ответственно подходить к подготовке водительских кадров.

5. Переработать подход к предоставлению права управления транспортными средствами. Права и свободы в области управления транспортным средством не могут быть безграничными, так как они затрагивают интересы других граждан и могут представлять реальную угрозу для их жизни и здоровья. Право на управление транспортным средством необходимо предоставлять гражданину не только учитывая его состояние здоровья, технику вождения, но следует изучить его психологические особенности личности, способность реагировать в разных стрессовых ситуациях, осознание гражданином, что он водитель, лицо управляющее источником повышенной опасности. Поэтому, прежде чем давать право управлять транспортным средством надо убедиться, что гражданин не способен угрожать благополучию и безопасности других участников дорожного движения. Методика обучения будущих водителей, должна включать тестирование на предмет выявления психоаналитических и интеллектуальных способностей с использованием тренажеров, на которых осуществляется моделирование аварийных ситуаций. В порядке выполнения контрольных функций обратить особое внимание на автошколы, предоставляющие услуги в наиболее короткие сроки, в целях исключения формального подхода к обучению.

На сегодняшний день анализ социальных аспектов безопасности дорожного движения сталкивается со сложившимся понятийным аппаратом, который охватывается общим кругом – «транспортная безопасность», представляющим общее состояние транспортной системы страны[3].

Под безопасностью на дорогах страны следует понимать защищенность от возникающих опасностей и угроз, которые способны нанести вред интересам жизни граждан. Структуру понятия можно раскрыть следующими компонентами:

- представление о безопасности на дорогах;
- отношение личной безопасности и безопасности других участников;
- готовность совершить предупредительные действия в целях предотвращения опасностей;
- навыки и умения обеспечения безопасного поведения на дорогах в пределах своих возможностей.

Близким является понятие «безопасность дорожного движения», которое представляет систему организации дорожного движения, обеспечивающую безопасное передвижение транспортных средств по дорогам без ущерба для жизни людей и перевозимых грузов. Безопасность дорожного движения определяет характер организации компонентов системы (инфраструктура и участники дорожного движения) и их связи.

Следует отметить, что система обеспечения безопасности дорожного движения состоит из компонентов, которые определяют причины ДТП:

- развитие дорожно – транспортной сети и ее эксплуатационно – техническое состояние;
- структура и объем существующих транспортных потоков;
- техническое состояние автомобильного парка страны;
- технологии используемые в дорожно – транспортной системе;
- квалификация, подготовка, дисциплина водителей и других участников дорожного движения;
- морально – этические нормы участников дорожного движения;
- нормативно – правовая база и система исполнения обязательных требований;
- взаимодействие участников дорожного движения и транспортных средств различного назначения и ведомственной принадлежности;
- характеристики и свойства технических, организационных и информационных систем.

Теоретически важным понятием следует считать «культуру безопасного поведения на дороге». В литературе можно встретить только близкие понятия определения. Например, в работе

А.М.Якупова изложено понятие «транспортной культуры» в целом[4]. Из данного определения сложно отличить культуру безопасности от полученных знаний и навыков, которые человек получает в процессе социализации. Понятие «культура безопасности участника дорожного движения» должна представлять совокупность полученных знаний и навыков участником дорожного движения, а также принятие решений в совершаемых им действий и предвидении наступления возможных последствий.

Таким образом, следует отметить, что пропаганда культуры и безопасности дорожного движения должна быть одним из важнейших направлений в работе Госавтоинспекции по профилактике аварийности на дорогах страны. Однако для этого требуется создание информационно – правового поля, которое обеспечит достаточный уровень социального, педагогического и психологического воздействия на участников дорожного движения. Проводимая работа должна быть направлена на понимание обществом серьезности проблемы и личной заинтересованности в ее решении, на необходимость разумного, ответственного и взаимоуважительного, дисциплинированного поведения на дорогах. Лица, осуществляющие деятельность по подготовке водительских кадров, должны понимать всю серьезность проблемы безопасности дорожного движения, так как водительский состав составляет большую часть участников дорожного движения.

Для эффективного решения проблем, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, необходимо создание единой организационно-правовой системы профилактики и предупреждения дорожно-транспортных происшествий. Полагаем, что такая система позволит не только сохранить накопленный потенциал, но и приведет к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях и сформирует предпосылки для достижения стратегических целей снижения дорожно-транспортного травматизма на перспективу.

1. Данные взяты с официального сайта Госавтоинспекции: // Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> .
2. Приказ МВД России от 10 августа 2006 г. № 621 «О проведении мониторинга» // АИПС «НПА МВД России».
3. Кравченко Т.А., Поспеев К.Ю. Проблемы пропаганды безопасности дорожного движения // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. 2017. № 18-3. С. 90-92.
4. Лебедева М.Ю. Пиджаков А.Ю. Дефиниция «транспортная безопасность» // Научный вестник МГТУГА. 2013. №196.С 69.
5. Якупов А.М. Транспортная культура: философское и социокультурное обоснование природы//Жизнь.Безопасность.Экология.2008.№1–2.С.140-154.

Былинин И.А. — старший преподаватель, кафедра организации деятельности ГИБДД, Орловский юридический институт МВД России имени В.В.Лукьянова;

Сабинин А.А. — преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

К ВОПРОСУ КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА) ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЛИЦ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИХ УСЛУГИ КРАТКОСРОЧНОЙ АРЕНДЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В современных условиях развития рынка предоставляемых услуг в России особое внимание следует уделить услугам каршеринга. Количество зарегистрированных пользователей каршеринга постоянно растет, что оказывает влияние на транспортную ситуацию в больших городах. Например, в Москве автомобильный парк каршеринга насчитывает около 20 тыс. единиц, а пользователей - более 1000000 человек[8]. Благодаря тому, что автомобили услуг каршеринга могут использоваться несколькими водителями в сутки, снижается нагрузка на автомобильные дороги, и улучшается экологическая ситуация в городе.

Появление услуг краткосрочной аренды транспортных средств заставляет задуматься о действительном влиянии, перспективах развития и эффективности каршеринга как инструмента эволюции трафика в мегаполисе и перехода на новую ступень.

Цель каршеринга не коммерческая, а идеологическая, связанная со снижением нагрузки на городские улицы и возможность привести пользование автомобиля к его максимально эффективному виду.

Позиционирование каршеринга должно осуществляться главным образом как средство борьбы с автомобилизацией, а не как вида транспорта, несущего дополнительную нагрузку на трафик. Однако, условия пользования каршерингом автомобилей, предъявляемые владельцами компаний, позволяют гражданам не посещать офисы для заключения договора аренды, что приводит к бесконтрольности технического состояния автомобиля и его скрытых неисправностей, которые не представляется возможным обнаружить при поверхностном визуальном осмотре, а также не контролируемом физическом состоянии водителя (возможности нахождения в состоянии опьянения), наличие водительского удостоверения, отсутствие сведений о факте лишения права управления, отсутствие фактического контроля за порядком и правилами перевозки людей и грузов. Но, следует отметить, что физическое посещение офисов каршеринговых компаний тоже не снимает возникающих рисков в случае пользования сервисом посредством мобильного приложения. Поэтому в сложившейся ситуации возникает необходимость в мероприятиях надзорного характера со стороны государственных органов.

В каршеринге автомобиль арендуется на короткий промежуток времени. В России сегодня рынок каршеринга, несмотря на всю свою молодость в сравнении с другими странами, растет и развивается крайне стремительно. В настоящее время опасение вызывает отсутствие необходимости посещения каршеринг-компаний для заключения договора краткосрочной аренды транспортного средства. Получается, что компании не видят физически, кому доверяют управлять транспортными средствами.

Следует отметить, что водитель, управляющий арендованным автомобилем, несет по условиям договора административную ответственность во всех случаях нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД), а также наступает гражданская ответственность при возмещении ущерба. Есть определенные условия возмещения ущерба в случаях, если клиент попадает в дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) на каршеринговом автомобиле.

Сейчас сложилась ситуация, что нормативная база по краткосрочной аренде (каршерингу), представлена лишь на региональном уровне, а судебная практика наполнена спорными ситуациями между арендодателями и арендаторами. В постановлении Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. № 405-ПП закреплено определение услуги: краткосрочная (до 24 часов) аренда легковых автомобилей на основе поминутной тарификации физическим лицам для целей, не связанных с осуществлением такими физическими лицами предпринимательской деятельности[4]. Так, постановление определяет, что такие услуги могут предоставлять только юридические лица и индивидуальные предприниматели. Постановление Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. № 405-ПП, указывает, что каршеринг - это аренда автомобиля физическим лицом для целей, не связанных с предпринимательством.

Ранее авторами в ряде работ анализировалось правовое регулирование понятия «каршеринг». Так, Т.А. Бубновской рассматривались правовые аспекты каршеринга, где автор проводит некоторое сравнение с понятием проката.

Следует отметить, что сегодня встречаются компании, которые считают свою деятельность, связанную с каршерингом, а используют вид основной деятельности по услугам аренды и лизинга. Прокат является публичным договором, следовательно, обязывает к заключению договора. При этом каршеринг предполагает высокую мобильность, а арендатор может оказаться не вполне добросовестным в предыдущих отношениях, тогда, если воспринимать каршеринг как прокат, у арендатора не будет оснований для отказа в заключении нового договора.

Высокая мобильность каршеринга предполагает также, что такой услугой могут воспользоваться граждане, имеющие место жительства в тысячах километрах от Москвы, поэтому арендаторы стараются убрать риски, связанные с судебными разбирательствами по месту нахождения истцов [5].

Ученым предлагается ввести легальное определение каршеринга на федеральном уровне. Однако возникает вопрос, это будет новое понятие, которое найдет свое закрепление в Гражданском кодексе или будет соответствовать требованиям уже существующим в правовом поле. Полагаем, что имеющиеся толкования каршеринга как краткосрочной аренды транспортного средства, должны соответствовать уже закрепленному понятию «аренда», и требует своего толкования термин «краткосрочная», в целях определения временного интервала предоставления услуг.

Следует отметить, что сейчас в условиях стремительного роста парка каршеринговых автомобилей и вместе с ним увеличение количества ДТП по вине водителей арендованных автомобилей обуславливают необходимость в единой ответственности арендаторов перед арендодателями, так как в большинстве случаев одна компания принимает жесткие меры за нарушения условий договора, а другая, в целях привлечь клиентов, предоставляет лояльные условия.

Полагаем, что компании каршеринга работают по договорам, которые составляют в своих интересах, не учитывая положения действующего законодательства. Именно отсутствие правового регулирования заставляет компании прибегать к сомнительным оборотам при составлении договоров и правил пользования каршеринговыми услугами. Юристы компаний используют разного рода «препятствия», которые в некоторых местах противоречат нормами закона. Это и законодательство о персональных данных, и о правах потребителей, и прочие смежные законодательные акты. При изучении предлагаемых договором условий можно найти множество деталей, которые не соответствуют требованиям законодательства, поскольку ущемляют права арендаторов по договорам. Поэтому, этот не урегулированный процесс на рынке каршеринга затрудняет выработку подходов учитывающих обоюдные интересы как потребителей услуг, так и самих компаний, что в последующем влечет обширную судебную практику и привлечение к договорной ответственности согласно Гражданского кодекса.

Гражданско-правовое регулирование отношений по совместному использованию транспортных средств на примере каршеринга рассмотрено в работе И.З. Аюшеевой, где автором достаточно изучены проблемы определения того, к какому виду договора аренды можно отнести каршеринг. Автором предполагается, что к отношениям каршеринга могут быть применены общие положения о договоре аренды с учетом действия принципа свободы договора и положения законодательства о защите прав потребителей в случае их нарушения[6].

Следует отметить, что на сегодняшний день обозначенная проблематика не нашла решения и требует дальнейшего исследования с выработкой конкретных предложений в правовом поле. Полагаем, что договор каршеринга должен иметь типовой образец, который будет учитывать интересы арендаторов и арендодателей, подготовленный с учетом действующих норм законодательства. Однако, в чистом виде договор не следует относить ни к одному из договоров Гражданского кодекса, но следует выделить, что конструктивной основой будет являться понятие «аренда». Прием и сдача транспортного средства, осуществляемые через мобильное приложение, могут иметь силу акта приема-передачи, что позволит уменьшить множественные споры по возмещению убытков в случаях повреждения транспортного средства. Однако, к работе мобильного приложения следует добавить требования к техническим устройствам, при помощи которых производится фото-фиксация транспортного средства при приеме и сдаче пользователем, так как четкость изображения деталей кузова должна давать возможность действительного восприятия технического состояния.

Начальник ГУ ОБДД Черников М.Ю. считает: «Каршеринг надо развивать так, чтобы можно было однозначно идентифицировать лицо, которое садится в автомобиль. Опять же, говоря об электронных базах, если, например, камера будет сканировать водителя и делать вывод, что да, это лицо допущено до вождения, возможно, это будет предотвращать многие проблемы.»[10].

Безусловно, с увеличением парка каршеринговых автомобилей будет расти количество ДТП с участием таких автомобилей, поэтому возникает необходимость в жесткости требований по обеспечению безопасности дорожного движения по допуску к управлению[7]. Проанализировав услуги каршеринга, можно отметить, что в развитии общественных отношений транспортная мобильность играет важную роль, как в социальной, так и в экономической сфере. Однако, с позиции сохранения жизни и здоровья граждан, а также обеспечения безопасности дорожного движения, возникают некоторые вопросы привлечения к ответственности в случаях выявления причин и условий, способствующих совершению правонарушений.

Рост автомобильного парка каршеринговых автомобилей, обуславливает необходимость в рассмотрении вопросов, связанных с ответственностью юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по допуску к управлению автомобилем лиц, не имеющих право на управление транспортными средствами, а также при выявлении технической неисправности автомобиля, которую водитель не сможет визуально обнаружить при осмотре, однако это послужит причиной совершения дорожно-транспортного происшествия в следствии ненадлежащего контроля за

техническим состоянием. Законодательное закрепление понятия «каршеринг» позволит создать систему электронного взаимодействия с государственными органами, отвечающими за обеспечение безопасности дорожного движения, тем самым появится возможность проверять будущих клиентов на наличие права управления транспортными средствами. За правовую основу понятия каршеринг следует взять постановление Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. № 405-ПП, где каршеринг - это краткосрочная (до 24 часов) аренда легковых автомобилей на основе поминутной тарификации физическим лицам для целей, не связанных с осуществлением такими физическими лицами предпринимательской деятельности. Однако, в целях совершенствования содержания договора в раздел права и обязанности сторон предлагаем внести соблюдение обязательных требований по обеспечению безопасности дорожного движения в сфере эксплуатации транспортных средств юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями.

В таком варианте условий договора появляется возможность, во-первых, осуществлять контроль за каршеринг – компаниями, в части привлечения к ответственности за несоблюдение обязательных требований по обеспечению безопасности дорожного движения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, при технической эксплуатации транспортных средств, во-вторых, применить метод федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения - проверку, в-третьих, обеспечить единые централизованные стоянки принадлежащих им транспортных средств в границах городских поселений.

Следует отметить, что сложившаяся сегодня ситуация на рынке каршеринга, допускает стоянку автомобилей в различных местах города, а технический контроль практически отсутствует, так как для каршеринга приобретаются новые автомобили, которые первые четыре года не проходят государственный технический осмотр [2]. Сейчас, для каршеринга единственное средство контроля за техническим состоянием - это прохождение государственного технического осмотра транспортного средства, что позволит выполнить целый комплекс проверочных мероприятий при помощи диагностического оборудования. Поэтому возникает необходимость в проведении технического осмотра каждые шесть месяцев, по примеру автомобилей, используемых в такси.

Наша позиция обосновывается тем, что автомобили, используемые для каршеринга, ежедневно эксплуатируются с большим количеством дорожного пробега. В современных реалиях в России практически не определены роли, в возникающих правоотношениях по краткосрочной аренде транспортных средств. Но вместе с тем, сложившаяся ситуация на рынке услуг каршеринга требует принятия конкретного правового механизма привлечения к ответственности за нарушения действующего законодательства, лиц предоставляющих услуги каршеринга, в случае не выполнения требований законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения. Компании, предоставляющие услуги каршеринга предпринимают меры по недопущению к управлению лиц, не имеющих права управления, а также находящихся в состоянии опьянения и передачи управления другим лицам. По условиям договора это делать запрещено, за что предусмотрены штрафные санкции к арендаторам автомобилей, причем в компаниях они различаются по условиям договора.

В рассмотрении случаев передачи управления транспортными средствами лицам, не имеющих право управления, важно отметить, что к административной ответственности привлекаются собственники транспортных средств. Так, в соответствии с определением Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 28.11.2019 № 88-590/2019 по делу № 2-640/2019 «...Под владельцем транспортного средства следует понимать юридическое лицо или гражданина, которые используют его в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, оперативного управления либо на других законных основаниях (например, по договору аренды, проката, по доверенности на право управления транспортным средством)...» и определением Верховного Суда РФ от 22.11.2016 N 41-КГ16-37 «Если собственник автомобиля предоставляет другому лицу возможность использовать свой автомобиль, зная об отсутствии у этого лица водительских прав, и в результате управления последним причиняется вред третьим лицам, собственник может быть привлечен к долевой ответственности наряду с лицом, управлявшим автомобилем и непосредственно виновным в причинении вреда.

Передача автомобиля в эксплуатацию лицу, заведомо не имеющему право управления им, может рассматриваться как вина собственника в неправомерном выбытии источника повышенной опасности из своего владения по правилам п. 2 ст. 1079 ГК РФ.». Таким образом, полагаем, что лиц, пользующихся услугами каршеринга, следует привлекать к административной ответственности по

части 3 статьи 12.7 и части 2 статьи 12.8 КоАП, в случаях передачи управления лицам не имеющих право управления или находящимся в состоянии опьянения. Так как, в предложенном для правового закрепления понятия каршеринг, услуга представляет собой аренду на короткий срок, а из определения Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 28.11.2019 N 88-590/2019 по делу № 2-640/2019 договор аренды предоставляет гражданину право собственности на законных основаниях. В случае закрепления в правовом поле понятия «каршеринг», где по условиям договора юридические лица и индивидуальные предприниматели будут осуществлять совою деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, появляется возможность привлечения каршеринговых компаний к административной ответственности по статье 12.32 КоАП. Так, пункт 21 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» предусматривает, что действия (бездействие) лица, связанные с допуском к управлению транспортным средством водителя, не имеющего права управления транспортными средствами, образует состав административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.32 КоАП РФ, где необходимо учитывать, что данное административное правонарушение характеризуется умышленной формой вины.

Так, в случаях если после оформления договора (аккаунта) услуг каршеринга, пользователь был лишен права управления транспортными средствами и его договор (аккаунт) не были прекращены, а пользователь продолжает управлять транспортным средством, то полагаем, что данный факт будет свидетельствовать о наличии вины в действиях каршеринговой компании.

Неотвратимость наказания лиц, предоставляющих услуги каршеринга, позволит повысить безопасность дорожного движения в сфере эксплуатации транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям. Юридические лица в целях избежать наказания, будут принимать меры, исключая нарушения требований законодательства лицами, допущенными к управлению транспортных средств компаний. Так, закрепление в правовом поле понятия «каршеринг» позволит применить к нему положения действующего законодательства. Полагаем, что единые условия договора позволят урегулировать процесс на рынке каршеринга и обеспечить соблюдение законных прав, свобод и интересов потребителей услуг. Совершенствованию содержания договора каршеринга будет способствовать добавление к его условиям, что юридические лица и индивидуальные предприниматели несут ответственность за несоблюдение обязательных требований законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств.

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ.
2. Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», статья 15.
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения» статья 20.
4. Постановление Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. № 405-ПП «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве» (ред. от 08.08.2017).
5. Бубновская Т.А., Суворов Ю.Б. К вопросу о каршеринге: правовые аспекты / изд. «Юрист». 2018. № 7. С. 32-36.
6. Аюшеева И.З. Гражданско-правовое регулирование отношений по совместному использованию транспортных средств на примере каршеринга / Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2019. №2. С.25-32.
7. Показатели безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 10.04.2022).
8. <https://www.autonews.ru/news/5e3d66b29a7947551cae80cd>
9. <https://www.autostat.ru/articles/39345/>
10. <https://news.sputnik.ru/obschestvo/d99e9d0f217f4ed149b2cde1ac2d5376190aeec9>

Воронов А.М. —главный научный сотрудник 1-го Отдела Научно-исследовательского центра № 4 ФГКУ Всероссийского научно-исследовательского института МВД России, доктор юридических наук, профессор, полковник милиции в отставке, эксперт РАН.

Татарян В.Г. —профессор кафедры Административного права Московского университета МВД России им. В.Я. Кикотя, доктор юридических наук, профессор, Почетный работник высшего профессионального образования РФ, Почетный сотрудник налоговой полиции РФ, Отличник Советской милиции МВД СССР, Почетный сотрудник финансовой полиции

Кыргызской Республики, Почетный работник МЧС Кыргызской Республики, Почетный ветеран МВД Республики Казахстан, Академик Евразийской Академии административных наук, полковник в отставке.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ IT-ТЕХНОЛОГИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Обращаясь к истории данного вопроса, напомним, что в Советском Союзе численность населения на 1991 год составляла 293 миллиона человек, что практически было в два раза больше населения современной России, которая в настоящее время составляет 147 миллионов человек. Вместе с тем анализ статистики в СССР свидетельствовал о том, что в советские времена в среднем за год выявлялось примерно 900 тысяч различных административных правонарушений. Причем не только в сфере безопасности дорожного движения, но и во всех сферах жизнедеятельности советского общества.

Начнем с того, что развитие современного общества неразрывно связано с уровнем развития транспорта и транспортной инфраструктуры. Автомобильный транспорт является в числе лидеров по перевозкам людей, грузов, ценностей и проч. Однако, главная угроза, которую таит в себе транспорт в настоящее время – это дорожно-транспортные происшествия и их негативные последствия. По официальным данным в мире среди основных причин смертности и инвалидности детей и молодых людей в возрасте от 5-ти до 29-ти лет занимает дорожно-транспортный травматизм.

Напомним, что Федеральный проект РФ «Безопасность дорожного движения» (далее - Федеральный проект) был направлен на достижение к 2024 году целевого показателя сокращения смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом - до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году - стремление к нулевому уровню смертности).

В настоящее время наблюдается позитивная тенденция сокращения смертности. Так, с 2012 года количество погибших на дорогах снизилось на треть (с 27.991 в 2012 году до 19.088 в 2017 году). Показатели федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» были выполнены ранее намеченного срока. Эти результаты подтвердили верность выбранного подхода, основанного на комплексном системном воздействии на все субъекты правоотношений в области безопасности дорожного движения.

Решение вышеназванной актуальной задачи, поставленное Президентом Российской Федерации В.В. Путиным, потребует активизации усилий всех заинтересованных органов государственной власти страны. При этом, на наш взгляд, будет целесообразно сохранить подходы к организации этой работы, положительно зарекомендовавших себя в предыдущие годы.

В то же время, при сохранении существующей динамики сокращения смертности в дорожном движении, достичь поставленных целей, очевидно, пока не удастся в полном объеме. Для этого необходимы выработка и применение новых подходов к повышению безопасности дорожного движения в стране. Достижение указанных целей будет осуществляться за счет материально-технического перевооружения контрольно-надзорных органов и аварийно-спасательных служб, развития информационных технологий, оснащения организаций здравоохранения санитарным транспортом, пропагандистско-воспитательной работы, в том числе среди несовершеннолетних участников дорожного движения и их родителей.

Планируется также эффективно решить задачи по повышению ответственности участников дорожного движения за наиболее грубые нарушения правил дорожного движения, повышению совершенствованию квалификации водителей транспортных средств, обеспечению соответствия технического состояния транспортных средств установленным требованиям, созданию правовой основы для развития беспилотных технологий управления автомобилями и иными средствами индивидуальной мобильности.

Здесь мы имеем ввиду: использование современных электросамокатов, сигвеев, гидроскутеров, моноколес и иных современных средств индивидуальной мобильности, которыми в последние годы активно стали пользоваться не только взрослые люди, но и молодежь, подростки и даже дети. Так, например, только в г. Москве за 6 месяцев 2021г. на электросамокатах, которыми активно стали пользоваться простые молодые курьеры, доставщики различных промышленных товаров, продуктов

питания, напитков, в том числе и алкогольных, и иных заказов, оформленных гражданами через телефоны и компьютеры, сотрудниками МВД было выявлено более 200 ДТП, которые привели не только к травмам и смертельным исходам самих курьеров, но и, к большому сожалению, граждан различного возраста, на которые наезжали эти курьеры, не соблюдая правил дорожного движения и соответствующие знания и умения.

Как показывает опыт развитых стран мира, при стремительном в настоящее время росте уровня автомобилизации многих стран мира, в том числе и стран СНГ, для надлежащего обеспечения БДД необходимо применение соответствующих мер по улучшению состояния УДС и ОДД. Кстати, именно на это был в свое время направлен Федеральный закон от 29.12.2017г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»[3].

В вышеназванном ФЗ РФ федеральные законодатели включили семь основных принципов организации дорожного движения (далее - ОДД) в Российской Федерации. Далее мы их перечислим: «соблюдение интересов граждан, общества и государства при осуществлении организации дорожного движения; обеспечение социально-экономического развития территории Российской Федерации; приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов; приоритет развития транспорта общего пользования; создание условий для движения пешеходов и велосипедистов; достоверность и актуальность информации о мероприятиях по организации дорожного движения, своевременность ее публичного распространения; 7) обеспечение экологической безопасности» [3].

Вышеназванным Федеральным законом РФ также были определены основные полномочия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области ОДД. Была установлена также возможность создания организаций, осуществляющих функции в области ОДД, введен учет основных параметров дорожного движения, определены требования к парковкам общего пользования и к платным парковкам, а также к ОДД при размещении объектов капитального строительства, установлен законодательный порядок осуществления государственного контроля в области ОДД.

Отдельно отметим, что в Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения», принятый еще 10.12.1995 г. № 196-ФЗ, была включена норма, согласно которой технические средства обеспечения транспортной безопасности (в том числе системы и средства сигнализации видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи), предназначенные для использования на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения транспортной безопасности, подлежат обязательной сертификации. В этих целях Правительством Российской Федерации были утверждены требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности, которыми для систем видеонаблюдения и интеллектуального видеонаблюдения предусматриваются, среди прочих, следующие обязательные функции: - видеоверификация тревог; - идентификация физических лиц; исполнение алгоритмов и функционирование аппаратно-программных средств, работающих по алгоритмам: «Оставленный (исчезнувший) предмет», «Движение в запрещенном направлении» и «Нетипичные изменения в сцене».

Представляется, что упомянутые инновационные средства обеспечения транспортной безопасности имеют широкий потенциал использования, не ограничивающийся только вопросами защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства.

Между тем, необходимо отметить, что еще в 2016 году Межпарламентской Ассамблеей государств – участников Содружества Независимых Государств был принят Модельный Закон «О безопасности дорожного движения».[4] Основной задачей названного законодательного акта является обеспечение охраны жизни и здоровья граждан государств – участников Содружества Независимых Государств, защиты их прав и законных интересов, собственности юридических и физических лиц, а также окружающей среды.

В целях предупреждения и контроля за соблюдением участниками дорожного движения установленных ПДД в крупных городах-миллиониках современной России в настоящее время широко применяются технические средства фото-видеофиксации. Некоторые исследователи в своих научных публикациях выделяют следующие основные события, фиксирование которых

осуществляется в интересах фиксации нарушений ПДД: проезд без совершения правонарушения; фиксация нарушения скоростного режима; фиксация нарушения правил остановки и стоянки; движение по выделенной полосе, предназначенной для маршрутных транспортных средств; проезд на запрещающий сигнал светофора; проезд без включенных дневных ходовых огней или ближнего света и др.[20].

Кроме того, органы внутренних дел нашей страны применяют и результаты интеллектуальной обработки данных видеомониторинга автомобильного потока для решения задач оперативного розыска, в том числе похищенных автомобилей. К примеру, находящаяся в эксплуатации МВД России, так называемая система «Паутина», осуществляет анализ информации о перемещении транспортных средств с более чем 111 тыс. технических средств видеонаблюдения и решает задачи распознавания марки автомобиля, розыска автомобиля по части номера, определения автомашин «двойников», а также иных задач оперативного характера.[4].

Следует отметить, что уже на первых этапах работы данное программное средство получило положительную оценку специалистов и было признано перспективным элементом общей системы мер в борьбе с правонарушениями в области автомобильного транспорта. Подробнее смотрите, например, публикацию Адамяна Р.Э. «Особенности предупреждения тайного хищения автотранспорта в мегаполисе» в научном журнале «Российский следователь». 2016. № 16. С. 35 – 37. [20]

Мы также разделяем мнение наших коллег по поводу того, что в настоящее время цифровая трансформация технических средств видеонаблюдения дает ощутимые результаты в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения. Так, по официальным данным ГИБДД МВД РФ только в 2020 г. Было зафиксировано около 150 миллионов административных правонарушений на российских дорогах. А это на 20 миллионов больше, чем в 2019г. При таком подходе практически каждый второй россиянин и находящиеся в России иностранные граждане из стран СНГ, являются правонарушителями. При этом по статистике ГИБДД МВД РФ только в Москве выявляются водители, которые умудряются совершать по 200-ти, 300, 400, а то и по 600-т административных правонарушений правил дорожного движения в год. При этом многие из них своевременно не оплачивают административные штрафы. А иногда просто умудряются использовать не свои госномера или публично хвастаются их отсутствием вообще, попыткой подкупить инспекторов ГАИ, причем некоторые блогеры смело выкладывают данную информацию даже в сети видео.

Как показывает госстатистика, ужесточение мер административной ответственности за нарушение ПДД в РФ значительно сказывается на состоянии аварийности на автомобильных дорогах, при этом по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 2020 г. количество погибших граждан, в результате аварий транспортных средств, снизилось на 5,4%.

Однако приведем пример того, что активные пользователи, взятых в аренду или купленных электросамокатов, весьма часто, если не многократно в день, дерзко нарушают правила дорожной безопасности на автодорогах, пешеходных дорожках или на официальных велодорожках, гоня со скоростью от 40 до 120 километров в час. Одно из самых трагических и печальных ЧП произошло в г. Москве, на «Воробьевых горах» 14 июля 2021г. Правонарушителем явился один из активных пользователей электросамоката, гражданин Республики Беларусь, который покинул свою страну из за значительного количества неоплаченных им кредитов. Он, проезжая по велодорожке на большой скорости, примерно до 100 км в час, выехал на встречную полосу и грубо протаранил 80-ти летнего доктора биологических наук, профессора, главного научного сотрудника «Института проблем передачи информации им. Харкевича» Пигарева Ивана Николаевича, который скромно ехал, на простом велосипеде, к себе на работу. От сильного удара почетный ветеран науки упал на асфальт, сильно ударился головой о бордюр и получил огромную травму. Его срочно доставили в больницу, но спасти, к нашему огромному сожалению, не смогли. Светлая ему память!

Этот страшный пример говорит о том, что в настоящее время, Министерством транспорта РФ совместно с ГИБДД МВД РФ необходимо подготовить проект соответствующих поправок к Правилам дорожного движения, которые подразумевают появление термина «СИМ» - «Средства индивидуальной мобильности» (электросамокаты, сигвеи, моноколеса, гироскутеры и т.д.).

Далее напомним, что действующий в настоящее время в России Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995г. № 196-ФЗ в редакции ФЗ РФ от 02.07.2021 г. №

331-ФЗ), [2] 1, который является ключевым для сферы БДД, по мнению многих научных исследователей, носит скорее рамочный характер по причине большого количества содержащихся в нем отсылочных норм и, как следствие, низкой эффективности механизма их реализации.

Мы также полагаем, что основные законодательные термины, указанные в части первой ст. № 2 – «Основные термины» ФЗ РФ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995г. № 196-ФЗ, могут быть уточнены и дополнены в соответствии с «Программой Экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций», утвержденной в соответствии с ФЗ РФ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» от 31 июля 2020 года № 258-ФЗ.

Так, например, поясним, что понимается под некоторыми основными терминами: - аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий) - участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-транспортных происшествий независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди; - безопасность дорожного движения - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий; водитель транспортного средства - лицо, управляющее транспортным средством (в том числе обучающее управлению транспортным средством). Водитель может управлять транспортным средством в личных целях либо в качестве работника или индивидуального предпринимателя; парковка (парковочное место) - специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения; - дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб; - обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий; - участник дорожного движения - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства; дорога - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения.

Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии; тахограф - техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителя транспортного средства, управление которым входит в его трудовые обязанности.

Среди других изменений и дополнений профессиональные разработчики предлагают запретить управлять «Средствами индивидуальной мобильности» в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, а также обязательное использование фонарей или фар в темное время суток на вышеназванных «СИМ». В поправках также отмечается, что требования к СИМ будут зависеть от возраста пользователей средств индивидуальной мобильности.

Вновь обращаясь к заявленной нами вышеназванной проблематике, следует отметить, что при выполнении некоторых надстроек программного характера, технические системы обеспечения транспортной безопасности способны самостоятельно либо в составе аппаратного комплекса, также фиксировать некоторые из указанных событий и служить средством достижения целей безопасности дорожного движения. К примеру, реализация сценариев «Движение в запрещенном направлении» или «Стерильная зона» систем интеллектуального видеонаблюдения может применяться для фиксирования случаев движения по выделенной для общественного транспорта полосе, выезда на

полосы встречного движения и т.д., что послужит оптимальной реализацией целей предупреждения и пресечения широкого спектра правонарушений, связанных с эксплуатацией различных транспортных средств в нашей стране и в других странах СНГ.

Вместе с тем, функционал идентификации физических лиц, в свою очередь, может послужить эффективным средством розыска лиц, представляющих оперативный интерес.

Данные, получаемые с систем видеонаблюдения, которыми оснащены объекты транспортной инфраструктуры, могут расширить географические границы размещения конечных устройств, информация с которых анализируется системой «Паутина» и её аналогами. Практическим примером подобного применения результатов функционирования технических средств, применяемых для организации дорожного движения, в деятельности правоохранительных органов, может послужить опыт взаимодействия Центра организации дорожного движения Правительства Москвы с УГИБДД ГУ МВД России по г. Москве (в части информирования и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий) и УУР ГУ МВД России по г. Москве (в области обмена данными о перекрытиях движения по улично-дорожной сети, оказания содействия в выполнении оперативно-розыскных мероприятий). [20]

Учитывая, что режим правомерного использования сотрудниками органов внутренних дел данных, получаемых с названных технических средств обеспечения транспортной безопасности уже установлен положениями нормативных актов в области транспортной безопасности, в целях эффективного использования таких данных для решения задач обеспечения безопасности дорожного движения потребуется конкретизация и частичная доработка существующей системы законодательного регулирования в этой сфере. Напомним, что в соответствии с решением Правительства Российской Федерации (поручение от 11 июля 2018 г. № ДМ-П9-4145) планируемые мероприятия были определены с учетом основных направлений реализации «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы». Вышеназванная Стратегия была утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р.

Далее поясним, что одним из основополагающих нормативных правовых актов РФ в области профилактики нарушений Правил дорожного движения пешеходами, в том числе использующими современные средства передвижения, является Приказ МВД России от 19 июня 2015 г. № 699 «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях» (далее – приказ МВД России № 699), в котором был утвержден четкий порядок учета, сбора и анализа сведений о ДТП в нашей стране. Напомним, что в настоящее время в РФ сведения о ДТП вносятся в Автоматизированную информационно-управляющую систему Госавтоинспекции (сокращенно - АИУС) путем заполнения электронной Карточки учета ДТП. Дальнейшая обработка и анализ информации о ДТП осуществляется в электронном виде с использованием многопараметрической информационно - аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (сокращенно - МИАС).

Вместе с тем в настоящее время в системе учета ДТП средства индивидуальной мобильности отсутствуют, что в свою очередь порождает сложности в определении участников и видов дорожно-транспортных происшествий. Ввиду того, что в кодификаторе видов транспортных средств они значатся как электрические транспортные средства малой мощности, зачастую в их число при учете попадают и другие транспортные средства, использующие для движения электродвигатель (электропогрузчики, и т.д.).

Фактически при оформлении ДТП сотрудниками Госавтоинспекции, исходя из обстоятельства происшествия, осуществляется отнесение участников и видов ДТП к существующим категориям и видам происшествий. Поэтому их относят к категории «пешеход», определение которого содержит упоминание о роликовых коньках, самокатах и иных аналогичных средствах. Между тем указанные средства не могут быть приравнены к средствам индивидуальной мобильности. В связи с этим действующий порядок учета не позволяет в полной мере выделить происшествия с участием средств индивидуальной мобильности из общего массива сведений о ДТП и осуществить полноценный анализ причин и условий ДТП, что обосновывает необходимость внесения изменений в порядок учета в части уточнения категорий участников и видов ДТП.

Анализ баз данных о ДТП с участием средств индивидуальной мобильности показывает, что в связи с не установленным правовым статусом пользователя СИМ были отнесены, как к водителям транспортных средств, так и к пешеходам, в зависимости от

обстоятельств конкретного происшествия.

В случае же внесения изменений в ПДД в части установления правового статуса пользователя средства индивидуальной мобильности потребуется внесение изменений в следующие нормативные правовые акты РФ, регламентирующие учет дорожно-транспортных происшествий и порядок сбора статистических сведений о лицах пострадавших в них.

С точки зрения правил дорожного движения, лица, использующие электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколеса и иные современные средства передвижения, являются обычными пешеходами, в связи с чем, они обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним соответствующие требования. Водительские удостоверения на этот вид транспорта пока получать не требуется. Однако, учитывая потенциальную опасность для пешеходов и иных участников дорожного движения данной категории лиц необходима выработка определённых, на наш взгляд, жестких правил.

В целях усиления безопасности дорожного движения в части, касающейся применения вышеназванных современных средств передвижения, должны предлагаться, как ограничительные, так и обязательные к применению, императивы в рассматриваемой сфере. При этом должно быть запрещено:

- использовать электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколеса и иные современные средства передвижения по высокоскоростным и прочим трассам, предназначенным для движения автомобилей или общественного транспорта;
- использовать электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколеса и иные современные средства передвижения в состоянии опьянения и под действием любых препаратов, способных замедлить реакцию, также строго запрещено;

- развивать скорость электросамокатов, сигвеев, гироскутеров, моноколес и иных современных средств передвижения, выше 12 км/ч, при которых возможно сохранение равновесия. Так как, при выходе за эти пределы может произойти падение или столкновение с пешеходом на дороге, как следствие - получение травм различной тяжести;
- использовать средства при недостаточной освещенности (при отсутствии световых приборов, световозвращающих элементов одежды и (или) экипировки) и в узких пространствах, а также местах, в которых много помех и препятствий.

На наш взгляд обязательно в новых нормативных правовых актах следует предусмотреть, что:

- при использовании электросамокатов, сигвеев, гироскутеров, моноколес и иных современных средств передвижения, следует руководствоваться теми же правилами и правовыми нормами, что и для простых пешеходов;

- кататься на современных средствах передвижения обязательно следует в защитном шлеме, налокотниках и наколенниках

- это обезопасит ребенка, подростка или взрослого гражданина при возможном падении на землю, на асфальт и проч. Кроме того, важно помнить, что все вышеуказанные современные средства передвижения предназначены исключительно для личного активного отдыха вне проезжей части дорог;

- необходимо соблюдать осторожность и Правила дорожного движения и не мешать окружающим гражданам;

- необходимо сохранять хороший обзор по курсу движения, пользоваться мобильным телефоном или другими гаджетами при наличии специальной гарнитуры, не мешающей нормальному передвижению и не отвлекающей внимания;

- сохранять безопасную дистанцию до людей, любых объектов и предметов во избежание столкновений;

- при езде на электросамокате, сигвее, гироскутере, моноколесе и иных современных средствах передвижения, следует одеваться, как можно ярче, чтобы быть хорошо заметны для других лиц;

- сохранять безопасную скорость, не делать резких движений, останавливаться плавно и аккуратно;

- необходимо сохранять безопасную дистанцию для всех людей, любых объектов и предметов во избежание столкновений и несчастных случаев.

Основные угрозы безопасности для пешеходов, использующих электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколесо и иные современные средства передвижения, заключаются в том, что имеют место:

1. «Опасная привычка». «Любимая» опасная привычка пешеходов, использующих электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколесо и иные современные средства передвижения, это – начинать движение, не осмотревшись по сторонам налево, направо, не оглянувшись назад. Именно это – поворот влево, не глядя – причина подавляющего большинства столкновений с пешеходами!

2. «Пустынная улица». На таких улицах пешеходы, использующие сигвеи, гироскутеры, моноколесо и иные современные средства передвижения обычно катаются по проезжей части или, находясь недалеко от дороги, например, катаясь наперегонки, часто, не приостановившись и не оглядевшись, выезжают с ходу на проезжую часть или пересекают ее.

3. «Передвижение по проезжей части». При движении по улицам с неинтенсивным движением пешеходы, использующие электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколесо и иные современные средства передвижения часто передвигаются по обочинам проезжей части или в крайнем правом ряду на ряду с обычными автомобилями. Что является нарушением ПДД и чревато высокой вероятностью возникновения ДТП.

4. «Во дворе дома». Конечно, двор дома – это место, где «хозяевами» являются пешеходы, а водитель машины, оказавшийся во дворе, находится «на чужой территории».

Однако в тесных дворах, где приходится проезжать на электросамокате, сигвее, гироскутере, моноколесе и ином современном средстве передвижения близко к движущейся машине, лучше этого не делать: водитель может не заметить такого пешехода и совершить наезд.

5. «Пешехода не замечают». Внимание водителей на проезжей части всегда настроено на размеры автомобиля, и они легко могут упустить в своем наблюдении за дорожной обстановкой такой «малогабаритный объект», как пешеход, использующий электросамокат, сигвей, гироскутер, моноколесо и иные современные средства передвижения.

При этом в перспективе необходима разработка мероприятий по включению обязательного изучения в средней школе, гимназии учебного курса по обязанностям пешеходов со сдачей экзамена на соответствующую оценку и выставления её в последующем в школьный аттестат.

На основании вышеизложенного, представляется целесообразным сделать нам некоторые заключения. Итак, сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения зависит не только от реализуемых государством мер, но и от дисциплины и культуры на дорогах всех участников дорожного движения, а также от качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения и всей транспортной системы в целом.

Цифровая трансформация технических средств видеонаблюдения дает ощутимые результаты в сфере обеспечения безопасности всех участников дорожного движения, а также раз вышеназванные нами современные средства передвижения для которых до сих пор не установлена соответствующая учебная подготовка. При этом существенное значение имеет внедрение инновационных технологий обеспечения безопасности дорожного движения в контексте транспортной безопасности современной России. Следует также отметить, что процесс разработки отечественной нормативной правовой базы в сфере БДД, к сожалению, затянулся на довольно длительный период. Совершенствование законодательства РФ в вышеназванной нами сфере продолжается до сих пор, а в последние годы практически непрерывно, что свидетельствует о намерении руководителей органов государственной власти страны значительно улучшить правовое регулирование этой сферы. Подробнее об этом мы еще раз рекомендуем просмотреть заинтересованного читателя список использованных нами законодательных и нормативных правовых актов и научных публикаций по данной теме.

1. См.: Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001г. № 195-ФЗ (в ред. на 26.06.2021г.) (с изм. и доп., вступ. в силу с 29.06.2021г.). Напомним, что в РФ подготовлены проекты концептуально новых КоАП РФ и Процессуального КоАП РФ. Законодатели РФ планируют их принять уже после выборов 19 сентября 2021г. в ФС РФ.

2. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». // СЗ РФ.1995. № 50. ст. 4873.

3. Федеральный закон от 09.02.2007г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». // «СЗ РФ. 2007. № 7. ст. 837.

4. Федеральный закон от 29.12.2017г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

5. Подробнее см.: Постановление Межпарламентской Ассамблеи государств – участников Содружества Независимых Государств от 25 ноября 2016 года № 45-18, которым был принят «Модельный закон «О безопасности дорожного движения»».

6. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации». Утверждена Указом Президентом Российской Федерации от 14.11.2013г. № Пр-2685. // СПС «Консультант Плюс».
7. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 01.10.2020г.).
8. Подробнее см.: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. № 1090 (в ред. на 31.12.2020г.) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступившими в силу с 01.03.2021г.).
9. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р). //СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 12.05.2021г.).
10. Постановление Правительства Российской Федерации от 08.10.2020г. № 1642 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта»//URL:<http://www.pravo.gov.ru>. (Дата обращения:28.05.2021).
11. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2020г. № 2201 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства». //<http://publication.pravo.gov.ru/Document/>(Дата обращения: 28.04.2021г.)
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 14.09.2016г. № 924 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта, и внесении изменений в Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8-ми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам, либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)». // СЗ РФ. 2016г. № 39. Ст. 5648.
13. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.09.2016г. № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2016. № 40. Ст. 5749.
14. Постановление Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий».
15. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержден протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 20 декабря 2018 г. № 4// <https://mintrans.gov.ru/documents/8/9757>.
16. Приказ МВД России от 28.03.2019 № 200 (ред. 15.05.2020г.) «Об организационных вопросах по реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 15.04.2021г.)
17. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08.02.2011г. № 42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» (Зарегистрировано в Минюсте Российской Федерации 02.03.2011№ 19981) // «Российская газета». № 54. 16.03.2011г.
18. Подробнее см.: Приказ МВД России «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях», который был принят еще 19.06.2015г.№ 699.
19. Приказ Федеральной службы государственной статистики от 29 декабря 2017 года № 887 «Об утверждении методологических положений по статистике транспорта», в части дополнения перечня видов и участников дорожно-транспортных происшествий.
20. Подробнее см. работы следующих российских ученых и специалистов по вышеназванной теме: Сушко Д. Автодороги «Курортно-туристического» назначения. // Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 2 (53). 2018; Головкин В.Д., Назаров С.В. Технические средства обеспечения безопасности дорожного движения. Фотовидеофиксация: технические требования и реализация. // Транспортное право. 2017. № 2. С. 16 – 20; Баршев В. Угонщики попали в камеру. МВД запускает новые технологии розыска автомобилей. // Российская газета. № 278 (6254). URL: <http://www.rg.ru/2013/12/10/ugon.html>. (Дата обращения: 29.04.2021); Адамьян Р.Э. Особенности предупреждения тайного хищения автотранспорта в мегаполисе. // Научный журнал «Российский следователь». 2016. № 16. С. 35 – 37; Евсин А. О нестандартных ЦОДД. Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 2 (53). 2018; «Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте: под знаком резкой активизации». // Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 4 (59). 2019; Наumenков Н.К. Комментарий к Федеральному закону от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (постатейный). – «Деловой двор», 2018 г.

21. <https://национальныепроекты.пф/news/tishe-edesh-dalshe-budesh-kak-kamery-na-dorogakh-pomogayut-snizhat-avariynost> (дата обращения 29.04.2021г.) 22. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/about/upravlenie-fda/upravlenie-transportnoy-bezopasnosti/reestr-obektov-transport-infr-i-transport-sredstv/obekty-tr-infr-dor-hoz/> (Дата обращения: 28.04.2021г.).

Дерюга А.Н. — профессор кафедры административного права и административно-служебной деятельности ОВД, Дальневосточный юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, доктор юридических наук, доцент
Сон Г.Д.—адъюнкт, Дальневосточный юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации

ВОПРОСЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД РОССИИ В УСЛОВИЯХ МАССОВЫХ СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

Права и свободы человека являются высшей ценностью для Российской Федерации. Деятельность, направленная на реализацию в полной мере данных прав, является приоритетной для государства [1].

Одним из таких прав является то, что каждый имеет право на участие в культурных мероприятиях и использование культурных ресурсов. Зачастую реализация данного права происходит гражданами на массовых мероприятиях, такие как: ярмарки, городские праздники, концерты. Также одной из частей культуры является физическая культура [3]. Поэтому наряду с приведенными выше мероприятиями необходимо отметить спортивные мероприятия.

Физическая культура представляет огромный интерес для государства. Подтверждением этому является то, что одним из направлений обеспечения национальной безопасности РФ является сбережение народа России и развитие человеческого потенциала, которое обеспечивается решением одних из задач[5]:

- повышение мотивации граждан к ведению здорового образа жизни, занятию физической культурой и спортом;
- развитие сферы культуры, повышение доступности культурных благ для граждан.

Также в пути обеспечения национальной безопасности РФ «Государственная и общественная безопасность» одной из задач выделяется обеспечение безопасности проводимых на территории Российской Федерации общественно-политических и иных мероприятий[5].

Уровень развития физической культуры и спорта населения является государственным достоянием и отражает как социально-духовный уровень населения, так и военную мощь страны. Необходимо отметить неразрывную связь между спортсменами и их фанатами, особенно на международных соревнованиях. Например, футболисты называют своих болельщиков «двенадцатым игроком». Поддержка, выражающаяся в лозунгах, песнях, «кричалках», плакатах и так далее, поднимает спортивный дух, что увеличивает шансы на победу. Победа же родной команды, в свою очередь вызывает чувство гордости, которое способствует патриотическому воспитанию граждан.

Исходя из вышесказанного, значимость спортивно–массовых мероприятий несомненна, но несмотря на это, имеется также и другая сторона медали. Массовые спортивные соревнования являются источником повышенной опасности и требуют пристального внимания.

Причины этому разнообразны. Одной из них является большое количество экспрессивных, легко поддающихся провокации болельщиков. Объединенные интересом к своему спортивному клубу они стараются разнообразными способами не только поддержать свою команду и игроков, но и подавить игроков и болельщиков команды соперника, используя разнообразные способы:

- вербальные – от песен, «кричалок» до оскорблений;
- конклюдентные – от неприличных жестов до применения физической силы к другим болельщикам, либо повреждение чужого имущества;
- письменные – от плакатов, маек с надписями, фото игроков, тренеров, символики команд, до карикатур.

Объективной причиной такого поведения является сам соревновательный процесс который распространяется не только на спортсменов, но и на зрителей-болельщиков.

В настоящее время строятся новые стадионы. Новые технические прорывы позволяют увеличивать количество посадочных мест для зрителей. Самым большим по вместимости в России является стадион «Лужники», количество зрительских мест составляет 81 тыс. человек, что является одним из причинных факторов возникновения правонарушений и преступлений. Растет вместимость зрителей, соответственно, возрастает трудность обеспечения должной безопасности и охраны общественного порядка во время проведения спортивно-массовых мероприятий.

Также следует отметить, по данным статистики XXII зимние Олимпийские игры посетило около 1 млн. зрителей [8], а на чемпионате Мира по футболу в 2018 году только первые 56 матчей чемпионата мира-2018 посетили 2 576 584 зрителя. В среднем каждая игра собирала на трибунах 46 010 болельщиков [9].

Необходимо отметить, что после проведения этого масштабного мероприятия, популярность футбольных матчей в нашей стране в разы увеличилась. Как отмечает новостной сайт «www.newsru.com» посещаемость РФПЛ после проведения ЧМ 2018 выросла на 30%. Самый высокий прирост посещаемости был у «Тосно» (+197,1%), переехавшего на новый стадион «Зенита» (+174,1%) и хабаровского СКА (+87,1%) [10]. Тем самым обуславливается возможность роста правонарушений и преступлений, совершаемых на спортивно-массовых мероприятиях.

Обеспечение на территории России личной безопасности человека и гражданина, его конституционных прав и свобод, усиление роли государства как гаранта безопасности личности и общества, создание необходимой для этого правовой базы и механизма ее применения в настоящее время рассматриваются как основные задачи в области обеспечения национальной безопасности [4].

С учетом существующих угроз общественному порядку и общественной безопасности в условиях проведения спортивно-массовых мероприятий нуждаются в совершенствовании: правовые основы и практика применения административно-правовых средств охраны и обеспечения этих общественных отношений.

Необходимым условием обеспечения общественного порядка и безопасности в ходе массовых мероприятий является четкое правовое регулирование порядка их организации и проведения, а также действий органов государственной власти и местного самоуправления, направленных на предупреждение, пресечение нарушений данного порядка, привлечение к ответственности виновных лиц.

Несмотря на то, что в законодательстве традиционно используются различные термины: «охрана» применительно к общественному порядку и «обеспечение» применительно к общественной безопасности, содержание этих видов правоохранительной деятельности в основном совпадает [2]. Содержание административно-правового способа охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности обуславливается предметом административного права и представляет собой урегулированную нормами административного права деятельность определенных субъектов, направленную [2]:

- на нормативное регулирование общественных отношений органами исполнительной власти;
- на выявление условий и факторов, составляющих угрозу общественному порядку и общественной безопасности, их устранение (включая предупреждение и пресечение противоправных действий, посягающих на общественный порядок и общественную безопасность);
- на осуществление административной юрисдикции по делам о правонарушениях, посягающих на общественный порядок и общественную безопасность.

Организация массовых мероприятий состоит из трех взаимосвязанных этапов: подготовительного, исполнительного и заключительного. Подготовительный этап включает в себя принятие уполномоченными законом органами решения о проведении спортивно-массового мероприятия. Руководителю органов внутренних дел направляется соответствующее уведомление о проведении спортивно-массовых мероприятий. После чего рассматриваются следующие условия:

- сведения об организации, которая отправила уведомление;
- сроки подачи и рассмотрения данного уведомления;
- сведения о форме и месте проведения спортивно-массовых мероприятий;
- сведения об участвующих лицах в данном мероприятии;
- предполагаемое количество участников, зрителей, обслуживающего персонала;
- временные рамки проводимого спортивно-массового мероприятия;

- предоставление в определенные сроки инициаторами спортивного мероприятия руководителю органов внутренних дел:

а) плана мероприятия;

б) перечня участников, занятых исполнением распорядительных функций, их контактные данные.

Исходя из вышеуказанных условий, фиксируются предложения об изменении места, периода, цели и числа участников. В случае поступления своевременных сведений из разных источников о вероятных опасностях взрыва, используются необходимые меры с целью изменения времени, зоны проведения, вплоть до запрета на его осуществление.

Первостепенным пунктом работы руководителя органа внутренних дел (руководителя штаба) считается своевременное осуществление рекогносцировки местности, то есть места проведения спортивно-массового мероприятия. Решение таких важных вопросов, как определение границ зон оцепления, постановка задач группам, введение временных ограничений дорожного движения должно осуществляться вместе с представителями иных организаций и ведомств. Также необходимо проводить обследование местности на предмет обнаружения взрывных устройств, предотвращать обстоятельства, содействующие совершению правонарушений болельщиками.

Для организации охраны общественного порядка, обеспечения безопасности людей при проведении спортивно-массового мероприятия, с учетом сведений о времени, месте, числе участников, необходимо анализировать оперативную обстановку в городе, области, разрабатывать план с расчетом сил и средств работников полиции, иных подразделений ОВД либо войск Национальной гвардии Российской Федерации.

Также необходимо отметить важность участия сотрудников ДПС ГИБДД в обеспечении безопасности и охране общественного порядка на спортивных мероприятиях.

Одной из функций сотрудников ДПС ГИБДД является охрана общественного порядка, обеспечение общественной безопасности, предотвращение и пресечение преступлений и административных правонарушений на улицах, дорогах и иных общественных местах [6].

Функции ГИБДД в указанных местах могут показаться не совсем связанными предметом настоящего исследования. Однако, это не так.

Примером послужит инцидент, произошедший в городе Талль–Афар, в Ираке. На футбольном чемпионате были совершены два взрыва машин. Одна машина находилась рядом со стадионом, вторая же въехала на саму территорию арены. В результате инцидента 25 человек погибли, 100 человек получили тяжелые травмы.

Между тем, согласно п. 6.11 Приказа МВД России от 23.08.2017 № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» сотрудники ДПС ГИБДД должны контролировать движение транспорта вблизи и на территории мест, где проводятся массовые мероприятия [7].

Существуют некоторые виды спортивных мероприятий – массовые забеги, велосипедные гонки. Их специфика заключается в том, что маршрут данных мероприятий проходит по дорогам города. На данной территории ведущую роль в обеспечении безопасности и охране общественного порядка играют сотрудники ГИБДД. Сопровождение колонны спортсменов, перекрытие дорог, а также регулирование движения автомобилей по маршруту соревнований – осуществляют сотрудники ДПС.

Возникают случаи, когда спортивные соревнования проходят все же на стадионах, но болельщики проявляют свою поддержку на дорогах. К примеру, в 2015 году по дорогам города Хабаровска прошла акция в поддержку хоккейной команды «СКА-Нефтяник» [11]. Несколько десятков автомобилей, украшенных хоккейной символикой, колонной проехали до стадиона «Ерофей». Очевидно, целью этого позитивного явления являлась поддержка своей команды перед матчем. Если проанализировать данные деяния с точки зрения закона, то можно выявить ряд административных правонарушений в сфере дорожного движения.

Во-первых, движение автомобилей сопровождалось звуковыми сигналами, что влечет за собой административное правонарушение, предусмотренное ст. 12.20 КоАП РФ. В соответствии с п. 19.10

ПДД звуковой сигнал в населенном пункте водитель имеет право подавать только для предотвращения ДТП.

Во-вторых, пассажиры находились за габаритами автомобиля используя открытые окна, люки ТС, что также является нарушением п. 22.8 ПДД. Нарушение данного правила влечет за собой административное правонарушение, предусмотренное ст. 12.23 КоАП РФ, а также ст. 12.6 КоАП РФ (перевозка пассажира, не пристегнутым ремнем безопасности).

Следовательно, такие действия фанатов должны пресекаться, по каждому случаю составляться процессуальные документы о привлечении виновных к административной ответственности. Однако на практике этого не происходит. Возникает вопрос, почему?

Ответ заключается в том, что в акции участвует несколько десятков ТС, а это около ста человек. Люди сплочены гордостью и позитивным настроением, поддерживают свою любимую команду, действуют как единое целое. В случае остановки одного автомобиля из колонны сотрудниками ДПС остановится вся колонна, что повлечет за собой затор на дороге и для других ТС. Также необходимо учитывать тот факт, что общественной опасности для населения участники акции не несут. Но если пресечь совершаемые правонарушения, есть вероятность возникновения массового недовольства, что приведет к массовым беспорядкам. Видением решения этой проблемы является сопровождение сотрудниками ДПС данной колонны для обеспечения безопасности и охраны общественного порядка.

Подводя итоги, следует отметить, что спортивно-массовые мероприятия являются показателем жизнедеятельности и военно-политической мощи государства. Поэтому обеспечение безопасности и охрана общественного порядка на данных мероприятиях является особо значимым. Одним необходимым звеном должного обеспечения безопасности и охраны общественного порядка на спортивных соревнованиях является ДПС ГИБДД.

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 01.07.2020 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ, 01.07.2020, № 31, ст. 4398.
2. «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ //www.consultant.ru
3. Федеральный закон «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» от 04.12.2007 № 329-ФЗ (последняя редакция) //www.consultant.ru
4. Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390 «О безопасности» //www.consultant.ru
5. Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» //www.consultant.ru
6. Приказ МВД от 20 апреля 1999 г. № 297 «Об утверждении наставления по работе дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения министерства внутренних дел российской федерации» //www.consultant.ru
7. Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 (ред. от 21.12.2017) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» //www.consultant.ru
8. Олимпиада 2014: Цифры и факты. Досье - Биографии и справки - ТАСС (tass.ru) [Электронный ресурс] – (Дата обращения 10.04.2022)
9. https://matchtv.ru/football/championat_mira/matchtvnews [Электронный ресурс] – (Дата обращения 10.04.2022)
10. NEWSru.com :: Посещаемость футбольных арен после ЧМ-2018 выросла почти на треть [Электронный ресурс] – (Дата обращения 10.04.2022).
11. www.dvnovosti.ru – [Электронный ресурс] – (Дата обращения 10.04.2022)

Ерланұлы Қ. —Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының көлік объектілерінде қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасының оқытушысы з.ғ.м., полиция майоры;

Ортамбаева Л.Н. —Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының Ғылыми-зерттеу орталығының ғылыми қызметкері, з.ғ.м., полиция лейтенанты

ЭЛЕКТРЛІ АВТОМОБИЛЬДЕРМЕН ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ ЕРЕЖЕЛЕРІНІҢ САҚТАЛУЫНЫҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ

XX ғасыр бүкіл адамзат үшін көптеген ашылулар әкелді, олардың бірі ретінде, ішкі жану қозғалтқыштарымен жабдықталған автомобильдерді атап айтуға болады. Автомобильдер жабдықталған қозғалтқыштар сан түрлі және әр қозғалтқыштың жұмыс жасау қоректерінің көптігіне байланысты өз ерекшеліктері бар. Бірақ, автоиндустрияда мұнай өнімдерімен қоректенетін ішкі жану қозғалтқыштары көшбасшылыққа ие болды. XXI ғасыр осы салаға өз түзетулерін енгізді. Экологиялық қауіпсіздік және қоршаған ортаны қорғау дәуірінде бірқатар дамыған елдер жаппай экологиялық таза көлік өндірісіне бет бұрып, электромобильдер өндірісін жаппай бастады.

Электромобиль–бұл электр энергиясының тәуелсіз көзінен(аккумуляторлар, отын элементтері, конденсаторлар және т.б.) қоректендірілетін бір немесе бірнеше электр қозғалтқыштарымен қозғалысқа келтірілетін автомобиль болып саналады[1].

Электр энергиясының көмегімен қозғалатын көлік құрастыру идеясы энергия өнімділігі мен қауіпсіздікті қатамасыз ету үшін екі ғасыр бұрын пайда болды.

Одан артық жылдамдықты үдетуге мүмкіндігі жетпегендіктен, электромобильдердің алғашқы нұсқалары прототип күйінде қалып қоя берді. Бірақ, жаңа инновациялық дамудың іргетасы қаланған болатын.

Электромобильдердің дамуына және олардың жаппай қолданысқа енуіне мұнай саласындағы алыптар кедергі болғаны жиі айтылады. Себебі, халық жаппай электрмен қозғалатын көліктерге ауысса, бензин сатылмай, мұнай саласындағы кәсіпкерлер дефолтқа ұшырайды.

Өткен ғасырдың басында шығарыла бастаған электромобильдердің арасында 100 шақырымды басып өте алатын модельдер болды. Америкалық инженер Уильям Моррисон (William Morrison) 1891 жылы ең алғашқы электромобильді құрастырып шығарды. Одан кейінгі инженер зерттеулері электрлі мотордың жеңіл әрі арзан нұсқасын дамытуға бағыттталып, оның тиімділігі тағы 20 пайызға артады. Бірақ, бұл да электромобильдердің нарығының күрт өсуіне негіз бола алмады. Электромобильдердің шешілмеген бірнеше мәселесі бар еді.

Батыс Еуропа мен АҚШ-тағы инженерлер тәжірибе жүзінде әртүрлі моторларды сынап көруден жалықпады. Әсіресе, серб текті америкалық өнертапқыш Никола Tesla электр қуатын транспортқа қолданудың жолдарын іздеді.

Никола Тесланың өмірі электр энергиясымен тікелей байланысты. Ол Парижде білім алып, өз мүмкіндіктерін сынау мақсатында жаңа құрлыққа келеді. Танымал америкалық өнертапқыш Томас Эдисонның зауытында еңбек етіп, кейіннен өзінің зертханаларын ашады. Оны америкалық инвесторлар қолдап, зерттеу жұмыстарын қаржыландырады. Солардың бірі – АҚШ қаржы секторының алыбы Джон Пирпонт Морган болған. Пирпонт мырза Тесланың сымсыз электр қуатын тасымалдаумен және электр қуатымен қозғалатын транспорт түрін жасап жатқанын білген соң, қаржыландыруды тоқтатып, зертханаларды өртеп жібергені бар. Өйткені, Тесланың ғылыми-практикалық жаңалықтары қаржыгердің бизнесіне нұқсан келтіруі мүмкін еді. Бұл да электромобильдердің дамуына белгілі бір деңгейде кедергі келтірді.

Никола Тесланың күнделікті қолданысқа жарамды электромобилі 1931 жылы жарық көрді. Бірақ, оның бір ғана нұсқасы болды және жаппай құрастыруға Тесланың қаржысы болмады. Ғалымдардың айтуынша, Никола Tesla құрастырған электромобиль қазіргі заманауи электромобильдердің құрылымына өте жақын болған. Бұл электр көлік нарығының осыдан бір ғасыр бұрын қарқын алып, дамуына мүмкіндігі болғанын айқындайды[2].

Алғашқы электромобильді 1997 жылдан 2003 жылға дейін АҚШ өндірісінің GM EV1 («Electrical Vehicle 1») индексімен«General Motors» компаниясы шығарды. Бүгінгі таңда электр көліктерін жаппай өндіретін автоконцерндердің өнімдерін атап өтуге болады. Олар Toyota RAV4 EV, ZENN, ZAP Xebra, General Motors EV1, Chevrolet Volt, Volvo C30 BEV, Tesla Roadster, Tesla Model S, Modec, Reva NXR, Renault серия Z.E., Nissan LEAF, Tazzari ZERO.

Бұл бағытта Қазақстан да шетте қалмады. Мәселен, Қостанай қаласында орналасқан «СарыарқаАвтоПром» компаниясы iEv7S индексімен JAC маркалы электромобиль шығаруда.

Электромобильдердің бірқатар артықшылықтары бар (ішкі жану қозғалтқышына қарағанда), олардың ең бастысы – пайдаланылған газдардың болмауы және техникалық қызмет көрсетудің

қарапайымдылығы. Бұл жағдай автокөлік жүргізушілеріне оларды сатып алуға қызығушылықтарын арттырады.

Халықаралық энергетикалық агенттіктің болжамдары бойынша 2025 жылы әлемдік электромобильді парк 200 есе ұлғаятынын көрсетіп отыр. Яғни 200 млн. бірлік белгісіне жетеді.

Бұл жағдайда әлемдік электромобиль паркінің өсуіне не түрткі болуы мүмкін деген орынды сұрақ туындайды.

Бұл сұрақтың жауабы әлемде қалыптасқан екі фактордан тұрады.

Біріншіден, қоршаған ортаның кеңінен ластануы, яғни ішкі жану қозғалтқышымен жабдықталған автомобильдерден зиянды химиялық қалдықтарының бөлінуі. Ел Президенті Қ.Қ. Тоқаев өзінің Қазақстан халқына кезекті Жолдауында «Қоршаған ортаны қорғау және экологиялық даму қазақстандық күн тәртібіндегі бірінші орынға шығады. Бұл мәселемен бүкіл өркениетті әлем айналысады, және Біз негізгі тенденциядан қалмауымыз тиіс...» [3].

Екіншіден, мұнай өнімдерінің төмен өндірілуіне, өндіруші елдерге тәуелділігіне және мұнай өңдеу зауыттарын қамтамасыз етуге жоғары шығындарға байланысты жанар-жағармай материалдарының қымбатшылығы.

Ever Given контейнер тасығыш кемесі Суэц су каналының тайыздығына батқан кезде, әртүрлі тауар түрлерін, соның ішінде тасымалданатын мұнай өнімдерін тасымалдайтын танкерлерді, басқада су көліктерін құраған кемелерден құралған көлік коллапсының орын алғаны бәріне мәлім. Өту ұзақтығы жеті күнді құрайтын көлік коллапсында канал арқылы өту жолында 450-ден астам түрлі кемелер тұрды [4]. Бұл өз кезегінде тауарлар бағасының күрт өсуіне әсер етті.

Болашақта көлік құралдарын пайдалану кезінде, бұл мәселе бойынша автомобиль таңдауда электромобильдердің пайдасына оң әсер етеді деп санаймыз.

Бүгінгі таңда Қазақстанның мегаполистерінде автоөндірушілердің түрлі маркалы электромобильдері пайдаланылуда және өсу үрдісіне ие. Мысалы, 2020 жылдың нәтижелері бойынша Қазақстан аумағында электр тартымында 73 жеңіл автомобиль тіркелсе, одан бір жыл бұрын 33 көлік құралы ғана тіркелген [5].

Электромобильдер сатылымы өсуінің себебі осы бағыттағы инфрақұрылымның дамуы және электромобильдерді елге әкелуге баждардың төмендеуі болып табылады. Әсіресе, Еуразиялық экономикалық комиссия кеңесі шешіміне сәйкес Еуразиялық экономикалық одақта электромобильдерге кедендік баж салығын алып тастауымен байланысты себептеледі [6]. Бұл өз кезегінде Қазақстанда да, ЕАЭО қатысушы елдер арасында да электромобильдердің өнімділігіне әсер етуі тиіс.

Осы тақырыпты зерттей келе, біз көлік құралының осы түрінің жүргізушілеріне қатысты құқықтық қолдану тәжірибесіне қызығушылық танытып отырмыз.

Яғни, интернет кеңістігінің мониторингіне сәйкес, автопилот функциясын пайдалану барысында жол қозғалысы ережелері бұзылған жағдайларда қазіргі заманғы әлемнің құқықтық жүйесінің дәрменсіздігі айқын көрінісін тапты.

Мысалы, электромобильдің иесі автомобильдің электрондық жүйесіне толықтай сене отырып, көлік құралын автопилот функциясының басқаруына береді. Алайда, ірқатар жағдайларға айланысты, көлік құралы белгіленген шекті жылдамдықты асырса, жол белгілерін нұсқаулықтарын елемесе (электрониканың істен шығуы, навигациялық жүйенің дұрыс жұмыс істемеуі), бұл жол-көлік оқиғасына және оларға қатысушыларға түрлі дәрежелерде дене жарақаттарына әкеп соғуы мүмкін. Өкінішке орай, мұндай мысалдар аз емес. Осыларға сәйкес жағдайларда, «Tesla Motors» электромобильдерінің өндірушісі атап өткендей, автопилот – жүргізушінің ауыстыру үшін ғана емес, оған көмектесу үшін қызмет ететінін ескерген жөн [7].

Алайда, жол қозғалысы ережелерін бұзу жүргізушінің кінәсінен болмаған жағдайда, жүргізушілерге не істеу керек? Өйткені, осындай жағдайға тап болған жүргізушіге қатысты отандық заңнамаға тиісті нормалар қарастырылмаған. Мысалы, Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Кодексінің 591-бабы «Көлік құралын басқару кезінде жүргізушінің телефонды не радиостанцияны пайдалануы» [8] яғни бұл норма көлік құралы жүргізушісінің оның тікелей басқаруындағы әрекетін қарастырады. Алайда, бұл норма автопилот функциясын қарастырмайды.

Осы нормадағы түйінді сөз «Көлік құралын басқару кезінде» болып табылады. «Көлік құралын басқару» термині келесідей түсіндіріледі: көлік құралын басқару дегеніміз — көлік құралын қозғалысқа келтіруге, атап айтқанда, көлік құралының мақсаты мен техникалық мүмкіндіктеріне

сәйкес қозғалыс процесіне байланысты техникалық әрекеттерді орындау. Бұл өз кезегінде әкімшілік құқық бұзушылық құрамының болмауына байланысты жауапкершіліктен босатады.

Өкінішке орай, отандық заңнамада мұндай мысалдар аз емес.

Өз кезегінде, көлік құралдары жүргізушілерінің осы саладағы құқық қорғау органдарының өкілдерімен түсініспеушіліктер мен қақтығысуларды болдырмау үшін Қазақстан Республикасының «Әкімшілік құқық бұзушылықтар туралы» Кодексіне (30-тарауы «Көліктегі, жол шаруашылығындағы әкімшілік құқық бұзушылықтар») өзгерістер мен толықтырулар енгізу орынды деп санаймыз. Атап айтқанда, 591 «Жүргізушінің көлік құралын басқару кезінде телефонды не радиостанцияны пайдалануы», 592 «Белгіленген жүру жылдамдығын арттыру», 594 «Жол қиылыстарынан өту қағидаларын бұзу немесе жолдың жүру бөлігін кесіп өту», 595 «Маневр жасау қағидаларын бұзу», 598 «Арнайы жарық және дыбыс сигналдары қосылған жедел және арнайы қызметтер көлік құралының жүруіне басымдық бермеу», 599 «Бағдаршамның тыйым салатын сигналына немесе реттеушінің тыйым салатын қимылына қарамай өту», 601 «Жол белгілерімен немесе жолдың жүру бөлігіндегі таңбалармен көрсетілген талаптарды сақтамау», 610 «Көлік құралдары жүргізушілерінің жол жүрісі қағидаларын адамдардың денсаулығына зиян келтіруге, көлік құралының немесе өзге де мүліктің бүлінуіне алып келген бұзушылығы» баптарына келесі редакцияда ескертулер енгізілсін:

- 591-бап бойынша «Көлік құралын басқару кезінде телефонды не радиостанцияны пайдалануға құлаққап немесе дауыс ұлғайтқыш байланысы, автопилот функциясының белсенділігі арқылы рұқсат етіледі»

- 592, 592, 594, 595, 598, 599, 601, 610 баптары бойынша «Автопилот функциясын іске қосу және оның дұрыс жұмыс істемеу жағдайларын қоспағанда»

Біз әкімшілік заңнамаға енгізілген осы өзгертулер жол қозғалысына қатысушылар мен уәкілетті мемлекеттік органдардың құқықтық саладағы алдағы дауларын шешуге мүмкіндік береді деп есептейміз.

1. Материал из Википедии - свободной энциклопедии [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.wikipedia.org>
2. <https://informburo.kz/kaz/elektromobilderd-tken-bgn-zhne-bolashay-azastan-lemdk-trendten-nege-kende-aldy.html>
3. Мемлекет басшысы Қасым-Жомарт Тоқаевтың «Сындарлы қоғамдық диалог – Қазақстанның тұрақтылығы мен өркендеуінің негізі» атты Қазақстан халқына 01.09.2021 жылғы Жолдауы
4. BBCNews / русская служба «ЭверГивен» на мели в Суэцком канале: причиной может быть ошибка экипажа»
5. Капитал – центр деловой информации [Электронный ресурс] URL: <https://kapital.kz>
6. Комиссия ЕАЭО мүше мемлекеттермен бірлескен Еуразиялық үкіметаралық кеңесінің 2018 жылғы 27 қарашадағы № 23 бұйрығымен әзірленіп, бекітілген анықтама.
7. MODEL X, OWNER'S MANUAL, Software version: 2020.44 North America
8. «Әкімшілік құқық бұзушылық туралы» Қазақстан Республикасының Кодексі 2014 ж. 5 шілде (01.01.2022 жылғы толықтырулар мен өзгертулер)

Ерланұлы Қ. — преподаватель кафедры организация безопасности на объектах транспорта Актыубинского юридического института МВД РК имени М.Букенбаева, м.ю.н., майор полиции
Төлепберген О.С.—старший преподаватель-методист отделения мониторинга и контроля качества образования Актыубинского юридического института МВД РК имени М.Букенбаева, м.ю.н., майор полиции

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН: ПРОБЕЛЫ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

На сегодняшний день следуют отметить электромобили выпускаемые серийно, такие как, Toyota RAV4 EV, ZENN, ZAP Xebra, General Motors EV1, Chevrolet Volt, Volvo C30 BEV, Tesla Roadster, Tesla Model S, Modec, Reva NXR, Renault серия Z.E., Nissan LEAF, Tazzari ZERO.

В данном направлении и Казахстан не остается в стороне. Так, компанией «СарыаркаАвтоПром» расположенном в городе Костанай выпускается электромобиль марки JAC под индексом iEV7S.

У электромобилей есть ряд преимуществ (в отличии двигателя внутреннего сгорания), главным из которых является – отсутствие выхлопных газов и простота в обслуживании. Это и подкупает автолюбителей приобретать их, что и происходит на автомобильном рынке.

По прогнозам Международного энергетического агентства, в 2025 году будет иметь место увеличение мирового электромобильного парка практически в 200 раз, т.е. достигнет отметки 200 млн. единиц машин.

Возникает в полне резонный вопрос. Что же может всподвинуть на увеличение роста мирового электромобильного парка?

Ответ на данный вопрос кроется в наличии двух факторов на планете.

Первое – это повсеместное загрязнение окружающей среды, отходами вредных химических соединений автомобилями оснащенными двигателя внутреннего сгорания. Что в своем очередном Послании народу Казахстана Президент страны К.К.Токаев особо подчеркнул что «Охрана окружающей среды и экологическое развитие выходят на первый план казахстанской повестки дня. Этим вопросом занимается весь цивилизованный мир, и нам негоже оставаться в стороне от магистральной тенденции...» [2].

Второе – это дороговизна горюче-смазочных материалов, обусловленная низкой добычей нефтепродуктов, зависимость от добывающих стран и высокие затраты на содержание нефтеперерабатывающих заводов.

Суэцкий канал, вызвал огромный транспортный коллапс из суден перевозившие различные виды товаров в том числе танкеры перевозимые нефтепродукты. В транспортном коллапсе протяженностью в семь дней на очереди к проходу через канал стояло свыше 450 различных судов [3] что в свою очередь вызвало резкое увеличение цен на товары.

Мы считаем что в будущем данная проблематика при эксплуатации транспортных средств окажет свое положительное влияние в выборе автомобиля в пользу электромобилей.

На сегодняшний день в мегаполисах Казахстана эксплуатируются электромобили различных марок автопроизводителей и имеет тенденцию роста. К примеру по результатам 2020 года на территории Казахстана было зарегистрировано 73 легковых автомобиля на электрической тяге против 33 проданных годом ранее [4].

Причиной роста продаж электромобилей является развитие инфраструктуры в данном направлении и снижение пошлин на ввоз электромобилей в страну. Это обусловлено тем что Евразийским экономическим союзом были обнулены ввозные таможенные пошлины на электромобили. Такое решение принял Совет Евразийской экономической комиссии [5]. Что в свою очередь должно повлиять на продаваемость электромобилей как в Казахстане так и среди стран участниц ЕАЭС.

Исследуя данную тематику, нам интересна правоприменительная практика в отношении водителей данного вида транспортного средства.

Мониторинг интернет пространства показал без помощность правовой системы современного мира в случаях нарушении правил дорожного движения при использовании функции автопилот. К примеру, владелец электромобиля полностью доверяя электронной системы автомобиля активирует функцию автопилот. Однако в тех случаях когда водитель не управляет электромобилем (при активации автопилота), а автопилот из-за ряда причин (выход из строя электроники, не корректная работа навигационной системы) превышает допустимый скоростной режим, тем самым нарушая правила дорожного движения, что может способствовать дорожно-транспортному происшествию с причинением различной степени тяжести участникам дорожного движения. К сожалению таких примеров немало. Как подчеркивает производитель электромобилей «Tesla Motors» автопилот служит для помощи водителю, но не для его замены [6].

Однако, что же делать водителям, в случаях когда нарушение правил дорожного движения произошло не по вине водителя. Ведь в отечественном законодательстве не рассматривается норма в обстоятельствах которой оказался рядовой потребитель электромобиля.

К примеру Статья 591 «Пользование водителем при управлении транспортным средством телефоном либо радиостанцией» Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях [7] подразумевает действия водителя транспортного средства под его непосредственным управлением. Данная норма не рассматривает функцию автопилот.

Ключевым словом в данной норме является «При управлении транспортным средством». Термин «Управление транспортным средством» трактуется следующим образом: под управлением транспортным средством понимается совершение технических действий, связанных с приведением транспортного средства в движение, в частности троганием с места, процессом самого движения в соответствии с предназначением и техническими возможностями транспортного средства. Что в свою очередь освобождает от ответственности в виду отсутствия состава административного правонарушения.

К большому сожалению таких примеров в отечественном законодательстве немало.

В свою очередь, во избежание коллизии и правовых столкновении водителей транспортных средств, с представителями правоохранительных органов в данной области, считаем целесообразным внесение изменений и дополнении в Кодекс «Об административных правонарушениях» Республики Казахстан (глава 30 «Административные правонарушения на транспорте, в дорожном хозяйстве»). В частности дополнить статьи 591 «Пользование водителем при управлении транспортным средством телефоном либо радиостанцией», 592 «Превышение установленной скорости движения», 594 «Нарушение правил проезда перекрестков или пересечение проезжей части дороги», 595 «Нарушение правил маневрирования», 598 «Непредоставление преимущества в движении транспортному средству оперативных и специальных служб с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами», 599 «Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика», 601 «Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги», 610 «Нарушение водителями транспортных средств правил дорожного движения, повлекшее причинение вреда здоровью людей, повреждение транспортных средств или иного имущества» примечаниями в следующих редакциях:

- по статье 591 «Во время управления транспортным средством разрешается пользоваться телефоном либо радиостанцией посредством применения наушников или громкой связи или активности функции автопилот»

- по статьям 592, 594, 595, 598, 599, 601, 610 «За исключением случаев активации функции автопилот и ее некорректной работы». Мы считаем что данные поправки в административное законодательство позволят решить предстоящие споры участников дорожного движения и уполномоченных государственных органов в правовом поле.

1. Материал из Википедии — свободной энциклопедии [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.wikipedia.org>
2. Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана «Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана» 01.09.2021 г.
3. BBCNews / русская служба «Эвер Гивен» на мели в Суэцком канале: причиной может быть ошибка экипажа».
4. Капитал – центр деловой информации [Электронный ресурс] URL: <https://kapital.kz>
5. Справка Комиссией совместно с государствами-членами ЕАЭС разработан и утвержден распоряжением Евразийского межправительственного совета от 27.11.2018 № 23
6. MODEL X, OWNER'S MANUAL, Software version: 2020.44 North America
7. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях (с изменениями и дополнениями по состоянию на 20.03.2021 г.)

Зейналов Ф.Н. – Орловский юридический институт МВД России им. В.В. Лукьянова, начальник кафедры организации деятельности ГИБДД, полковник полиции, к.ю.н.

НАУЧНОЕ И МЕТОДИЧЕСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ ОРЛОВСКИМ ЮРИДИЧЕСКИМ ИНСТИТУТОМ МВД РОССИИ ИМЕНИ В.В. ЛУКЬЯНОВА РЕАЛИЗАЦИИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИЕЙ МЕРОПРИЯТИЙ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»

20 марта 2022 года исполнилось 100 лет со дня рождения заслуженного юриста России, доктора юридических наук, генерал-лейтенанта милиции Валерия Витальевича Лукьянова. С его деятельностью связан очень большой и результативный период становления и развития государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, создания на принципиально новой основе службы Госавтоинспекции, внедрения в жизнь опередивших время организационно-управленческих решений, в течение полувека неоспоримо доказавших глубину его научной интуиции и профессионального предвидения.

Благодаря усилиям В.В. Лукьянова, была определена конкретная линия развития Госавтоинспекции - специализация по всем направлениям деятельности по обеспечению безопасности движения.

По инициативе были созданы первые строевые подразделения дорожно-патрульной службы, была организована наша образовательная организация.

В настоящее время продолжается работа по тем направлениям, которые были определены Лукьяновым как ключевые. Госавтоинспекция осуществляет функции и полномочия по осуществлению мониторинга и оценки состояния безопасности дорожного движения, участвует в выработке и реализации государственной политики и нормативно-правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения, активно участвует в реализации мероприятий по основным направлениям Стратегии БДД в России на 2018-2024 годы[1], Национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Создание современной, комфортной и надежной транспортной инфраструктуры — одна из главных задач, поставленных Президентом Российской Федерации. Основным инструментом достижения стратегической цели является национальный проект «Безопасные качественные дороги»[2], взявший начало в 2019 году и ставший логичным продолжением совместной работы федеральных и региональных ведомств дорожного хозяйства.

В соответствии с решением Совета МВД России по научно-гуманитарному обеспечению и положительному опыту в органах внутренних дел Российской Федерации от 30 мая 2019 г. по вопросу «О положительном опыте и проблемах научного обеспечения безопасности дорожного движения»[3], определено, что ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова» обеспечивает научное сопровождение реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги», в части касающейся компетенции МВД России, а также Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы.

Федеральный проект «Безопасность дорожного движения»[4] национального проекта «Безопасные качественные дороги» предусматривает выполнение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, предупреждению дорожно-транспортных происшествий, детского травматизма.

Орловским юридическим институтом МВД России имени В.В. Лукьянова на систематической основе, в том числе в период с 2019 по 2021 гг. осуществляется комплекс мероприятий по научному и методическому сопровождению решения задач и достижения результатов третьего раздела федерального проекта «Безопасность дорожного движения»:

- в рамках дисциплины «Организация дорожного движения» с обучающимися проводятся групповые занятия по привитию навыков осуществления государственного федерального надзора за соблюдением собственниками автомобильных дорог их нормативного состояния (пункт 2.2. Раздела 3 Паспорта федерального проекта «Безопасность дорожного движения»);



- при выполнении практических заданий обучающиеся постоянно используют в работе специальные технические средства измерений, предназначенные для контроля за безопасностью при эксплуатации автомобильных дорог (Рейка дорожная с клином, курвиметр, люксметр, Прибор портативный ППК-МАДИ-ВНИИБД, веши, высотомер)(пункт 2.2. Раздела 3 Паспорта федерального проекта «Безопасность дорожного движения»);

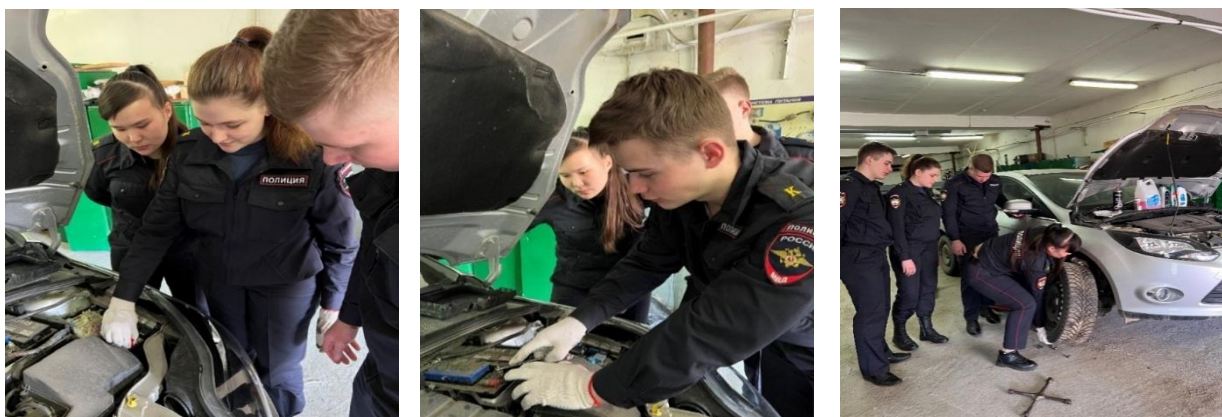


- в рамках межкафедрального практического занятия по дисциплине «Учения» обучающиеся отрабатывают порядок работы с укладками для оказания первой помощи(пункт 2.3. Раздела 3 Паспорта федерального проекта «Безопасность дорожного движения»);

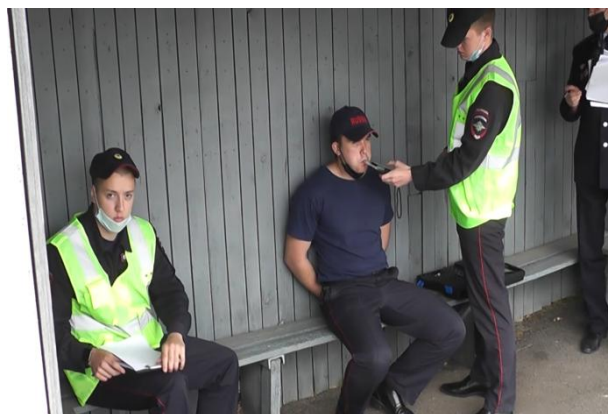
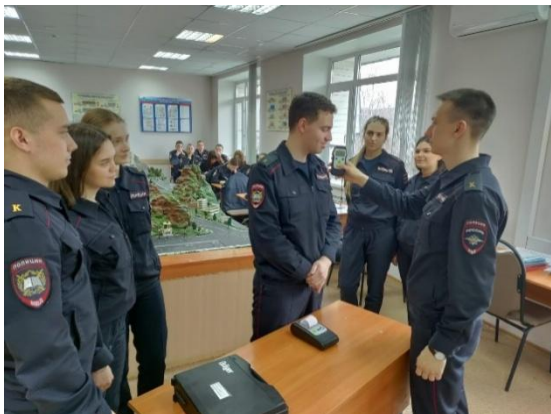


- при выполнении практических заданий на групповых занятиях по дисциплине «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения», «Учения», «Технический надзор и регистрационно-экзаменационная деятельность подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения» прививаются навыки работы со специальными техническими средства измерения, предназначенные для контроля за безопасностью при эксплуатации транспортных средств (приборы для измерения уровня тонировки «Блик-Н» и «Тоник», прибор для проверки рулевого управления – люфтметр)(пункт 2.3 Раздела 3 Паспорта федерального проекта «Безопасность дорожного движения»);

- в рамках дисциплины «Техническая эксплуатация автотранспорта» профессорско-преподавательским составом осуществляется проведение практических занятий на естественных полигонах, где обучающиеся приобретают навыки контроля за обеспечением поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии(пункты 2.5, 7.2. Раздела 3 Паспорта федерального проекта «Безопасность дорожного движения»);



- при выполнении практических заданий на групповых занятиях по дисциплине «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения», «Учения» обучающимися используются экспресс-тесты для освидетельствования водителей на состояние опьянения(пункт 2.6 Раздела 3 Паспорта федерального проекта «Безопасность дорожного движения»);



- при выполнении практических заданий на групповых занятиях по дисциплине «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения», «Учения» обучающимися отрабатываются навыки работы с имеющимся в институте тахографом(пункт 2.11 Раздела 3 Паспорта федерального проекта «Безопасность дорожного движения»);



- под руководством профессорско-преподавательского состава в рамках выездных практических занятий слушателями, обучающимися очно (тема 18 дисциплины «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения») и слушателями факультета профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации в муниципальных образовательных организациях (детские сады, школы) ежегодно проводятся занятия по пропаганде безопасности дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма(пункт 5 Раздела 3 Паспорта федерального проекта «Безопасность дорожного движения»);



- в рамках двух практик (на 3-м и 5-м курсах), а также филиала кафедры организации деятельности ГИБДД на базе УГИБДД УМВД России по Орловской области курсанты и слушатели института регулярно привлекаются к проведению информационно-пропагандистских мероприятий, направленных на привлечение внимания населения к основным факторам риска в дорожном

движении и их профилактике(пункт 2.13 Раздела 3 Паспорта федерального проекта «Безопасность дорожного движения»);

- при выполнении практических заданий на групповых занятиях по дисциплине «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения», «Учения» обучающимися нарабатываются навыки противодействия агрессивно-настроенным блогерам, правового воздействия в случае неправомерного поведения, а также профилактической работы(пункт 7.5 Раздела 3 Паспорта федерального проекта «Безопасность дорожного движения»).



В рамках подготовки выпускной квалификационной работы слушатели выпускных курсов в обязательном порядке включают в материал исследования положительный опыт реализации положений Национального проекта «Безопасные качественные дороги», а также мероприятий Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы в регионе, в котором проходили производственную практику.



Курсанты и слушатели, состоящие в научном сообществе института, проводят свои исследовательские работы по вопросам реализации основных направлений Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы, а также особенностей внедрения риск-ориентированного подхода в сфере государственного надзора в области безопасности дорожного движения.

Ежегодно на плановой основе, а также вне плана осуществляется разработка тем научных исследований, призванных обеспечить исполнение пунктов 2.2.1 и 2.2.2 решения Совета МВД России по научно-гуманитарному обеспечению и положительному опыту в органах внутренних дел Российской Федерации от 30 мая 2019 года.

В целях обеспечения качественного и безопасного управления сотрудниками Госавтоинспекции служебным автотранспортом, выделяемым по национальному проекту «Безопасные качественные дороги», на постоянной основе в рамках дополнительного профессионального образования на межкафедральном многофункциональном учебно-полигонном комплексе на загородной учебной базе института со слушателями проводятся практические занятия по дисциплине «Контраварийная подготовка»(пункт 2.1 Раздела 3 Паспорта федерального проекта «Безопасность дорожного движения»);



- среди курсантов, обучающихся очно, ежегодно проводится конкурс «Лучший по профессии» включающий в себя проверку навыков управления служебным автотранспортом.

В настоящее время ведется работа по совершенствованию методики преподавания по указанным выше направлениям, так, подготовлен проект развития территории загородной учебной базы института в направлении совершенствования и строительства новых полигонов контраварийной подготовки и профессиональной подготовки водителей категорий «А», «В» и «D», в целях повышения качества проведения занятий в условиях ММУПК ЗУБ института закуплены средства усиления речи, позволяющие вовлекать в занятие обучающихся находящихся на безопасном расстоянии от транспортного средства на котором обучающийся выполняет элементы контраварийной подготовки, для оптимизации времени проведения занятий с каждым слушателем в рамках программы обучения и повышения качества контроля преподавателем выполнения обучающимися элементов контраварийной подготовки, были закуплены средства индивидуальной мобильности – электросамокаты.

В целях обеспечения качественного и безопасного управления сотрудниками Госавтоинспекции служебным автотранспортом, выделяемым по национальному проекту «Безопасные качественные дороги», на постоянной основе в рамках дополнительного профессионального образования на межкафедральном многофункциональном учебно-полигонном комплексе на загородной учебной базе института со слушателями проводятся практические занятия по дисциплине «Контраварийная подготовка»;



- в целях совершенствования образовательного процесса по дисциплине «Повышение мастерства управления транспортными средствами категории «В»» на загородной базе создан специализированный класс контраварийной подготовки, оснащенный тренажерами скоростного руления и необходимыми стендами;

- на территории института в целях обеспечения образовательного процесса по дисциплинам «Повышение мастерства управления транспортными средствами категории «В»» и «Профессиональная подготовка водителей транспортных средств категории «А»» и созданы рабочие места по контраварийной подготовке и профессиональной подготовке водителей транспортных средств категории «А»;



- в целях обеспечения соответствия учебного автотранспорта требованиям образовательного процесса по профессиональной подготовке водителей транспортных средств категории «В»» четыре учебных автомобиля были оборудованы средствами видеозаписи образовательного процесса;

- для установления порядка использования и эксплуатации автотранспорта, обеспечения безопасности и повышения эффективности его использования в образовательном процессе была подготовлена соответствующая инструкция.

Для обеспечения профессиональной подготовки сотрудников Госавтоинспекции, образовательный процесс по указанным дисциплинам и формам обучения осуществляется исключительно на автодроме совершенствования навыков управления транспортным средством межкафедрального многофункционального учебно-полигонного комплекса загородной учебной базы института. Площадь автодрома составляет 21550 кв.м.

Автодром включает в себя участок для экстренного маневрирования, полосу для интенсивного разгона, полосу аквапланирования, поверхность с низким коэффициентом сцепления, участок управляемого заноса.

Практическому обучению на автодроме предшествует подготовка в специализированных классах ММУПК ЗУБ института: «Контраварийной подготовки», «Первой помощи при ДТП», «Учебно-тренажерного комплекса повышения водительского мастерства сотрудников ОВД при управлении оперативно-служебным транспортом» (автотренажер контраварийного вождения «Форсаж-9 (ДПС-полиция)»).



Отметим, что в настоящее время Департаментом государственной службы и кадров МВД России прорабатывается вопрос о выделении средств образовательным организациям МВД России для строительства (специализированных) полигонов контраварийной подготовки. Считаем, что имеющаяся материальная база и человеческие ресурсы Орловского юридического института Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова позволяют их освоить.

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы». КонсультантПлюс [Электронный ресурс] Сайт: <http://www.consultant.ru>.
2. Паспорт национального проекта «Безопасные качественные дороги» Утв. президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 15). КонсультантПлюс [Электронный ресурс] Сайт: <http://www.consultant.ru>.
3. Решение Совета МВД России по научно-гуманитарному обеспечению и положительному опыту в органах внутренних дел Российской Федерации от 30 мая 2019 г. по вопросу «О положительном опыте и проблемах научного обеспечения безопасности дорожного движения». КонсультантПлюс [Электронный ресурс] Сайт: <http://www.consultant.ru>.
4. Паспорт Федерального проекта «Безопасность дорожного движения» Утв. протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 20 декабря 2018 г. № 4. КонсультантПлюс [Электронный ресурс] Сайт: <http://www.consultant.ru>.

Калауов С.А. — начальник кафедры «Обеспечение безопасности дорожного движения» Академии МВД Республики Узбекистан, майор милиции, к.т.н., доцент

Усманов И.И. — ассистент кафедры Транспортные энергетические установки Ташкентского государственного транспортного университета

ВЛИЯНИЕ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЙ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Основными причинами затруднений движения являются: увеличение количества транспорта на дорогах; отсутствие информации о состоянии дорог и о возможных путях объезда; неэффективная организация движения; несоблюдение правил дорожного движения участниками дорожного движения[1]. К дорожным условиям, снижающим безопасность движения относятся следующие факторы:

— несоответствие размеров геометрических элементов дороги (ширины проезжей части, габаритов мостов, путепроводов, радиусов закруглений дорог в плане, уклонов, виражей) фактическим скоростям движения автомобиля;

— неудачное сочетание элементов плана и профиля дороги на соседних участках, способствующих возрастанию, а потом резкому снижению скорости движения

— плане малых радиусов в конце спусков или горизонтальных прямых; короткие горизонтальные прямые на извилистых трассах);

– плохое состояние проезжей части и обочин (недостаточная ровность и шероховатость покрытия, рыхлый грунт неукрепленных обочин, грязь на проезжей части от снега, дождя, камни и другие посторонние предметы);

– неправильное расположение массивных препятствий (опор освещения, дорожных знаков, опор путепроводов, зданий, автобусных павильонов и т.д.);

– недостаточная информация о границах проезжей части, полосах движения, протяженности и форме опасных участков, характере возможной опасности, рекомендуемых действиях по управлению автомобилем и ограничениях в движении, отсутствии ограждений, удерживающих автомобиль от съездов с дороги и переездов через разделительную полосу;

– плохая видимость (ночью, в гололед, туман, при атмосферных осадках).

Исходя из этого можно сделать вывод, что влияние дорожных условий на безопасность движения закладывается в процессе проектирования дорог, а реализуется в процессе эксплуатации дорог.

Для повышения безопасности движения необходимо предусматривать:

– обеспечение необходимой видимости на закруглениях дороги;

– перевод пересечения в одном уровне в пересечения в разных уровнях;

– устройство виражей на закруглениях малого радиуса;

– своевременное обновление разметки;

– устройство дорожных ограждений;

– достаточное освещение опасных участков в ночное время суток;

– восстановление кромки покрытия;

– восстановление и укрепление обочин;

– увеличение ширины разделительной полосы;

– повышение ровности покрытия;

– повышение шероховатости покрытий;

– повышение качества инженерного обустройства дорог.

– уменьшение частоты размещения массивных сооружений и конструкций в зоне шириной 15 м у края проезжей части;

– снижение травмоопасности конструкций, используемых для обустройства дорог, применение конструкций ограждений с прогрессивными деформативными характеристиками.

Следует помнить, что чем выше технические возможности автотранспортного средства, тем более сильное влияние оказывают дорожные условия на процесс движения. По оценкам специалистов, в некоторых случаях плохие дорожные условия не только оказывают влияние на безопасность дорожного движения, но также повышают стоимость эксплуатации автомобиля в 2,5...4 раза. В частности, срок службы автопокрышек сокращается на 30 %, а удельный расход горючего повышается в 1,5...2 раза.

Свойства дороги, определяющие ее качество:

– оптимальная средняя техническая скорость движения потока автомобилей;

– обеспеченность (или надежность) – обеспечение в течение заданного периода времени оптимальной средней технической скорости движения потока автомобилей;

– обеспечение уровня безопасности движения транспортного потока по дорожным условиям;

– обеспечение уровня удобства (комфортности) движения транспортного потока по дорожным условиям.

Кроме основных свойств дорога должна обладать эстетическими, экологическими, эргономическими и другими показателями, включая степень обслуживания автомобильного транспорта устройствами и предприятиями различного назначения[2].

Основными эксплуатационными показателями дорог считают:

– пропускную способность дорог;

– среднюю скорость движения;

– безопасность движения;

– срок службы дороги.

По мировым статистическим данным, на участки со скользким и неровным покрытием приходится до 75 % всех дорожно-транспортных происшествий, связанных с неблагоприятными дорожными условиями, и именно поэтому, важнейшим фактором, от которого зависят возможность реализации тяговой силы автомобиля, устойчивость автомобиля против заноса на кривых в плане, возможность безопасного торможения являются условия сцепления пневматических шин с покрытием дороги.

Коэффициентом сцепления φ называют отношение максимального тягового или тормозного усилия P (при превышении P начинается пробуксовывание ведущего колеса или проскальзывание заторможенного) к вертикальной нагрузке на колесо G .

Нормируют две величины коэффициента сцепления:

- коэффициент продольного сцепления (φ_{np}) – коэффициент сцепления, соответствующий началу буксования и проскальзывания колеса без воздействия боковой силы (используется при расчетах длины тормозного пути, тяговых расчетах);
- коэффициент поперечного сцепления (φ_{non}) – поперечная составляющая коэффициента сцепления при смещении колеса под углом к плоскости движения, когда колесо одновременно и вращается и проскальзывает вбок (в расчетах, как правило, игнорируется).

Значение коэффициента сцепления изменяется в широком диапазоне в зависимости от действия различных факторов (табл. 1).

Коэффициент сцепления на мокрых и особенно загрязненных покрытиях значительно ниже, чем у сухих. В таких условиях шина должна разрушать грязеводную пленку в зоне контакта с покрытием. Чем выше вязкость пленки и сильнее износ протектора, тем ниже коэффициент сцепления. При сильном износе или малой высоте и расчлененности протектора наличие водной пленки толщиной в несколько миллиметров может вызвать аквапланирование (т.е. нарушение контакта передних колес с покрытием и частичную потерю управляемости автомобилем). Эффект аквапланирования состоит в том, что при большой скорости движения в передней части зоны контакта шины с дорожным покрытием вода не успевает выжаться в стороны. Под шиной образуется водяной клин, дающий гидродинамическую подъемную силу, которая снижает давление колеса на поверхность покрытия. Наблюдения и расчеты показывают, что на гладких покрытиях аквапланирование может возникнуть при толщине пленки 2...3 мм. Скорость, при которой возникает аквапланирование, колеблется от 60 до 100 км/ч.

Таблица 1. Действие различных факторов на значение коэффициента сцепления

Дорожное покрытие	Состояние покрытия	φ
Асфальтобетонное, цементобетонное, все типы усовершенствованных облегченных покрытий	сухое, чистое	0,6-0,8
	мокрое, чистое	0,35-0,5
	мокрое, грязное	0,20-0,45
	покрытое мокрым снегом, снежно-ледяной коркой, обледенелое	0,20-0,30
Щебеночное, гравийное	сухое	0,6-0,7
	мокрое	0,3-0,45
	покрытое мокрым снегом, снежно-ледяной коркой, обледенелое	0,15-0,30
Грунтовая дорога	сухая	0,5-0,6
	увлажненная, при распутице	0,2-0,45
	покрытая мокрым снегом, снежно-ледяной коркой, обледенелая	0,15-0,3
		0,08-0,15

Наихудшие условия сцепления при различных видах зимней скользкости. При наличии на покрытии рыхлого снега коэффициент

сцепления главным образом зависит от толщины снежного слоя, его температуры и влажности.

1. Техническая эксплуатация автомобилей, Учебник для вузов. – 4-е изд., перераб. и дополн. – Е.С. Кузнецов, А.П. Болдин, В.М. Власов и др. – М.: Наука, 2001. – 535 с.;
2. Хасанов Р.Х. Основы технической эксплуатации автомобилей: Учебное пособие. – Оренбург: ГОУ ОГУ, 2003.– 193 с.

Капустина Е.Г. – доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, к.п.н., доцент, полковник полиции

ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – КАК ЭФФЕКТИВНЫЙ ИНСТРУМЕНТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ ПРОФИЛАКТИКИ

Каждый год на дорогах мира погибает примерно 1.24 млн человек, и еще от 20 до 50 млн получают в ДТП травмы, которые занимают восьмое место в списке основных причин смертности в мире и являются главной причиной гибели молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет.

В 2020 году в Российской Федерации произошло 137 662 (-11,7%) дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали 175 170 (-12,75%) человек, из них 15 788 (-4,49%) человека погибли[1].

Ограничительные меры из-за коронавируса позволили снизить количество ДТП в апреле и мае 2020 года. В период наиболее строгих ограничений количество ДТП сократилось на 33,3%, число погибших на 16,6%, раненых на 33,4%.

Однако, количество погибших на дорогах страны, как мы видим, остается на высоком уровне.

В этой связи остаётся актуальным поиск новых путей повышения эффективности существующих мер профилактики аварийности и правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. Одним из наиболее действенных средств снижения уровня смертности и травматизма на дорогах, на мой взгляд, является активная пропаганда и популяризация соблюдения Правил дорожного движения. Неотъемлемым элементом процесса пропаганды выступает определение ее эффективности, т.е. ее реального воздействия на сознание и поведение участников дорожного движения, изменение имеющихся установок. Человеческое поведение – это тот фактор, на который можно влиять и который поддается изменению. Поэтому следует активно информировать граждан о том, чего люди могут не знать (изменения в законодательстве), далее систематически напоминать - о том, что знают, но легко забывают и не исполняют, прежде всего, по разным субъективным причинам; стимулировать делать то, что как правило, делать не хотят (пристегиваться ремнями безопасности, не отвлекаться от управления транспортным средством) и убеждать – перестать делать то, что люди хотят продолжать делать (нарушать ПДД).

Поэтому необходимо менять установки в сознании участников дорожного движения: формировать новые; усиливать имеющиеся правомерные; изменять сложившиеся установки.

Изменение прежних установок является наиболее сложной формой, ибо сознанию людей свойственна некая консервативность, выраженная в нежелании меняться (Я так привык, мне так удобно...). Например, нелегко убедить человека пристегнуться ремнем безопасности, если он 30 лет не пристегивался.

Пропаганда безопасности дорожного движения, подкрепленная эффективным правотворчеством и правоприменением, является одним из действенных инструментов, влияющих на поведение людей.

Согласно исследованию зарубежных ученых, Sabey and Taylor (1980), человеческий фактор в сочетании с другими факторами является причиной 96% ДТП, а в чистом виде приводит к 65% ДТП. И только 2% приходится на долю дорожных условий и состояние транспортного средства.

Несомненно, что общество является катализатором происходящих в нем явлений и играет важную роль в формировании установки на безопасное поведение на дороге и соблюдение ПДД.

Следует отметить, что для полноценной профилактики дорожно-транспортного травматизма необходимо использовать разнообразные формы пропаганды безопасности дорожного движения, которые позволят вовлекать в нее все слои общества.

Одной из эффективных форм пропаганды является проведение тематических Крэш-курсов.

Социально-психологический проект «Крэш-курс» «Мечты должны сбываться», направленный на формирование у молодежи позитивной установки на соблюдение Правил дорожного движения.

Цель проекта - через эмоциональное потрясение участников дорожного движения изменить мировоззрение водителей, пешеходов и пассажиров.

К проведению тематического крэш-курса привлекаются сотрудники различных служб (ГИБДД, МЧС, Здравоохранения, страховых компаний, СМИ), студенты образовательных организаций и участники дорожных трагедий.

Такая форма пропаганды, которая на сегодняшний день апробирована в нескольких регионах России, дает заметный положительный результат, что подтверждается мнением как участников крэш-курса, так и педагогов, психологов, журналистов.

В ходе проведения таких акций акценты расставляются на безоговорочном использовании ремней безопасности, соблюдении правил перевозки пассажиров и скоростного режима, недопустимости управления транспортным средством в состоянии опьянения.

Положительным моментом проекта является, прежде всего, вовлечение большой массы людей (не менее 400 участников) и доведение информации от первых лиц – участников и очевидцев ДТП.

Анализируя положительный опыт проведения профилактических мероприятий, следует выделить внедрение международного движения «WALKING BUS» («ШАГАЮЩИЙ АВТОБУС»), которое ежегодно проводится на территории Российской Федерации». Чтобы эмоциональные потрясения, пережитые детьми в ДТП, не оставили негативный след во взрослой жизни, сотрудники Госавтоинспекции вместе с полицейскими–психологами организуют специальные поэтапные занятия с пострадавшими несовершеннолетними.

К социальной компании «Шагающий автобус» привлекаются председатели Комиссий по безопасности дорожного движения, ветераны и общественники. Возле школ дежурят пешие добровольные казачьи патрули. Систематически проводятся коллективные тренинги по изучению безопасных маршрутов в «Шагающем автобусе».

Отдельное влияние на законопослушное поведение участников дорожного движения оказывают активные религиозные деятели, осуществляющие дневную и ночную профилактическую работу с детьми и взрослыми вместе с сотрудниками Госавтоинспекции. Совместные рейдовые мероприятия и акции в «Шагающем автобусе» с настоятелями православных церквей и Духовного Управления мусульман, позволяют не только привлекать широкое внимание общественности к проблемам дорожной безопасности, но и вовлекать активистов волонтерских формирований при храмах и мечетях к профилактике нарушений на дорогах.

Интерес представляет и проводимая в Кабардино-Балкарии акция при активной поддержке участников Общества слепых в День белой трости десятки активистов с плакатами вышли на улицы в «Шагающем автобусе», объясняя участникам дорожного движения, что эта особенная категория пешеходов нуждается в повышенном внимании общественности и водителей. В знак поддержки и солидарности юные помощники в стремлении поддержать и обезопасить участников Общества, надев темные очки, и держась друг за друга, направились в центр города, где помогали слабовидящим пересекать проезжую часть дороги, оказывали помощь при посадке и высадке из транспорта.

Можно вовлекать волонтеров, студентов и участников молодежных движений к участию в проведении акций по использованию наглядной агитации использования световозвращающих элементов, а также депутатов, олимпийских чемпионов, глав городских и сельских муниципалитетов и видных деятелей науки, искусства, родительские, материнские, ветеранские и педагогические коллективы.

Благодаря активному и массовому проведению таких акций наблюдается снижение показателей аварийности с детьми-пешеходами на дорогах регионов.

Анализ комментариев и отзывов подписчиков разных групп в социальных сетях, а также зрителей проводимых акций показывает, что методика массовых и показательных передвижений по

пешеходным переходам находит широкую и активную поддержку среди общественности разных возрастных групп.

Следующей формой организации и проведения пропагандистских мероприятий является проведение выставок автомобилей, вело-мотопробегов в субъектах Российской Федерации, особым привлечением внимания пользуются музейные ретроавтомобили, а также выступления пилотажной группы «Каскад» (в г.Москве).

Благодатной почвой является участие в пропагандистских мероприятиях членов Общественных советов при МВД, ГУМВД, УМВД России в субъектах Российской Федерации. Так, в Воронежской области Общественный совет принимает участие во Всероссийской социальной кампании «Сложности перехода». С их участием проводятся такие акции, как «Остановим хамов за рулем», «Каждой школе – безопасный переход»; организуется обучение на курсах оказания первой помощи. Всероссийские и областные соревнования по автоспорту; мероприятия по пресечению нелегальных и уличных автогонок; организуется работа детской школы вождения (с 8 лет); проводятся тематические занятия в Автогородке для воспитанников детских домов и школ-интернатов; открытый чемпионат «Автоледи». В профилактические мероприятия вовлекаются представители областной Думы, департаментов, управлений по транспорту, дорожному хозяйству и безопасности, которые проводят выездные заседания по вопросам БДД, занимаются открытием зональных центров по БДД на базе школ-интернатов для детей с ограниченными возможностями.

В Орловской области положительно зарекомендовала себя практика создания на базе общеобразовательных школ классов, реализующих программы внеурочной деятельности, в которых систематически проводятся занятия курсантами и профессорско-преподавательским составом Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. Школьники участвуют во всех пропагандистских акциях, в том числе в мероприятиях, посвященных знаменательным датам, праздникам города, совместно с Госавтоинспекцией патрулируют улицы.

В образовательных организациях Ульяновской области на протяжении многих лет действуют «Родительские патрули», которые организуют рейдовые мероприятия по обследованию улично-дорожной сети территорий образовательных организаций; принимают активное участие в осуществлении мониторинга по контролю за использованием световозвращателей среди несовершеннолетних пешеходов. Немаловажной формой выступает привлечение гражданского общества к проблеме ДТП и дорожного травматизма.

В Магаданской области ежегодно в летний период проводится пропагандистская акция «Безопасное лето», которая охватывает детские площадки микрорайонов города и населенных пунктов региона. Волонтеры областной профильной школы «Закон и подросток», юные инспекторы дорожного движения в игровой форме обучают ПДД детей и подростков.

В День Памяти жертв ДТП проводятся мероприятия, в которых принимают участие представители автоклубов, общественных объединений, администраторы и активные пользователи Интернет-сайтов, мобильного приложения «WhatsApp», инициативной группы «Трезвый водитель», отряда «Поиск детей – Магадан».

В Белгородской области действует Молодежный отряд содействия участникам дорожного движения «Добровольная помощь на дороге». Члены отряда помогают водителям с оформлением ДТП по «Европротоколу», без участия сотрудников ГИБДД. Отряд координирует свою деятельность через созданную группу в социальной сети vk.com, а также через приложение для смартфонов «Viber».

В регионах России действуют детско-юношеские организации «СОЮЗ ЮНЫХ ИНСПЕКТОРОВ ДВИЖЕНИЯ», который принимает активное участие во всех пропагандистских мероприятиях.

Таким образом, такое заметное, наглядное и интенсивное право применение и информирование, позволит предупреждать дорожно-транспортные происшествия, снизить тяжесть их последствий и количество пострадавших и погибших, что является важным моментом для достижения успеха в профилактической деятельности.

Для совершенствования системы пропагандистского воздействия необходимо:

- достаточное финансирование государством компаний и акций по предупреждению и профилактике ДТП, привлечение к их проведению первых лиц области, региона, должностных лиц муниципалитетов, представителей культуры, науки, образования, общественных формирований и

бизнеса, что способствует комплексному подходу системы профилактики в сфере безопасности дорожного движения;

- активная и систематическая организация и проведение пропаганды в образовательных организациях, которые первыми закладывают фундамент будущего правового менталитета граждан.

В завершении хотелось бы отметить, что только зная и используя разнообразные традиционные и инновационные формы пропаганды безопасности дорожного движения, факторы и условия, которые воздействуют на каждого участника дорожного движения, можно добиться продвижения к намеченной цели - к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году.

1. Официальный сайт ГУОБДД МВД России//<http://stat.gibdd.ru/> УДК 656.13.001.25(038)

Кобдикова Ш.М. — профессор Казахского автомобильно-дорожного института имени Л.Б.Гончарова, д.т.н.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Обеспечение безопасности дорожного движения (БДД) имеет целью предупреждение, предотвращение и устранение явлений и опасных ситуаций, угрожающих жизни и здоровью людей, имуществу граждан, предприятий, учреждений и организаций, и их последствий. Согласно информации Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан в 2020 году в стране произошло 13515 ДТП, в котором погибли 1997, ранены 17 844 человек [1].

С позиций системного подхода эта деятельность может быть рассмотрена на двух уровнях (рисунок 1).

На уровне Правительства Республики Казахстан решаются наиболее фундаментальные проблемы дорожного движения – разработка законодательных и иных нормативных актов, планирование развития автомобилизации, принятие решений о структуре органов управления в рассматриваемой сфере, разработка программ дорожного строительства, утверждение государственных стандартов на дороги, улицы, автомобили и т.п.

На уровне центрального исполнительного органа рассматриваются практические вопросы обеспечения функционирования системы ВАДС. Все они входят в компетенцию соответствующих структур управления и подведомственных им организаций и решаются применительно к конкретному региону. Эти направления охватывают основные виды деятельности по обеспечению эффективного функционирования системы ВАДС главным образом применительно к задачам, которые должны решаться специалистами по организации дорожного движения.

В числе названных направлений важное значение имеет также деятельность медицинских служб по оказанию помощи пострадавшим в ДТП, работа средств массовой информации (газеты, радио, телевидение) по пропаганде безопасности движения, обучение различных категорий населения в школах, других учебных заведениях правилам дорожного движения, работа органов страхования и др.

Таким образом, работникам по организации движения приходится сталкиваться с весьма широким спектром вопросов, охватывающих самые разные области знаний.

Как видим, для решения проблем дорожного движения необходимы познания в области юриспруденции, экономики, психологии, педагогики, инженерных наук, включая специальные познания в градостроительстве, дорожном и автомобильном деле. Совершенствование организации дорожного движения в крупных городах республики должно найти непосредственное отражение в соответствующих разделах городских программ Акиматов. Естественно, деятельность по обеспечению эффективного функционирования комплекса ВАДС не может быть сосредоточена в каком-то одном ведомстве или учреждении. С ростом автомобилизации все большее значение приобретает деятельность по обеспечению оптимальной организации дорожного движения, обычно осуществляемая на уровне центрального исполнительного органа.

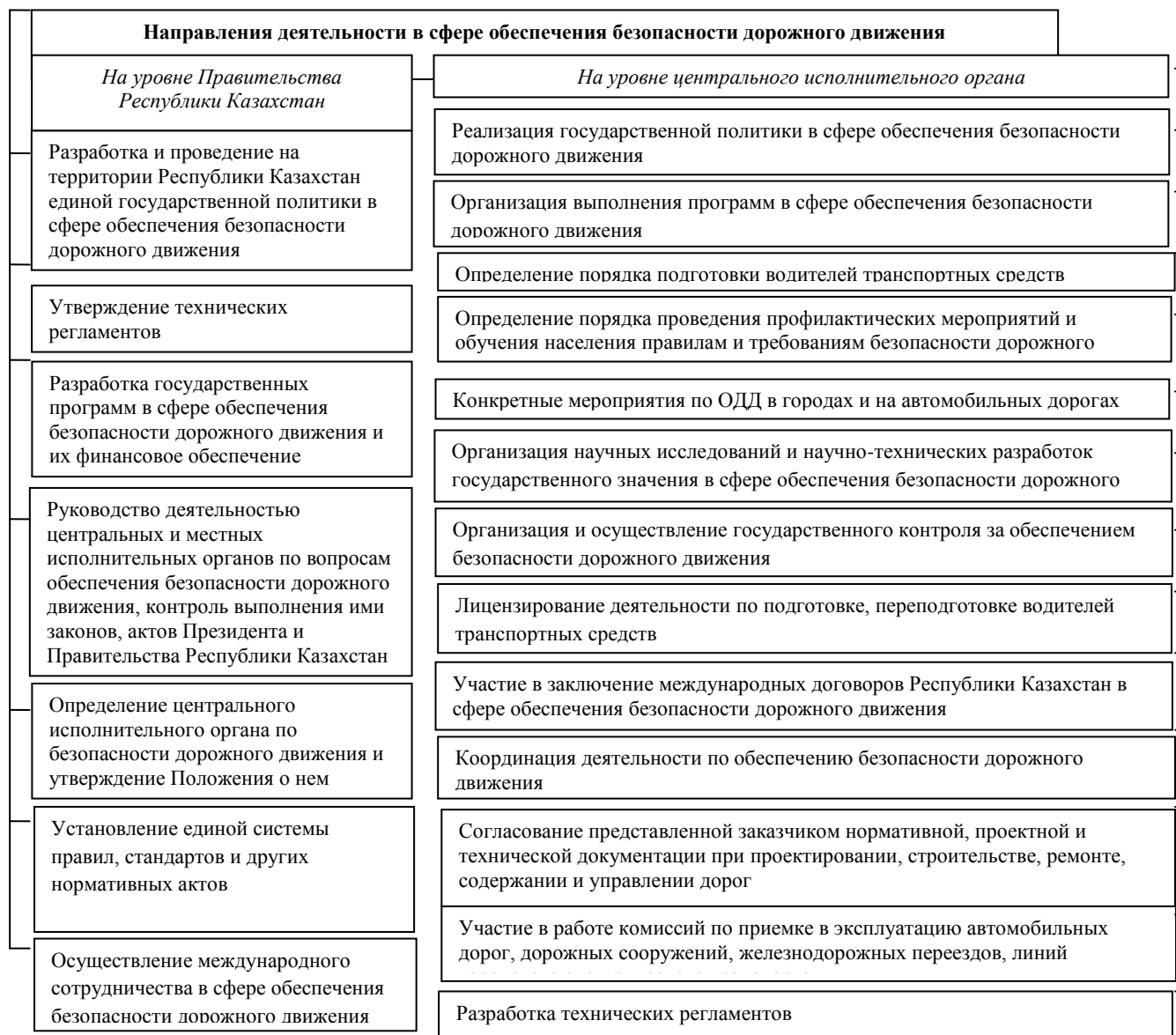


Рисунок 1 – Направления деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан

На дорогах функционирует сложная социально-техническая система, представляющая собой совокупность участвующих в движении пешеходов и различных типов транспортных средств, управляемых людьми, и называемая дорожным движением. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении», термин «дорожное движение» определяет как «совокупность общественных отношений, возникающих при перемещении людей и грузов по дорогам с использованием транспортных средств или без них (пешеходы), а также в процессе регулирования условий этого перемещения (статья 1) [3].

Термин «дорожное движение» (RoadTraffic, Strassenverkehr) впервые был широко введен в обращение международной Конвенцией о дорожном движении, принятой в рамках ООН в 1949 г., которая в 1968 г. была переработана, а в 1993 г. дополнена.

Специфические особенности и проблемы дорожного движения обусловлены, прежде всего, системой «Водитель-Автомобиль-Дорога-Среда» (ВАДС).

Безопасность дорожного движения зависит от надежности входящих в систему ВАДС компонентов. Очевидно, что для обеспечения безопасного функционирования системы требуются достаточно большие затраты, но при этом условии создание абсолютно безопасной системы невозможно, поскольку в нее входит человек, действия и ошибки которого существенно влияют на работоспособность системы в целом. Поэтому в настоящее время можно говорить о каком-то определенном уровне обеспечения надежности рассматриваемой системы. Установление этого уровня – достаточно сложная социально-экономическая задача.

Правила дорожного движения Республики Казахстан определяют термин «безопасность дорожного движения», как «состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников и государства от дорожно-транспортных происшествий и их последствий» (статья 1) [2].

Там же «дорожно-транспортное происшествие (ДТП)» трактуется, как «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли, или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинен иной материальный ущерб».

Организовать дорожное движение – это значит с помощью инженерно-технических и организационных мероприятий создать на существующей дороге условия для достаточно быстрого, безопасного и удобного движения транспортных средств и пешеходов.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются [3]:

–приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

–приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

–соблюдение интересов граждан и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

–системный подход к обеспечению безопасности дорожного движения.

Четко определить границы этой деятельности весьма непросто, поскольку спектр названных мероприятий может быть очень широким. Сюда входят мероприятия:

по частичной реконструкции отдельных элементов улично-дорожной сети (перепланировка перекрестков, сооружение островков безопасности, оборудование автобусных остановок);

–установке технические средства организации движения (знаки, светофоры, разметка, ограждения);

–внедрению автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУД);

–изменению графика движения маршрутного пассажирского транспорта;

–различные ограничения в движении (ограничение скорости, въезда для отдельных видов транспортных средств) и т.п.

Реализация оперативных изменений организации дорожного движения, как правило, возлагается на МВД РК.

Цифровизация в Республике Казахстан развивается очень высокими темпами, применение современных информационных технологий позволяют внести существенный вклад и в транспортный комплекс. Эффективность применения уже существующей инфраструктуры и вновь внедряемой, напрямую зависит от совокупности следующих факторов, как технические средства, технологии, правовое регулирование.

Таковыми примерами являются системы видео наблюдения и фото видео фиксации на дорогах (особенно на наиболее важных участках концентрации ДТП и высокого уровня движения), в задаче своевременного выявления ДТП, времени фиксации ДТП и определение следственной связи (кто виноват), а также предоставление сервиса населению (предоставление протокола через ЦОНЫ).

Текущее нормативно-правовое обеспечение в области организации и безопасности дорожного движения, требует комплексного обновления (*ведется отдельная – разрозненная работа, требующая системного подхода*).

В настоящее время, важно предусмотреть опыт зарубежных стран, как в области совершенных ошибок, так и перспектив развития.

Цифровизация транспортной отрасли требует качественной модернизации и развития систем (т.е. применение систем ФВФ, должно носить обязательный характер, в задачах гармонизации транспортного потока и идентификации ДТП)

В результате проведения комплексных работ, МВД РК может получить:

–инструменты качественного сбора исходной информации (цифровая фиксация ДТП);

–правовое регулирование;

–алгоритмы обработки информации и определения оптимального управления

–методические рекомендации по БДД

Таким образом, требуется не просто создать базу данных ДТП, но и обеспечить научно-методическую работу по определению причинно-следственной связи возникновения ДТП, определение или выработку эффективных инструментов снижения аварийности!

1. <https://www.gov.kz/memleket/entities/prokuror?lang=ru>
2. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года № 194-V ЗРК. Обновленный с изменениями на: 01.02.2021.
3. Безопасность дорожного движения / Исаев Н.И., Целиков В.В., Айтказин М.А. - // Охрана труда Казахстан. – 2008, №6. С. 58-62.

Лихолет Е.Н. — начальник кафедры административного права и административно-служебной деятельности ОВД Дальневосточного юридического института МВД России, кандидат юридических наук, доцент;

Козина А.А. — адъюнкт Дальневосточного юридического института МВД России

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДПС ГИБДД МВД РОССИИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Основой обеспечения безопасности дорожного движения в перспективе должны выступать концептуальные организационно-правовые основы, направленные на решение двух значимых задач. Во-первых, необходимо устранение угроз безопасности дорожного движения, а во-вторых, в способности надежно им противостоять на основе повышения защищенности от угроз сферы безопасности дорожного движения.

За последние годы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения было достигнуто значимые результаты, выразившиеся в сокращении общего количества дорожно-транспортных происшествий (далее-ДТП), погибших и раненных в дорожно-транспортных происшествиях, понижение уровня социального риска в указанной сфере общественных отношений.

Так, за период январь-сентябрь 2021 г. на территории российской Федерации зарегистрировано 96 314 ДТП. В данных ДТП погибли 10 516 человек и получили ранения 121 573. Несмотря на наглядное сокращение ДТП уровень дорожно-транспортной аварийности остается достаточно высоким. Согласно статистике, каждое одиннадцатое ДТП приводит к смертельному исходу [6].

Снижение аварийности в 2020-2021 гг. вызвано изменением движения транспорта в условиях пандемии. Передвижение автотранспорта на дорогах снизилось. При этом изменился скоростной режим транспортных средств. Оценивая уровень аварийности в предыдущие годы в период с 2008 по 2018 г. география распределения значений основных показателей дорожно-транспортной аварийности позволяет выделить сформировавшиеся зоны риска, стабильно локализованные в центральной и восточной части Российской Федерации [6].

Кроме того, зоны риска следует рассматривать в ракурсе увеличения зоны рисков в крупных городах. Так, можно предположить, что высокий транзитный потенциал дорожно-транспортной системы территориального субъекта оказывает влияние на количество ДТП, а его социально-экономическое развитие определенным образом влияет на структуру травмирования и, в свою очередь, на тяжесть последствий ДТП [4, 23]. Совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения необходимо осуществить через повышение роли Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – МВД России) связанной с осуществлением выработки и реализацией государственной политики в рассматриваемой сфере.

Именно МВД России берет на себя функции по снижению аварийности на дорогах и повышению организационных основ дорожного движения. В связи с этим именно от этого органа следует ждать реформирования механизма надзора и контроля.

Известно, что эффективность ответственности определяется не столько строгостью, сколько неотвратимостью наказания за каждое правонарушение. В этой связи сохраняет свою актуальность контрольно-надзорная деятельность Госавтоинспекции, в процессе которой осуществляется предупреждение, пресечение правонарушений в области дорожного движения, обеспечиваются условия для неотвратимости наказания к виновным в их совершении.

В вопросах повышения эффективности безопасности дорожного движения в рамках системы государственного управления контролю и надзору отводится важная роль.

В практике МВД России качество контрольной деятельности связывается с установлением высоких требований к сотрудникам полиции, выполняющим эту функцию. В связи с этим важным является противостояние коррупционным факторам и «административным барьерам», препятствующим эффективному решению возникающих проблем.

Представляется, что эффективность выполнения контрольно-надзорных функций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в значительной степени зависит от:

- постоянного повышения качества нормативного регулирования деятельности государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД) путем совершенствования контрольных механизмов;

- оперативной корректировки контрольных механизмов, которые предстоит решить органам управления;

- постоянного отслеживания проводимой работы. Это возможно с помощью механизмов мониторинга состояния дорожного движения и выявления роли контрольно-надзорных полномочий дорожно-патрульной службы в их реализации;

- государственной защиты прав и интересов участников дорожного движения, урегулированных соответствующими нормами и правилами, объемом данных для этого полномочий, а также процесса практической реализации этих полномочий.

Здесь важную роль играет возможность обжалования действий сотрудников полиции и оперативное реагирование на поступившие сигналы [5, 198]. Одним из перспективных направлений контрольно-надзорной деятельности ГИБДД является включение в его работу современных управленческих и техногенных технологий, которые будут способствовать повышению качества выполнения своих обязанностей сотрудниками ГИБДД. Практика показывает, что ввиду увеличения автопарка эффективным является использование для визуального наблюдения за дорожным движением специальных технических средств.

Например, А.Д. Дымберов отмечает, что «применение технических средств создает реальные возможности снижения уровня латентности правонарушений, обеспечения реализации принципа неотвратимости наказания, исключения элементов субъективизма при выявлении правонарушений, сокращения числа конфликтных ситуаций, возникающих между сотрудниками ГИБДД и водителями, соблюдения прав и законных интересов участников дорожного движения» [7, 45]. Использование видеофиксации для надзора за дорожным движением повышает эффективность борьбы с административными правонарушениями, что подтверждает статистика МВД России.

С момента применения видеокамер в механизме надзорной деятельности количество выявляемых правонарушений выросло в 200 раз. В 2017 г. было выявлено 48 млн. нарушений, в 2018 - 60,7, в 2019 - 60,9, в 2020 г. - 61 млн. нарушений [9].

Изменяется и характер выявляемых нарушений. С помощью видео-слежения выявляют нарушения порядка движения по полосе для маршрутных транспортных средств; проезд через пешеходные переходы и железнодорожные переезды; проезд на запрещающий сигнал светофора и др. На сегодняшний день с помощью видео-слежения выявляются 85% правонарушений, связанных с превышением установленной скорости движения, около 5% - нарушения правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, примерно по 4% и 3% приходятся на проезд на запрещающий сигнал светофора и движение транспортных средств по полосе для маршрутных транспортных средств.

Эффективность применения видео-фиксации правонарушений несомненна. Однако в практике их применения имеются и правовые проблемы применения.

Среди таковых назовем невозможность привлечь к ответственности лиц, действия которых зафиксировали камеры в автоматическом режиме, если они являются несовершеннолетними. Вопрос о невозможности привлечения несовершеннолетних к административной ответственности относится к сфере злоупотребления правом гражданами.

Противоправный механизм состоит в том, что граждане оформляют автомобили в собственность несовершеннолетних на основании положений приказа МВД России от 21 декабря 2019 г. № 950 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных

средств»[3], которых невозможно привлечь к административной ответственности на основании ст. 2.3. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ) [2].

На основании ст. 2.6.1. КоАП РФ в случае фиксации административного правонарушения с помощью специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, к ответственности привлекается собственник транспортного средства. А если им является несовершеннолетний, то административное наказание невозможно, поскольку субъектом административного правонарушения является лицо, не достигшее возраста административной ответственности, а именно 16 лет.

Конституционный Суд на этот счет вынес Определение № 575-О от 12 марта 2019 г., в котором указал, что законный представитель малолетнего может быть привлечен к административной ответственности за превышение скорости на транспортном средстве, зарегистрированном на ребенка, если данное правонарушение зафиксировала камера [8]. И тем не менее, в данном случае наблюдается пробел законодательства.

Выход в данной ситуации видится в установлении административной ответственности в отношении совершеннолетних лиц, внесенных в полис ОСАГО, подтверждающего право на управление данным автомобилем. В данном случае запись о допуске конкретного лица к управлению конкретным транспортным средством будет служить доказательством, подтверждающим факт нахождения транспортного средства в пользовании (владении) этого лица.

Для этого предлагается ст. 2.6.1. КоАП РФ дополнить пунктом 1.1. следующего содержания: «Если собственником автомобиля является несовершеннолетний, то административная ответственность возлагается на совершеннолетнее лицо, внесенное в полис ОСАГО». Такой вариант решения проблемы позволит противостоять автолюбителям, злоупотребляющим своим правом в целях уклонения от административной ответственности.

Другой проблемой, связанной с привлечением к административной ответственности лиц, действия которых зафиксировали технические средства слежения, является иностранное гражданство водителя. Согласно действующих правил только личное установление факта административного правонарушения сотрудником дорожно-патрульной службы может быть основанием для привлечения к административной ответственности иностранного гражданина. Если правонарушение совершено и зафиксировано камерами видеонаблюдения, то привлечение иностранного гражданина к ответственности исключается. Это связано с тем, что правонарушения, фиксируемые видеокameraми, не входят в Перечень взаимно признаваемых нарушений, закрепленных в Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения от 28 марта 1997 г[1].

Такое решение видится несправедливым, так как позволяет иностранным гражданам создавать аварийные ситуации на дорогах и ехать с превышением скорости.

Выход из сложившейся ситуации видится в установлении взаимодействия с таможенными органами в целях создания единой базы регистрационных номеров автомобилей и водителей транспортных средств, пересекающих границу Российской Федерации для участия в дорожном движении, а также контроля за наличием и оплатой административных штрафов при выезде за пределы страны по истечении срока пребывания автомобиля на территории России. Для этого необходимо заключение с соглашения между Федеральной таможенной службой, Службой судебных приставов и Министерством внутренних дел о предъявлении сумм штрафов за совершение административных правонарушений при пересечении российской границы.

Таким образом, предлагаемые изменения законодательства, по нашему мнению, позволят избежать случаев злоупотребления своими правами гражданами Российской Федерации и иностранными гражданами, находящимися на территории Российской Федерации.

1. Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения//Бюллетень международных договоров. 2009. № 6. С. 18 - 22.
2. Приказ МВД России от 21 декабря 2019 г. № 950 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств» //Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Российская газета. 2001. № 256.
4. Галаева О.В., Боронина В.С., Смирнова И.Н. Анализ структуры, причин и условий дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за период с 2008 по 2018 год: аналитический обзор. М, 2020.

5. Головкин В.В., Слышалов И.В. Административная деятельность государственной инспекции БДД. Омск, 2017.
6. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 г. Научный центр безопасности дорожного движения. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России» 2021.
7. Дымберов, А.Д. Административно-правовые аспекты организации деятельности по использованию специальных технических средств автоматической фиксации правонарушений при надзоре за дорожным движением // Административное право и процесс. 2018. № 1. С. 45.
8. Определение Конституционного Суда № 575-О от 12 марта 2019 г. «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Казаченко Владимира Геннадьевича на нарушение его конституционных прав статьей 2.61 Кодекса РФ об административных правонарушениях» // Доступ из спр.-правовой системы «Консультант Плюс».
9. Показатели безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 10.04.2022).

Мырзабаева Д.Р. – старший преподаватель кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им.М.Букембаева, майор полиции, г.Актобе.

НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Эксплуатация автомобилей гражданами Республики Казахстан растет, в отдельных областях страны в одной среднестатистической семье имеется два автомобиля. Большое количество автомобилей, а также отсутствие правовой культуры у некоторых граждан ведет к росту дорожно-транспортных происшествий, соответственно увеличиваются тяжкие последствия.

Изменение и совершенствование уголовных и административных правовых мер борьбы с дорожно-транспортными правонарушениями связаны с интересами защиты общественных отношений. Нормативно-правовые акты должны соответствовать реалиям социальной действительности для эффективной борьбы с данной проблемой.

Основные нормативные правовые акты Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014г. № 194-V и правила дорожного движения от 13 ноября 2014 года № 1196 (с последующими изменениями). Правила представляют собой единый нормативный акт, регламентирующий порядок дорожного движения на всей территории Республики Казахстан. Но они не являются единственным документом.

К видам нарушения правил эксплуатации относятся эксплуатация технически неисправных транспортных средств, нарушение правил перевозки пассажиров и грузов, управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения и т.д.

Существует множество причин, по которым совершаются дорожно-транспортные нарушения. В пример приведу самые распространенные: автомобиль в плохом техническом состоянии, качество покрытия на определенных участках дороги, поведение участников дорожного движения (в том числе пешеходов), погодные условия (туманность, сильный ветер, обильные осадки), употребление алкоголя или наркотических веществ во время езды, отвлечение от управления авто (разговор по телефону и т.д.).

1. Некачественное обслуживание автомобиля. Это одна из наименее часто встречающихся причин автотранспортных преступлений. Но, к сожалению, такие причины могут иметь самые тяжкие последствия. Самый яркий пример: отказ тормозов, неработающий сигнал поворота, отлетевшее на скорости колесо;

2. Не ремонтируемые участки дороги. К сожалению, это выражение отражает одну из главных причин аварий на дорогах. К этому выводу нас подталкивает статистика правонарушений, связанных с автомобильным движением. Качество покрытия, а также отсутствие его ремонта сопровождаются ошибками светофора и неверно установленными знаками дорожного движения. Службы, отвечающие за вышеперечисленные проблемы, обычно избегают ответственности за дорожно-транспортные преступления, вызванные проблемами с дорожным покрытием.

3. Нарушение правил поведения на дороге пешеходами. Легкомысленность и небрежное отношение к правилам дорожного движения со стороны пешеходов часто вызваны уверенностью в том, что ДТП с ними не произойдет без достаточных к тому оснований. Наиболее часто это выражается в переходе линии движения автотранспорта в неполюженном для пешехода месте.

Зачастую происшествия с пешеходами происходит в темное время суток, при обильных осадках или в туман;

4. Плохие условия погоды. Туман, снегопад, сильный дождь сильно ухудшают видимость водителя. Гололед увеличивает длину тормозного пути и увеличивает вероятность заноса многократно. Количество происшествий на дороге многократно увеличивается в подобных условиях. Пренебрежение условиями погоды во время управления транспортным средством вызвано легкомыслием и чрезмерной самоуверенностью водителей в Казахстане.

Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения является одним из основных элементов политики государства на современном этапе развития. Это обусловлено ролью деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в достижении положительных политических и социально-экономических результатов, связанных со снижением количества дорожно-транспортных происшествий и, в первую очередь, минимизацией их негативных последствий, имевших место при человеческих жертвах. В условиях развития транспортного комплекса, связанного с увеличением количества автомобильного транспорта на дорогах, повышением его качественных характеристик, необходимо наличие и эффективное функционирование механизма, закрепленного полномочиями государственной власти, с учетом не только развития экологической безопасности и простоты обслуживания, но и повышения скорости эксплуатации благодаря интеллектуальным системам.

В данном случае можно говорить о системе, предоставляемой соответствующими государственными органами и организациями, работающими для выполнения установленных законодательством направлений государственной политики. Она включает деятельность по разработке и внедрению в исполнение норм, регулирующих общественные отношения в сфере дорожной безопасности, обучению субъектов этих отношений их исполнению, убеждению в целесообразности их соблюдения, разъяснению при необходимости, а также применению принудительных мер в рамках исполнения государственно-властных полномочий, возложенных на субъектов государственной системы обеспечения безопасности на автомобильных дорогах. Безусловно, ситуация, сложившаяся сегодня на дорогах Казахстана, говорит об неутешительных показателях смертности и травматизма, что неизбежно скажется на национальной безопасности страны в целом, а также на экономическом и социально-демографическом развитии.

Взросшая тяжесть последствий и общая дорожно-транспортная ситуация привлекли внимание государственных органов, результатом чего стало принятие долгосрочных государственных программ по безопасности дорожного движения. Для реализации поставленных задач необходима совместная работа государства и общества, а также взаимодействие всех органов государственной власти Республики Казахстан, субъектов, общественных институтов и негосударственных структур, в которых обязательно учитываются условия и интересы общества. Количество ДТП, а также количество пострадавших от них за год выросло на 12 процентов. Дорожно-транспортные происшествия с летальным исходом в стране занимает третье место после смерти от неизлечимых болезней. Причем риск погибнуть при передвижении на автомобильном транспорте наиболее выражен.

По данным Национального бюро статистики РК, за последние несколько лет (с 2015 по 2019 год) чаще всего регистрируются аварии, произошедшие наездом на пешехода (семь тысяч ДТП в 2019 году), столкновением транспортных средств (5,9 тысячи случаев), а также опрокидыванием (1,4 тысячи случаев).

Дорожно-транспортные правонарушения в государствах с различным социальным уровнем, развитием экономики, географическим положением и т.д. идентичны с нашим. Так, в США число дорожно-транспортных происшествий составляет 500-550 тысяч случаев в год, в России 250-300 тыс. Аналогичная ситуация прослеживается в Японии, Африке.

Вышеназванные цифры указывают на необходимость применения мер более суровых. Пренебрежительное отношение к правилам дорожного движения, самонадеянность, одобрение преступного поведения, связанного с нарушением правил дорожного движения ведет к преступным последствиям, которые могут выражаться в тяжелых телесных повреждениях, судимостях и смертях.

Особое внимание необходимо уделить сложившейся практике правоприменения в отношении отдельных категорий лиц, непосредственно участвующих в дорожном движении, которая на сегодняшний день остается весьма неоднозначной, так как наряду с указанными в законодательстве

участниками дорожного движения нередко возникают трудности при привлечении их к административной ответственности.

Таким образом, проблема обеспечения безопасности на дорогах всегда была и, к сожалению, остается ведущей в Казахстане. Тенденции современного мира развитие экономики и социальной инфраструктуры любой страны невозможно представить без транспорта.

В комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, вовлечено значительное количество субъектов, представленных государственными органами и общественными организациями, экспертным сообществом, гражданами.

Во-первых, обратимся к правовой основе функционирования государственной системы. Так, главой 2 Закона «О дорожном движении» определяются основные направления обеспечения безопасности дорожного движения, среди которых можно выделить установление полномочий Правительства Республики Казахстан, органов исполнительной власти, а также координацию их деятельности и деятельности общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения ДТП. Исходя из указанной нормы, можно предположить, что ядро государственной системы составляют Правительство Республики Казахстан, органы исполнительной власти и местного самоуправления. Это субъекты, имеющие прямой признак государственности и обладающие властными полномочиями по разработке и реализации государственной политики, в том числе с применением принудительных мер. Действительно, Правительство Республики Казахстан участвует в разработке и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности личности, общества и государства. Важным элементом государственной системы является МВД РК, являющееся органом исполнительной власти, осуществляющим функции по реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел. Контроль за соблюдением участниками дорожного движения и другими субъектами требований и правил, установленных в данной сфере, является обязанностью данного органа МВД РК.

Подводя итоги, хотелось бы отметить, что функционирование государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан является необходимым механизмом государственной власти, созданной и действующей для выполнения направлений государственной политики.

1. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014г. № 194-V.
2. Правила дорожного движения Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года № 1196.
3. Коробеев В.И. Транспортные преступления. СПб., 2003.
4. <https://tengrinews.kz/kazakhstan>
5. Левшина Е.Н. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения как основа деятельности системы образования по обеспечению педагогического процесса предупреждения правонарушений в сфере ДД.

Сабинин А.А. — преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В настоящее время обретают немалую популярность беспилотные летательные аппараты (в дальнейшем БЛА). Области их применения достаточны обширны. БЛА используются в аэрофотосъемке, картографии и геодезии, сельском хозяйстве, контроле за состоянием нефтепроводов и газопроводов, а также выполняют еще массу задач.

В XXI веке беспилотные летательные аппараты применяются полицейскими подразделениями десятков стран мира. Они дали стражам порядка новые возможности для наблюдения, координации оперативных действий, анализа ситуации, поиска нарушителей и потерпевших. На службе сотрудников полиции находятся как компактные готовые к полёту квадрокоптеры, так и сложные многофункциональные полётные платформы и беспилотные комплексы.

Наибольшее распространение среди БЛА получили квадрокоптеры.

Квадрокоптеры обладают рядом положительных качеств, таких как широкий угол обзора, отсутствие ограничений, связанных с рельефом местности, дальность полета до десятка километров, развитие скорости от нуля (зависание на месте) до 100-120 км/ч. Широкое распространение БЛА

получили и в правоохранительной деятельности. Сотрудники полиции во многих странах мира применяют БЛА очень активно – их стоимость значительно ниже пилотируемых летательных аппаратов, а функциональные возможности не намного меньше. С помощью квадрокоптеров производят съемку массовых мероприятий, осуществляют проникновение в помещения, занятые преступниками, контролируют автомобильный трафик. В Германии США сотрудники полиции, при прибытии на место дорожного происшествия сразу фиксирует всю картину аварии при помощи БЛА.

В Великобритании вслед за целым рядом других стран сфера применения беспилотных летательных аппаратов постоянно расширяется. БЛА помогают сотрудникам полиции Великобритании получить визуальные и иные данные, которые сформируют общую картину преступления. Это могут быть: данные о присутствии гражданских лиц в пределах данного района; точное местоположение преступника; наличие или отсутствие у него/нее какого-либо оружия или даже определение маршрута эвакуации, а также наличие поблизости транспортного средства. По мнению полицейских, подобная информация может существенно повысить эффективность планирования операций, а также способствовать выработке правильного перечня тактических мер.

В Российской Федерации квадрокоптеры также начинают активно внедряться в деятельность правоохранительных органов, в том числе и ГИБДД МВД РФ. Так, с помощью дронов повышается эффективность несения постовой службы, обнаружения нарушителей, контроль трасс и выявление угнанных машин.

При помощи квадрокоптеров возможно быстрое выявление и идентификация нарушителей дорожного движения. На основании фотоснимков, а также видеозаписи, сделанных с помощью БЛА возможно вынесение постановлений об административных правонарушениях в области соблюдения правил дорожного движения. Главное, чтобы средство фото-видеофиксации на квадрокоптере прошло метеорологическую проверку и было сертифицировано. Не на всех участках дорожной сети есть возможность установки стационарных средств фото-видеофиксации нарушений ПДД. В таких местах целесообразно запустить БЛА, его стоимость существенно ниже стационарных комплексов фото-видеофиксации, а ночное время суток никак не ограничивает возможность его применения. В небо запускается БЛА с камерой, а в служебной машине за процессом съемки наблюдает инспектор ДПС. Как только фиксируется номер транспортного средства, допустившего нарушения правил дорожного движения, информация об этом передается ближайшим экипажам ДПС, которые останавливают правонарушителя и на основании предъявленных снимков составляют административные материалы.

Отдельно следует выделить положительный профилактический эффект применения БЛА. Водители, замечая беспилотник, парящий над дорогой, снижают скорость и не пытаются пересекать сплошные линии разметки.

БЛА могут применяться при осмотре места дорожно-транспортного происшествия (далее ДТП). В случае возникновения ДТП, особенно на участках дороги с высокой интенсивностью транспортного потока, возникают значительные затруднения движения, блокируются транспортные развязки, а также отдельные направления движения. Использование БЛА для фотовидеофиксации места ДТП позволяет значительно сократить время осмотра. При прибытии на место ДТП сотрудник полиции, оперативно фиксирует картину происшествия с помощью квадрокоптера. После запуска БЛА за несколько минут производит всю необходимую съемку с воздуха, управляя аппаратом с планшета. Фотографии можно получить на планшет пока аппарат еще находится в полете в режиме реального времени. При этом один кадр с беспилотника с воздуха нагляднее, чем десятки кадров с земли с разных сторон, которые так же необходимы. По полученным снимкам возможно построение 3Д модели места происшествия которая будет нагляднее и удобнее снимков, окажет существенную помощь при проведении автотехнической экспертизы. После фотовидеофиксации транспортные средства могут освободить проезжую часть, не создавая много километровых пробок.

При анализе ДТП использование современного квадрокоптера позволяет:

- Снизить время осмотра места совершения ДТП;
- Наиболее эффективно и точно изучить обстановку совершения ДТП после эвакуации объектов с места происшествия по материалам, полученным с помощью качественной фото-и видеосъемки.
- Повысить результативность разрешения дел, связанных с дорожно-транспортными происшествиями[1].

Еще одним направлением деятельности сотрудников ГИБДД при реализации которого возможно применение БЛА является получение характеристик, а также анализ эффективности схем организации дорожного движения. Оператор БЛА может задать необходимую высоту полета, заранее спланировать маршрут полета с привязкой к контрольным точкам, «зависнуть» над объектом исследования. Применение БЛА позволяет исследовать динамику основных показателей транспортных потоков на рассматриваемых участках, а также проводить мониторинг изменений состояния улично-дорожной сети и поведения транспортных и пешеходных потоков[2].

Необходимо отметить многофункциональность и модульность конфигурации БЛА. Наличие разнообразного и взаимозаменяемого подвешенного оборудования позволяет БЛА выполнять широкий круг задач по надзору в области дорожного движения. При этом большую роль играет дополнительное подвешенное оборудование, которым оснащаются беспилотные летательные аппараты.

Подвешенное оборудование обеспечивает выполнение независимо от времени суток и метеоусловий следующих задач:

- патрулирование и наблюдение больших территорий;
- поиск и обнаружение людей с помощью тепловизора;
- мониторинг дорожной ситуации и анализ мест ДТП;
- координация действий полицейских с воздуха.

Например, один из элементов такого оборудования - яркий прожектор. Он будет полезен в том случае, когда сотрудникам полиции приходится работать в темное время суток или просто в условиях недостаточной видимости. Такие случаи нередки в работе полиции. Другим примером полезного дополнительного оборудования является динамик, который, может пригодиться в ситуациях когда руководители подразделения координируют работу подчиненных (или идет работа команды с необходимостью постоянного голосового взаимодействия), или же когда полицейские на расстоянии пытаются передавать сообщения преступнику.

Подводя итоги необходимо отметить положительные стороны применения БЛА при осуществлении государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения:

- быстрое выявление и идентификация нарушителей дорожного движения. Благодаря возможностям установки тепловизионных камер, даже в ночное время суток возможно определение номеров и марки транспортных средств, нарушающих правила дорожного движения;
- незаметность и низкий уровень шума. В отличие от вертолёта, электродвигатели БЛА не создают сильного шума;
- оперативность и быстрота. Время развёртывания квадрокоптера составляет несколько минут, он помещается в багажнике автомобиля и всегда готов к применению в интересах полиции;
- отсутствие необходимости в специалистах узкого профиля. БЛА просты в освоении, что требуют минимум специальных знаний, возможно переучивание и повышение квалификации сотрудников без отрыва от службы на длительное время;
- БЛА могут использоваться в каждом подразделении, решать задачи быстро, безопасно и незаметно при минимальных затратах на эксплуатацию;
- многофункциональность и модульность. Элементы полезной нагрузки, такие как камеры, тепловизоры, прожектора и динамики устанавливаются за несколько минут, за счёт чего подбирается конфигурация БЛА для конкретной задачи;
- простота и низкая стоимость эксплуатации. Мультироторные летательные аппараты фактически не нуждаются в периодическом обслуживании, запасные части устанавливаются своими силами, обновление программного обеспечения доступно любому уверенному пользователю ПК;
- упрощение проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия со значительным сокращением времени его проведения;
- мониторинг и выявление на заданных участках недавно угнанных автомобилей;
- возможность использования БЛА в условиях сложного рельефа местности.

К недостаткам БЛА необходимо отнести:

- ограниченное время полета БЛА. При долговременном использовании необходимо иметь запасные аккумуляторные батареи и пост их зарядки;
- для работы БЛА требуется открытое пространство. В условиях плотной городской застройки с воздушными коммуникациями безопасно использовать беспилотник не получится. Однако в районе

объездных улиц или междугородних трасс условия для него идеальные;

• зависимость БЛА от метеоусловий. При сильном ветре, а также в условиях недостаточной видимости во время дождя, снегопада и тумана возникают трудности в управлении БЛА, а также в работе его оптических систем.

1. Волков В.С., Кастырин Д.Ю. Совершенствование экспертизы дорожно-транспортных происшествий с применением квадрокоптеров // Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика.2015.Т.3.№4-1(15-1).С.271-276.
2. Справцева, Е.В. Применение аэросъемки для анализа эффективности схем организации дорожного движения/Е.В.Справцева, И.Л.Шупиков, Е.С.Чечулин// Молодежная наука как фактор и ресурс инновационного развития: сборник статей III Международной научно-практической конференции, Петрозаводск, 15 апреля 2021 года. – Петрозаводск: Международный центр научного партнерства «Новая Наука» (ИП Ивановская Ирина Игоревна), 2021. – С. 19-23.

Сабинин А.А. — преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова;

Былинин И.А. — старший преподаватель, кафедра организации деятельности ГИБДД, Орловский юридический институт МВД России имени В.В.Лукьянова;

К ВОПРОСУ ДОПУСКА К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ ВОДИТЕЛЕЙ ПО ВОЗРАСТНЫМ КАТЕГОРИЯМ

Дорожное движение, как деятельность перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых, относится к основному транспортному процессу, обеспечивающему единство транспортной системы России. Обеспечение безопасности дорожного движения это ключевая задача, от решения которой зависят жизнь и здоровье людей, экономическое развитие и благополучие страны.

Вместе с тем, статистические данные показывают, что обозначенная проблема пока далека от полноценного решения. Так, на улицах и дорогах страны за 2020 год зарегистрировано 145073 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли и (или) были ранены люди. В данных ДТП погибли 16152 человека и получили ранения 183040 человек [1]. Комплекс мер, реализуемых государством в настоящее время, способствует снижению основных показателей аварийности на протяжении последних лет. Однако, несмотря на определенные позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается достаточно высоким – каждое одиннадцатое ДТП приводит к смертельному исходу. При этом наибольшее количество ДТП совершается из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств. За 9 месяцев 2021 года доля таких происшествий составила девять из десяти ДТП. Таким образом, рассматривая систему «водитель-автомобиль-дорога-среда» в контексте обеспечения безопасности дорожного движения, следует сделать вывод о необходимости целенаправленного воздействия на водителя как на основной фактор возникновения аварийности на дорогах.

Следует отметить, что существует прямая зависимость между стажем управления водителем транспортными средствами и возникновением ДТП. Самые высокие показатели аварийности за 9 месяцев 2021 года отмечены в группе водителей со стажем управления транспортными средствами свыше 15 лет. Количество ДТП, совершенных этой группой водителей, составило 42 086, число погибших – 4 993, раненых – 54 410 (рисунок 1)

стаж управления	ДТП, кол-во	Удельный вес	Погибло, человек	Удельный вес	Ранено, человек	Удельный вес	Тяжесть последствий
до 2-х лет	5 649	6,6	525	5,8	7 896	7,1	6,2
от 2 до 5 лет	8 473	9,9	724	8	11 574	10,4	5,9
от 5 до 10 лет	14 452	16,9	1 425	15,8	19 299	17,3	6,9
от 10 до 15 лет	12 329	14,4	1 228	13,6	16 316	14,6	7
свыше 15 лет	42 086	49,2	4 993	55,4	54 410	48,8	8,4

При этом заслуживает внимания тенденция распределения тяжести последствий ДТП между группами водителей с разным стажем управления ТС. С увеличением стажа водителей растет и значение тяжести последствий, совершенных ими ДТП [2].

По нашему мнению этому способствуют такие факторы как излишняя самоуверенность водителя, управление транспортным средством «по привычке» без учета постоянно меняющихся дорожных условий, отсутствие в полной мере знаний правил дорожного движения. Последнему фактору необходимо уделить наибольшее внимание.

Большинство водителей изучали правила дорожного движения перед сдачей теоретической части экзамена на право управления транспортным средством соответствующей категории. Вместе с тем, значительная динамика в развитии и совершенствовании улично-дорожной сети и транспортных средств обуславливает необходимость постоянной корректировки нормативного правового обеспечения организации дорожного движения. Только за последние четыре года в правила дорожного движения Российской Федерации 17 раз вносили изменения. По статистика министерства транспорта Московской области 35% водителей ошибочно считают себя невиновными в авариях, ссылаясь при этом на несуществующие правовые нормы [3]. В этой связи актуальным выступает вопрос проверки теоретических знаний правил дорожного движения у водителей. В настоящее время существует обязанность пройти теоретическую часть экзамена на право управления транспортным средством для возврата водительского удостоверения после лишения права управления.

Представляется возможным организовать обязательную проверку знаний ПДД водителями при замене водительского удостоверения по истечению срока его действия, то есть один раз в 10 лет. При этом для данной категории водителей необходимо разработать упрощенный вариант тестовых заданий, убрав некоторые блоки вопросов по категориям «Безопасность движения и техника управления автомобилем», «Оказание первой помощи», сконцентрировав внимание на проверке знаний разделов ПДД, нарушение которых приводит к наибольшему количеству дорожно-транспортных происшествий.

Заслуживает внимания проблема совершения дорожно-транспортных происшествий водителями в возрасте свыше 70 лет. В настоящее время вопрос демографического старения населения стоит достаточно остро. По оценкам ООН, население мира в возрасте 60 лет и старше насчитывало в 2000 году 600 миллионов человек, что почти втрое превышало численность этой возрастной группы в 1950 году (205 миллионов человек). Возрастная структура России будет изменяться, следуя современным демографическим тенденциям: увеличение доли пожилых людей в общей численности населения, уменьшение доли лиц в трудоспособных и младших возрастах. К 2050 году почти каждый третий человек в стране будет находиться за порогом 60 лет [4].

Соответственно существенно увеличивается количество пожилых водителей на автомобильных дорогах страны. Вместе с тем с увеличением возраста возрастают риски совершения дорожно-транспортных происшествий из-за неудовлетворительного состояния здоровья водителя. Так, после 60 лет существует угроза инфарктов, инсультов, садится зрение, теряется реакция, ухудшается память, пожилому водителю особенно тяжело становится ориентироваться в сложной дорожной обстановке. Необходимо учитывать и стремительный научно-технический прогресс в области дорожного движения, возникновение новых видов транспортных средств, внедрение инновационных технических средств организации дорожного движения. Зачастую для пожилого водителя осложненные ситуации на дороге, из которых десятилетиями удавалось выходить без проблем, могут вдруг оказаться непосильными.

Данное утверждение подтверждается статистикой. Так, в 2020 году в Российской Федерации в группе водителей 70-74 лет увеличилось как количество ДТП (+1,4%), так и число погибших (+31,8%). При относительно малом количестве ДТП (650) по вине водителей в возрасте 80 лет и старше, для этих ДТП присуща наибольшая тяжесть последствий (9,7). Также необходимо обратить внимание на то, что тяжесть последствий ДТП увеличивается одновременно с увеличением возраста водителей транспортных средств [1].

Таким образом, зависимость возникновения ДТП от увеличения возраста водителя следует искать в первую очередь в медицинской плоскости. В настоящее время существует обязанность водителя проходить медицинское обследование и представлять соответствующую справку при

замене водительского удостоверения в связи с истечением срока действия, то есть по общему правилу раз в 10 лет. Для пожилых водителей данный срок представляется слишком высоким и по нашему мнению должен быть снижен.

При этом возможно обратиться к опыту зарубежных стран. Так, в Италии водители обязаны подтверждать право управлять автомобилем каждые пять лет после 50 лет, а после 75 - каждые три года. В Испании - каждые пять лет после 65. Подобный механизм необходимо проработать и внедрить и в Российской Федерации. Представляется возможным законодательно закрепить обязанность водителя получать медицинское заключение об отсутствии противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами после 70 лет каждые три года. Данную справку водителю необходимо иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки.

Еще одним предложением может выступить требование обозначения транспортного средства, управляемого пожилым водителем в возрасте свыше 70 лет, специальным опознавательным знаком по аналогии со знаком «Начинающий водитель». Это позволит участникам дорожного движения выделять такие транспортные средства в общем потоке и быть особенно внимательными при езде и совершении маневров рядом с ними. Подобный опыт существует в Японии, где с 1997 года на машинах водителей, которым больше 75 лет, устанавливается специальный знак - цветной четырехлистник.

Таким образом, для преодоления тенденции увеличения количества дорожно-транспортных происшествий с определенного возраста водителя и стажа управления транспортным средством представляется возможным внести следующие предложения:

- организовать обязательную проверку знаний ПДД водителями при замене водительского удостоверения по истечению срока его действия;
- законодательно закрепить обязанность водителя получать медицинское заключение об отсутствии противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами после 70 лет каждые три года;
- ввести обязательное требование обозначения транспортного средства, управляемого пожилым водителем в возрасте свыше 70 лет, специальным опознавательным знаком «Пожилый водитель».

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, 79 С.
2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, 39 с.
3. Главные изменения в ПДД за последнее время: водители о них уже забыли [Электронный ресурс] / URL:<https://www.autonews.ru/news/617961849a79471c117acb35>
4. Шабунова, А. А. Тенденции демографического старения населения Российской Федерации и пути их преодоления / А. А. Шабунова, В. Н. Барсуков // Проблемы развития территории. – 2015. – № 1(75). – С. 76-87.

Сарбаев С.С. – Қазақстан Республикасы ИМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының Көлік объектілерінде қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасының доценті, полиция полковнигі.

ЖОЛ ЖҰРУ ЕРЕЖЕЛЕРІН ЖАЛПЫ БІЛІМ БЕРУ ҰЙЫМДАРЫНДА ОҚЫТУДЫҢ МАҢЫЗДЫЛЫҒЫ

Соңғы жылдары жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің негізгі көрсеткіштерінің нәтижелерін талдау жолаушылар тасымалының апатына байланысты күрделі жағдайды көрсетеді. Бұрынғыдай апаттылық жағдайына адам факторы шешуші мән береді [1].

Автокөліктің қауіпсіздік белдігі жолаушыны немесе жүргізушіні орнында ұстау арқылы қатты элементтермен соқтығысудан болатын адам жарақаттарының алдын алуға немесе азайтуға арналған. Статистикаға сәйкес, қауіпсіздік белдіктерін пайдалану 100 жағдайдың 75-інде өлімге әкеледі.

Маңдайдағы көліктердің соқтығысуымен төтенше жағдайлардың салдары адамның биіктіктен құлауымен салыстырылады-өмірге сәйкес келмейтін жарақат алу мүмкіндігі өте үлкен. Осы жағдайларды ескере отырып, жоғары жылдамдықта соқтығысу кезінде қауіпсіздік белдігі өзінің

қорғаныс қасиеттерін жоғалтатынын атап өткен жөн. Сонымен қатар, оны пайдаланудан толық бас тарту жолаушы мен жүргізушінің салыстырмалы түрде зиянсыз қалу мүмкіндігін азайтады. Қауіпсіздік белдігінің тиімділігі автомобиль салонындағы адамның орналасқан жеріне және жол-көлік оқиғасының түріне – фронтальды, бүйірлік соққыға, аударылуға тікелей байланысты екенін ешкім жоққа шығара алмайды. «Маңдайға» тиген кезде белдікті пайдалану жүргізушінің қайтыс болу ықтималдығын 2,3 есе, бүйірмен – 1,8 есе, ал төңкерілген кезде – 5 есе азайтады. [2].

Айта кету керек, соқтығысудың көп жағдайында жүргізуші алдыңғы орындықта отырған жолаушыларға қарағанда ауыр жарақат алады. Бұл жүргізушінің қауіпті байқайтындығына және көліктің оң жағын соққымен алмастыра отырып, оны құтқару үшін интуитивті шаралар қолданатындығына байланысты. Ұшу кезінде адамдар қауіпсіздік белдіктерімен бекітілмеген болса, ауыр жарақат алады.

Пайдалануға берілген кезде қауіпсіздік белдіктеріне деген көзқарас әртүрлі болды. Кейбіреулер бұл ереже «бостандықтар мен адам құқықтарына тағы бір шабуыл» деп санайды. Басқалары қауіпсіздік белбеуі көлік апаты кезінде өрт шыққан кезде адамның өліміне себеп болуы мүмкін деп сендірді. Көлік құралын дереу тастап кету және одан шығу қауіпсіз болып табылады. Сонымен қатар, қауіпсіздік белдігін пайдаланудан бас тарту ұсынылатын бірқатар жағдайлар бар. Мысалы, бұл мұз өткеліндегі қозғалыс, оның барысында сіз оны байлап қана қоймай, есіктерді де ашуыңыз керек. Өз кезегінде, автоөндірушілер де автомобиль конструкциясының құрамына қауіпсіздік белдіктерін қосуға ерекше ықылас танытпады. Бұл өндіріске қосымша шығындар әкелді, бұл көлік құралының құнын арттырды және автомобильге тауар ретінде сұраныстың қайтымсыз төмендеуіне әкелді; демек, сату көлемі төмендеді. Бұл жағдайдан шығу үшін дизайнерлер белдіктерді қауіпсіздік жастығымен ауыстыруға тырысты, бұл кейіннен осы инновацияның кемшілігін көрсетті, бірақ белдіктермен бірге қауіпсіздікті айтарлықтай арттырады. Біраз уақыттан кейін адамның ойлауы консерватизмнің шеңберінен шығады, бұл қауіпсіздік белдіктерінің тиімділігі туралы қорытындыға келді және қазіргі уақытта күмән келтірушілердің саны 5% - дан аспайды.

Сонымен қатар, қауіпсіздік белдіктері әрқашан адам өмірін құтқара алмайтыны белгілі болды; сонымен бірге олар өлімге ықпал етуі мүмкін. Бұл жағдайлар мұқият зерттелді және ақыр соңында өлім белдікті дұрыс пайдаланбау немесе оның дизайнының жетілмегендігі салдарынан болғандығы белгілі болды. Содан кейін тағы бір факт анықталды – белдіктер төмен жылдамдықта тиімді. Осылайша, қауіпсіздік белдіктері ең «ескі», бірақ сонымен бірге жарақаттанудың алдын алудың тиімді құралдарының бірі болып табылады, яғни олар пассивті қауіпсіздік жүйесіне жатады. Қазіргі заманғы автомобильдерде белдіктер барлық орындықтарға орнатылады, олар ішіндегі адамдардың максималды санына сәйкес есептеледі, ал дизайн-бұл өздігінен реттелетін құрылғы, ол соқтығысу кезінде денені сенімді бекітумен отырушыға толық қозғалыс еркіндігін береді.

Әрине, бір белбеу, қаншалықты мінсіз болса да, Автомобиль жүргізушісі мен жолаушыларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша барлық міндеттерді орындауға төтеп бере алмайды, сондықтан бұл пассивті жүйе қазіргі заманғы автомобильді сол қалпында жасайтын басқа компоненттерді қамтиды. Өркениетті елдерде қауіпсіздік белдіктерін қолдану міндетті шарт болып табылады және осы Ережені сақтамағаны үшін жүргізушілер мен жолаушыларға айыппұл салынады. Егер қауіпсіздік белдіктері автомобильдің артқы орындығында болса, онда жолаушының міндеті-көлікпен жүру кезінде бекіту. Бұл мотоциклдерге және басқа ұқсас көлік құралдарына да қатысты – жолаушының басына бекітілген дулыға болуы керек. Егер қауіпсіздік белдіктері автомобильдің артқы орындығында болса, онда жолаушының міндеті-көлікпен жүру кезінде бекіту.

Егер қауіпсіздік белдіктері автомобильдің артқы орындығында болса, онда жолаушының міндеті-көлікпен жүру кезінде бекіту. Бұл мотоциклдерге және басқа ұқсас көлік құралдарына да қатысты – жолаушының басына бекітілген дулыға болуы керек. Осы Ережені бұзғаны үшін жолаушыға 5 АЕК немесе 14 585 теңге мөлшерінде айыппұл салынуы мүмкін.

Бұл ретте жолаушының құқық бұзушылығы үшін жүргізушіге де 5 АЕК төлеуге тура келеді.

Мәселе мынада, «жол қозғалысы ережелерін бекіту туралы» қаулыға сәйкес, механикалық көлік құралының жүргізушісі, егер олар автомобиль дизайнында қарастырылған болса, қауіпсіздік белдіктерімен бекітілмеген жолаушыларды тасымалдамауға міндетті.

Ал мотоцикл жағдайында (және басқа екі-үш доңғалақты көлік түрі) – жолаушыны шлемсіз тасымалдауға болмайды.

Яғни, бекітілмеген жолаушымен бекітілген жүргізушінің әрекеті тасымалдау талаптарын сақтамау ретінде анықталады (Әкімшілік кодекстің 593-бабы).

Басқаша айтқанда, егер жүргізуші тағылған болса да, ол артқы орындыққа түйілмеген жолаушыны тасымалдағаны үшін 5 АЕК мөлшерінде айыппұл ала алады. Бұл ретте жолаушы да осындай айыппұл төлейді. Осы Ережені бұзғаны үшін жолаушыға 5 АЕК немесе 14 585 теңге мөлшерінде айыппұл салынуы мүмкін.

Сонымен, Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодекстің (ӘҚБТК) 12.6-бабына сәйкес жүргізушіге қауіпсіздік белбеуінің жоқтығы үшін, сондай-ақ ашылмаған жолаушылар үшін 6060 теңге мөлшерінде жаза қолданылады [4]. Өйткені, 16 жасқа толған адам әкімшілік құқық бұзушылықтың субъектісі бола алады. Қауіпсіздік белдіктерін дамыту және жетілдіру бір орында тұрмайды. Бұл бағытта жұмыстар белсенді жүргізілуде. Қазіргі заманғы автомобильдер көбінесе арнайы ескерту жүйесімен жабдықталған, ол қауіпсіздік белдігі бар көлік құралы қозғалған кезде іске қосылады. Қазіргі уақытта жастықтар сияқты әрекет ететін таспалар әзірленуде. Мәні мынада: соққы кезінде мұндай жүйе газбен толтырылады, соның арқасында дененің белдікпен жанасу аймағы артады, бұл жүктемені жақсы таратуға және жарақаттануды азайтуға көмектеседі. Айта кету керек, автомобильді басқару кезінде жол қауіпсіздігі үшін жауапкершілік көлік құралының жүргізушісіне жүктеледі. Көлік тәртібі және жолдардағы көптеген жылдар бойы қалыптасқан мінез-құлық дәстүрлері, ең алдымен, қауіпсіздікті арттыру проблемасымен байланысты [4].

Сондықтан жүргізуші жол жүру алдында және жолда жолаушыларды бақылауға міндетті. Осылайша, бұл мәселені әр түрлі жағынан талдаған кезде, көлік қозғалысы кезінде бекітілген қауіпсіздік белбеуі жүргізуші мен жолаушыны жарақаттанудан немесе өлімнен құтқара алады деген ереже үнемі қайталанатын. Кейбір жүргізушілер қауіпсіздік жастықтарының болуына байланысты белбеулерін тақпайды. Алайда, белбеу болмаған жағдайда, жастық тек пайдасыз ғана емес, ол одан да көп зиян келтіруі мүмкін соқтығысу немесе күрт тежеу кезінде адам денесі инерция арқылы үлкен күшпен алға жылжиды. Егер қауіпсіздік белдіктері тағылса, онда денені орнында ұстайды. Дәл осы жерде мойын омыртқасына ауыр жүктемені азайтып, басын бекітетін қауіпсіздік жастықшасы жұмыс істейді. Болмаған жағдайда, қауіпсіздік белдіктерін, адам денесі олар қауіпсіздік жастығынан басталады және автомобильдің кез-келген бөлігіне үлкен күшпен тиеді. Бұл сөзсіз ауыр жарақатқа әкеледі, сондықтан, қауіпсіздік жастықтары белдіктерді алмастырмайды, тек оларды толықтырады.

1. Ю.Н.Калужный жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды жүзеге асыратын көлік құралдарының жүргізушілерін даярлауды жетілдірудің негізгі бағыттары // полиция және тергеу қызметі. 2018. № 1. С. 1-9.
2. Көліктің пассивті қауіпсіздігі. М.: Көлік, 1999 ж. 304 б.
3. Ресей Федерациясының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Кодексі [Электрондық ресурс]: 2001 жылғы 30 желтоқсандағы № 195-ФЗ; ред. 2018 жылғы 6 шілдедегі № 489-ФЗ. Анықтамадан қол жеткізу.- «КонсультантПлюс» құқықтық жүйесі.
4. Былин И. А. Қазіргі жағдайда жол қауіпсіздігін жақсартудың кейбір аспектілері // NB: Әкімшілік құқық және әкімшілік тәжірибе. 2019. № 4. б. 6-11.

Сарбаев С.С. — Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының көлік объектілерінде қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасының доценті, полиция полковнигі.

Дәуренбек Г.М. — Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының Ғылыми-зерттеу орталығының ғылыми қызметкері, з.ғ.м., полиция лейтенанты.

ЖОЛ КӨЛІК ОҚИҒАЛАРЫН АШУ МЕН ТЕРГЕУ КЕЗІНДЕ АДАМНЫҢ СЫРТ КЕЛБЕТІ ТУРАЛЫ МӘЛІМЕТТЕРДІ ҚОЛДАНУ СҰРАҚТАРЫ

Автомобиль паркінің жаппай ұлғаюы оң сәттермен қатар жағымсыз салдарларды да туындатады, олардың бірі денсаулыққа зиян және адамдардың өліміне әкеп соққан жол-көлік оқиғалары санының өсуі болып табылады. Жол-көлік қылмыстарын тергеу мәселелерін зерттейтін авторлар өз зерттеулерінде мемлекет қабылдаған шараларға қарамастан, жолдардағы жағдай күрделі болып қала беретіндігін айтады [1; 2]. Жағдай, ең алдымен, куәгерлерге, жәбірленушілерге,

тергеушіге, жол полициясы қызметкерлеріне әсер етуден (қорқыту, бопсалау, пара алу, физикалық зорлық-зомбылық) немесе іздерді жасырудан (оларды жою, жасыру, бұрмалау және т.б.), сондай-ақ соңғы уақытта ЖКО қатысушылары оқиға орнын тастап кеткен жағдайларда көрінетін кінәлі адамдар тарапынан тергеуге қарсы іс-қимылмен қиындайды. Жол-көлік оқиғалары –көлік құралдарының жолмен жүруі кезінде және оның қатысуымен пайда болған, адамдар қаза тапқан немесе жарақаттанған, көлік құралдары, құрылыстар, т.б. зақымданған не өзгедей материалдық зиян келтірілген оқиға. Жол-көлік оқиғаларының пайда болу себептерімен жағдайларын талдау және осы себептермен жағдайларды жою үшін әр елде, аймақта, қалада жол-көлік оқиғаларының есебі жүргізіледі. Оны елдің Ішкі істер министрлігі мекемелері, автомобиль жолдарын мемлекеттік басқару органдары, даралық және жеке меншік жолдарының иелері жол-көлік оқиғаларын есепке алу ережелеріне сәйкес жүргізеді. Медицина мекемелері меншік нысанына қарамастан жол-көлік оқиғаларында қаза тапқан немесе жарақаттанған адамдардың есебін жүргізеді. Жол-көлік оқиғаларының мемлекет статистика есептемесіне адамдар қаза тапқан немесе жарақаттанған жол-көлік оқиғалары ғана енгізіледі. Қазақстан Республикасының «Жол жүрісі қауіпсіздігі туралы» Заңына сәйкес жол-көлік оқиғалары туралы мәліметтерді жариялауға рұқсат етіледі және олар мүдделі заңды тұлғалар мен азаматтарға белгіленген тәртіппен беріледі[1]. Жол-көлік оқиғасын қалай азайтуға болады? Мамандар максималды жылдамдықты 5 пайызға азайтқан жағдайда адам шығыны 30 пайызға кемитінін айтады. Қалада рұқсат етілген максималды жылдамдықты 60 км/с-тан 50 км/с деңгейіне жеткізу керек. Ал мектептер мен тұрғын үйлердің маңында 20 км/с-қа дейін азайту қажет. Алдыңғы орындықта қауіпсіздік белдігін қолдану адам шығынын 50 пайызға азайтатынын зерттеулер дәлелдеген. Ал артқы орындықта қауіпсіздік белдігін тағу кісі өлімін 75 пайызға дейін болдырмайды. Сондай-ақ балаларға арналған қауіпсіздік құрылғылары балалардың жол-көлік оқиғасынан қаза табуын 54-80% деңгейде болдырмайды. Жол көлік оқиғасының орын алуына негізгі факторлар – жүргізушілердің жол ережелерін мұқият сақтамауы, ішімдік ішіп жолға шығу және жаяу жүргіншілердің рұқсат етілмеген жерден өтуі.

Қазақстан Республикасының Бас прокуратура мәліметіне сүйенсек, республика бойынша жол-көлік оқиғаларының 30% Алматы қаласында орын алатыны анықталған. 2015 жылы Алматыда 3565 жол-көлік оқиғасы тіркелген. Бұл республика бойынша жоғары көрсеткіш. Жол-көлік оқиғасы Солтүстік Қазақстанда (166) аз екен. Жағдайды және материалдық іздерді тіркеуге арналған жол-көлік қылмыстарын тергеудің бастапқы кезеңінде тергеу тексерулерінің маңыздылығына күмән келтірместен, біздің ойымызша, қылмыстың идеалды іздеріндегі ақпаратты пайдалану мүмкіндігін атап өткен жөн. Мінсіз іздер адамды тану, жауап алу үшін ұсыну кезінде, әсіресе апаттың кінәсі оқиға орнынан қашып кеткен жағдайда маңызды дәлел болып табылады. Сондай-ақ осы іздердегі ақпарат негізінде іздеу мақсатында пайдаланылатын ЖКО қатысушыларының субъективті портреттері жасалуы мүмкін. Осыған байланысты тергеу субъектісі сыртқы көріністің субъективті көріністерінің қалыптасу заңдылықтарын түсінуі керек.

Субъективті бейнелерге адамның психикасында жүретін процестер негізінде қалыптасатын дисплейлер жатады. Мұндай дисплейлерді қалыптастыру бірқатар кезеңдерден өтеді: адамның басқа адамның сыртқы келбеті туралы ақпаратты қабылдауы, ақпаратты есте сақтау, көбейту (есте сақтау), қайта шығарылған ақпаратты вербализациялау немесе визуализациялау. Осылайша, кез-келген субъективті портреттің қайнар көзі-адамның сыртқы келбетін тікелей визуалды қабылдау арқылы қалыптасқан немесе сыртқы келбетті ауызша сипаттау негізінде ақыл-ой қалыптасқан психикалық образ.

Адамның (қылмыскердің, көрген адамның, қылмыстық оқиғаның өзге де қатысушыларының) сыртқы келбетінің ерекшеліктері бейнеленген психикалық бейнелер оқиға орнынан жасырынған кінәлі адамды сәйкестендіру мақсатында, сондай-ақ тергеудің өзге де міндеттерін екі нысанда шешу үшін пайдаланылуы мүмкін: тікелей, субъектінің өзі-бейнені тасымалдаушы; немесе жанама түрде (басқа адамдар), психикалық кескін негізінде материалдық субъективті портреттер жасалған жағдайда. Жол-көлік қылмыстарын ашу мен тергеуде психикалық бейнені тікелей қолдануды оның тасымалдаушысы тану үшін ұсыну сияқты тергеу әрекеті аясында жүзеге асыра алады. Тану үшін ұсыну алдында адамның сыртқы келбеті туралы ақпаратты қабылдаған адамнан алдын-ала жауап алу керек. Жауап алу аясында жауап алынатын адамнан сәйкестендіру жоспарланған адамның сыртқы келбеті туралы ақпарат анықталады. Жауап алушыдан оның сыртқы келбетінің белгілері туралы, оның ішінде қылмыс оқиғасына қатысы бар адамның жүріс-тұрысы, бет-әлпеті, дауысы мен сөйлеуі

туралы толық, дәл және егжей-тегжейлі ақпарат алу мәселесі ерекше назар аударуға тұрарлық. Психикалық бейнені сипаттау-оны материалдандыру, қол жетімді және түсінікті түрге айналдыру тәсілі. Жауап алынушының алдында оның жадында көрсетілген белгілерді есте сақтау және көбейту міндеті тұр. Жауап алу кезеңінде сыртқы келбеттің белгілері туралы ақпаратты біле отырып, осы тергеу әрекетін жүргізудің орындылығына көз жеткізу керек. Мұны істеу үшін, жауап алу кезінде жауап алынған адам ерте қабылданған адамды анықтай ала ма, жоқ па, соны анықтау керек. Егер жауап алынған адам оң жауап берсе, оған сыртқы келбеттің белгілері туралы еркін түрде айту ұсынылады. Жауап алынатын адамның танылатын адамның белгілері туралы еркін әңгімесінен кейін тергеуші айғақтарды толықтыруға және нақтылауға бағытталған нақтылаушы сұрақтар қояды. Жауап алу кезінде «ауызша портрет» жүйесін басшылыққа алу керек. Жауап алу кезінде тергеуші сыртқы келбеттің жалпы физикалық және анатомиялық және функционалды белгілерін анықтауға тырысуы керек, ерекше белгілерге ерекше назар аудару керек. Бұрын қабылданған адамның сыртқы келбетін еске түсіруді жеңілдету үшін жауап алынған адамның жадында ассоциативті байланыстарды ынталандыруға бағытталған тактикалық әдістер қолданылуы мүмкін. Мұндай тәсілдердің қатарына: қылмыстық оқиғаның жекелеген мән-жайлары туралы ақпаратты тура және кері хронологиялық ретпен жаңғырту; жауап алынып отырған адам басқаларына қарағанда жақсы есте қалған неғұрлым ірі анатомиялық элементтер мен сырт келбет элементтері туралы деректерді нақтылау; жекелеген анатомиялық элементтерді және олардың белгілерін сипаттау кезінде жауап алынып отырған адамға белгілі геометриялық фигуралардың немесе өзге де кең таралған бейнелердің нысанына ұқсас келтіру ұсынысы жатады; көлемі, түсі туралы түсініктеме алған кезде, жауап алынған немесе басқа адамға тән бірдей мәліметтермен салыстырған жөн, сонымен қатар түстер атласын қолданған жөн. Адамды тану үшін көрсету тірі күйінде де, Фотосуреттер бойынша да жүзеге асырылуы мүмкін. Екінші нұсқа мынадай жағдайларда жақсырақ:

- тану үшін ұсынылуы жоспарланған адамның тұрған жері туралы ақпараттың болмауы;
- тергеу әрекетіне танылатын адамның қатысу мүмкіндігінің болмауы; - танушының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында (оның жеке басы туралы ақпаратты құпия сақтау үшін);
- тактикалық себептер пайдалану: Қылмысты ашу және тергеу процесінде психикалық бейнені тікелей пайдаланудан басқа, оны жанама түрде, материалдық субъективті дисплейлерді (фотороботтар, ауызша портреттер, іздеу бағыттары) жасау арқылы пайдалануға болады.

Субъективті портреттерді жасау үшін тергеушіге көп жағдайда тиісті білімі бар маманның көмегі қажет. Сыртқы келбеті туралы ақпарат алып, өзінің арнайы білімі мен дағдыларын қолдана отырып, маман алынған ақпарат негізінде субъективті дисплейлерді құрастырады.

Көптеген адамдар қабылдауға қол жетімді түрде жасалған, қылмыскерлерді көрсету полиция бөлімдерінің ақпараттық стендтеріне орналастырылуы мүмкін, ал кейбір жағдайларда оларды бұқаралық ақпарат құралдары арқылы таратуға болады. Тергеу практикасында қылмыс және оның қатысушылары туралы ақпарат (оның ішінде олардың бейнесі) әртүрлі электрондық ақпарат құралдарында жиі көрсетіледі. Я.Н.Карачевцев оларға бейнетіркегіштер, жеке және заңды тұлғалардың сыртқы бақылау камералары, ЖЖЕ бұзылуын автоматты тіркеу камералары және ұялы телефондар жатады. Оның пікірінше, осы техникалық құралдарды кешенді пайдалану тергеушіге жол-көлік оқиғаларын тергеу кезінде қосымша ақпарат беруге мүмкіндік береді [4].

1. Изотова Д.О. Жол-көлік оқиғаларын тергеудегі оқиға орнын тексерудің ерекшеліктері // Қазіргі ғылымдағы жас ғалымдардың рөлі: халықаралық ғылыми-практикалық конференция материалдары бойынша мақалалар жинағы. 2018. Б.27-30.
2. Чаплыгина В.Н., Морозова Н.В. Жол-көлік қылмыстарын ашу және тергеу кезінде техникалық-криминалистикалық құралдарды қолданудың проблемалық аспектілері // Қазіргі қоғам және құқық. 2020. № 1 (44). Б. 95-99.
3. Ремизов С.М. Жол-көлік қылмыстарын тергеуге қарсы іс-қимыл және оны жеңудің криминалистік әдістері: реферат. дис. ... канд. юрид. ғылым // Ресей Федерациясы ІІМ Мәскеу университеті. М, 2007. Б.11 .
4. Карачевцев Я.Н. Жүргізуші оқиға орнынан қашып кеткен жазатайым оқиғаны тергеу // Қылмыстарды тергеуді криминалистикалық қамтамасыз ету: мәселелер, перспективалар және инновациялар: БМУ заң факультетінің криминалистика кафедрасының 45 жылдығына арналған Халықаралық ғылыми-практикалық конференция материалдары. 2017. Б.69-70 .

КӨШЕ-ЖОЛ ТОРАБЫНДАҒЫ ҚИЫЛЫСТА АДАПТИВТІ БАСҚАРУДЫ ЕНДІРУ МОДЕЛІ

Қоғам дамуына автомобильдендірудің әсерін оң шешу үшін, көптеген мәселелерді шешуді қарастыру қажет. Шетелдік және отандық тәжірибе көрсеткендей, автомобильдендіру экономикаға, адамдарға қолайлы жағдай жасауға үлкен әсер етуіне қарамастан, қолайсыз жағдайларда туғызады: жол-көлік оқиғалары, көліктерден шыққан газбен ауа бассейнінің ластануы, көліктердің кептелуінен қозғалыс жылдамдығының күрт төмендеуі және тағы басқалары бар.

Ғылыми зерттеулер мен тәжірибелер автомобильдендіру туғызатын қолайсыз жағдайларды жою немесе олардың себептерін азайтуды түсіндіре алады, оның ішінде қозғалыс қауіпсіздігін арттыру жолдарына баса назар аударады.

Қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуімен қатар көше жол торабында кездесетін проблемалардың бірі-көлік құралдарының іркілісін азайту мақсатында қозғалысты басқару автоматтандырылған жүйесін қолға алуда.

Жол қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесі – көлік ағынының көрсеткіштері туралы ақпараттарды жинау және өңдеу, соның негізінде қозғалысты басқаруды үйлестіруді қамтамасыз ететін техникалық, бағдарламалық және ұйымдастыру шараларының кешені [1].

Тағайындалуы: жүйенің жол қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесі әрекет ететін аумағында (қиылыста, ауданда, қалада) көлік құралдарының іркілістерінің жиынтығын азайту.

Ол басқару әдістері бойынша кеңістіктегі, уақытша болып жіктеледі. Осы екі жіктелудің Ақтөбе қаласының көше-жол торабындағы жол қозғалысын басқаруда кеңістікте - жергілікті, ал уақытшада - бағдарламалы болып енгізілген.

«Көлік техникасы, тасымалдауды ұйымдастыру және құрылыс» кафедрасындағы «Бағдаршам» студенттері ғылыми үйірмесімен Жергілікті басқарудағы қаладағы көлік ағынының өсу динамикасына байланысты жол қозғалысын басқарудың жүйелі және адаптивті басқаруды енгізу туралы мониторинг жүргізу мақсатында орталық базар ауданында бір жақты қозғалыс көшелерге мониторинг жүргізілді. 2016 жыл Ақтөбе қаласының Сәңкібай батыр даңғылы мен Баишев көшесі (Батыс-2) қиылысында жүргізілген ғылыми зерттеулердің қорытындысын бағдаршам орнатылды. Некрасов көшесінде нақты зерттеу жұмыстарымен қатар, «жасыл толқын» принципін енгізу есептері қарастырылуда.

Қазіргі уақытта көше-жол торабындағы қиылыстарда көлік ағынының қарқындылығына байланысты бағдаршам объектілері жобаланып енгізіліп жатыр, бірақ сол бағдаршам жұмысы режимінің күнделікті, тіпті сағат бойынша өзгеріп отыратын қарқындылыққа байланысты жолдың өткізу қабілеттілігі сәйкес келмейтіндігі баршамазға мәлім [2].

Реттелетін қиылыстардың өткізу қабілетін арттыру және бағдаршамның жұмысына әсер ететін қозғалыс қарқындылығы мен басқа да факторларды ескере отырып бағдаршам жұмыс режимін өңдеу мақсатында қаладағы Ә.Молдағұлова даңғылы Ағайынды Жұбановтар көшесімен қиылысында бір күннің қарбалас уақыттарында (час пик) зерттеу жұмыстары жүргізілді (1-сур.).



1-сурет. Ә.Молдағұлова даңғылы — Ағ. Жұбановтар көшесінің қиылысынан көрініс

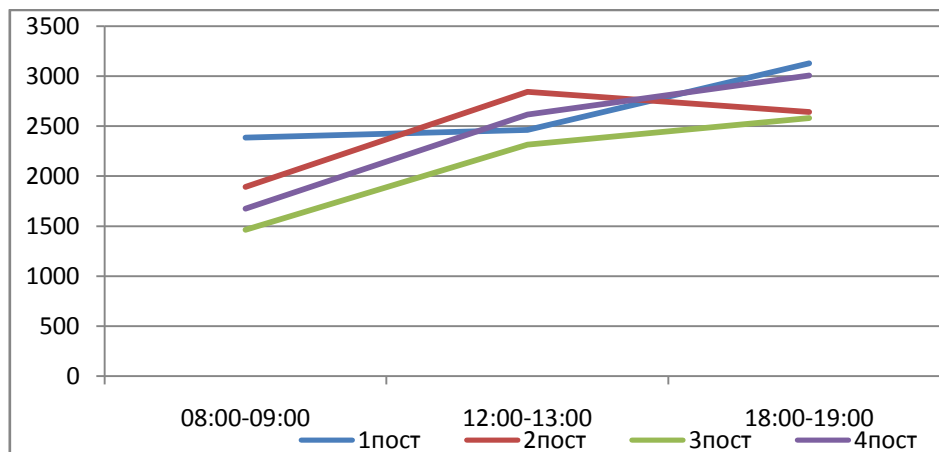
Ә.Молдағұлова даңғылы — Ағ. Жұбановтар көшесі қиылысындағы көлік ағыны қарқындылығы өзгеруінің жалпы диаграммасы (2-сур.)

№1 бекет. Әлия базарынан – Т.Бигелдинов атындағы Әуе Қорғаныс Күштері Әскери институтына қарай;

№2 бекет. Т.Бигелдинов атындағы Әуе Қорғаныс Күштері Әскери институты бағытынан – Әлия базарына қарай;

№3 бекет. Кеңес дүкенінен – 8 шағын ауданына қарай;

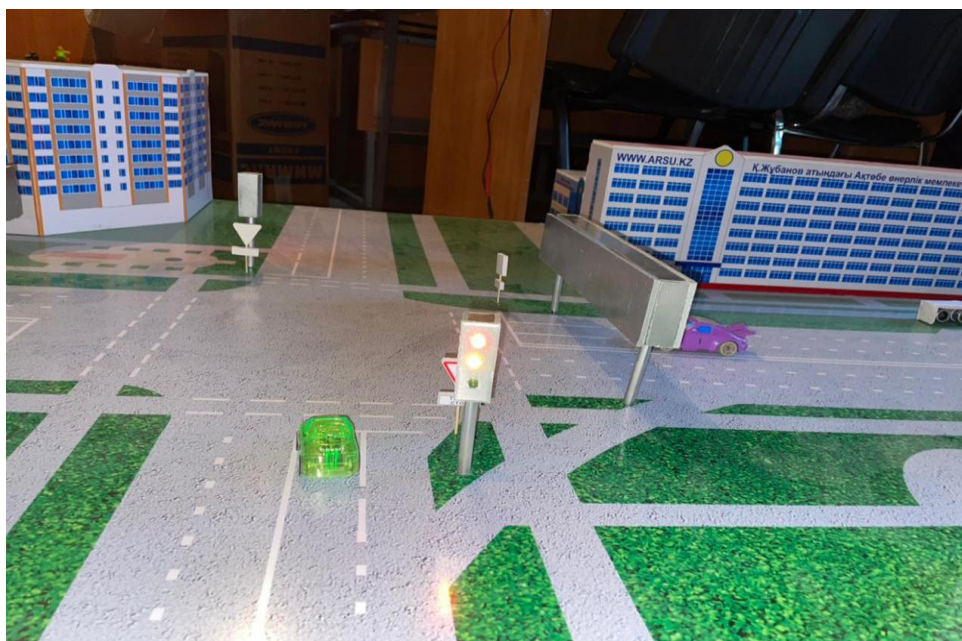
№4 бекет. 8 шағын ауданынан – Кеңес дүкеніне қарай.



2-сурет. Ә. Молдағұлова даңғылы – Ағ. Жұбановтар көшесі қиылысы.

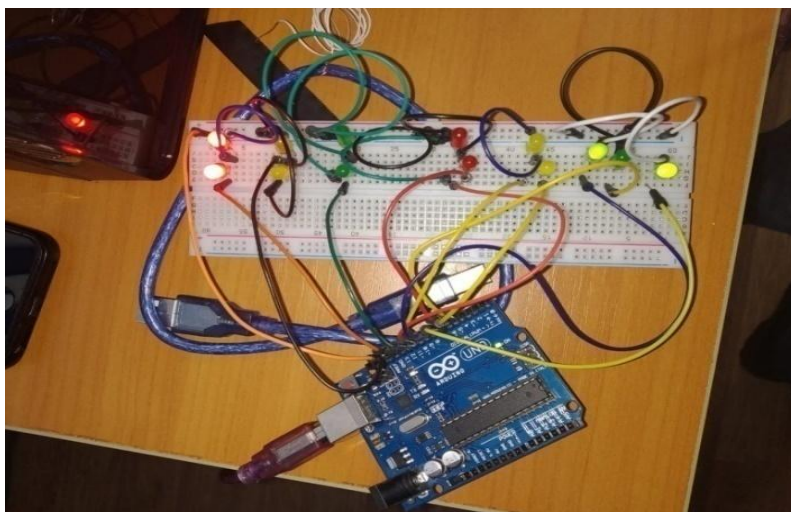
Екінші суреттегі қиылыста барлық посттарда максимум қарқындылық сағат 12.00-13.00 аралығына №2 және №4, ал кешкі 18.00-19.00 аралығында №1 және №4 бекеттердегі көлік қарқындылығының артуын байқауымызға болады.

Осы мақсатта бағдарламалық жұмысын модельдендіру үшін Arduino микроконтроллерінде бағдарлама құрастыру мақсатында жасалынған макет (сур. 3)



3- сурет. Ә.Молдағұлова даңғылы – Ағ. Жұбановтар көшесі қиылысы бойынша бағдарламалық жұмысын модельдендіру макетінен көрініс

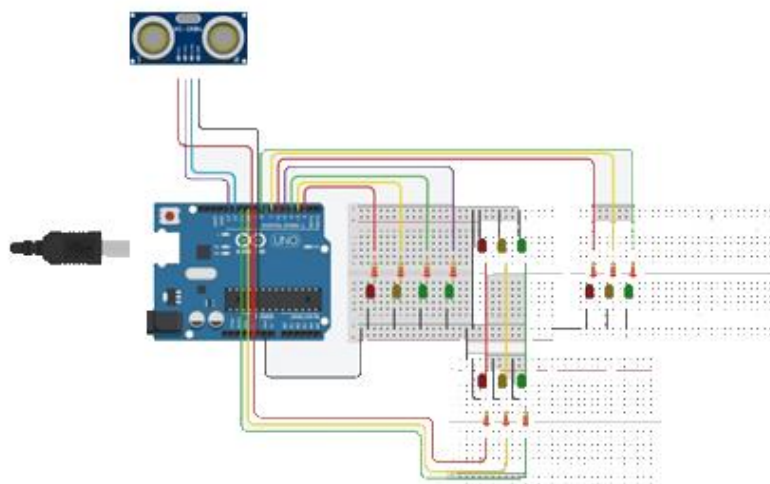
Микроконтроллер USB-портпен компьютерге жалғанып IDE интегралды өңдеу ортасыарқылы Arduino платасын бағдарламалық кодпен әрбір қиылыстағы бағдарламалар үшін бағдарламалар жазылды (4-сур.)[2].



4-сурет. Бағдарлама бойынша бағдаршам реттеуінің жұмысын Arduino микроконтроллеріне ендіру сұлбасы.

Жол қозғалысына үзіліссіз автоматтандырылған мониторинг жүргізу, шұғыл жағдайларды талдау, көліктердің мүмкіндігінен болатын кептеліс, апат алды және апаттық жағдайларды болжау мен ескерту арқылы қиылыстың өткізу қабілетін арттыру үшін қиылыста орнатылған детекторлардың мүмкіншілігін пайдалану ұсынылады.

Көлік детекторы жолдың бір немесе бірнеше жолақтарына жауапты аймақ радиолокаторы түрінде жұмыс жасайды. Көлік құралдарының болуы туралы ақпарат байланыс линиясы арқылы жол контроллеріне беріледі. Көлік детекторының көмегімен қиылыста көлік ағынын реттеу кезінде көлік құралдарының шираттағы ұзындығы (тығыздығы) және қиылыстың барлық бағыттары бойынша жүріс бөлігінің көлік құралдарымен толу динамикасы теңестіріледі. Детектордан мәліметтер байланыс линиясы арқылы жол контроллеріне түседі және онда қиылыстың реттеу циклының фазалары адаптивті басқару алгоритмдері арқылы өңделеді. Бұл кезде қай бағытта көлік құралдарының шираты ұзынырақ сол жаққа бағдаршамның «жасыл» белгісінің қосылу ұзақтығы арттады.



5-сурет. Қатысу детекторын Arduino микроконтроллеріне жалғау сұлбасы

Алдағы уақытта қаламыздың көше-жол торабында жол қозғалысына үзіліссіз автоматтандырылған мониторинг жүргізу, шұғыл жағдайларды талдау, көліктердің мүмкін болатын кептелісін, апат алды және апаттық жағдайларды болжау мен ескерту арқылы қиылыстың өткізу қабілетігін арттыру ұсынылады деп есептейміз.

1. Сауханов Н.С. Жол қозғалысын басқару әдістері: Оқу құралы. – Ақтөбе, 2020.–440 б.
2. Роботехника с нуля. Теоритический материал и лабораторный практикум: RadioMart.kz, 2003. –52 с.
3. «ТЕХНОЛОГТЫҢ АЖО» Бағдаршам реттеуінің көрсеткіштерін есептеудің автоматтандырылған бағдарламасы хабары жол қозғалысын ұйымдастыру бойынша технологтың нұсқауы. «Проект-Автоматика» ЖШҚ. 2003. – 47 б.

4. Петров В.В. Автоматизированные системы управления дорожным движением в городах: Учеб. пособие. – Омск: Изд-во СибАДИ, 2007. – 104с.

5. Левашев А.Г., Михайлов А.Ю., Головных И.М. Проектирование регулируемых пересечений: Учеб. пособие – Иркутск: Изд-во ИрГТУ, 2007. – 208 с.

Сидашева Ж.Е. – начальник кабинета кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан имени М.Букенбаева, м.ю.н., капитан полиции

СОСТОЯНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Казахстан является одной из стран СНГ, где проблема безопасности дорожного движения достигла своего апогея. Это связано, в первую очередь, с бурным ростом автомобилизации, совершенствованием дорожной инфраструктуры, выходом на рынок сверхмощных автомобилей. Все это характерно для стран с развитой рыночной экономикой, где для перевозок грузов и пассажиров используется автомобильный транспорт разных габаритов.

Автомобиль как средство передвижения обладает рядом преимуществ перед другими видами транспортных средств. К этим преимуществам относятся:

- 1) транспортируемость;
- 2) возможность доставлять людей и груз;
- 3) относительная простота управления;
- 4) во многих районах страны, где есть свои ландшафтные особенности, автомобиль является единственным видом транспорта;
- 5) автомобиль является необходимым средством и атрибутом быта в повседневной деятельности человека.

Мировая статистика показывает, что количество автомобилей на дорогах имеет существенный прирост ежегодно. Так же это касается и Казахстана, где, как ни в одной другой стране мира, за последнее время резко увеличился поток автомобилей. Ежегодный прирост автомобильного парка составляет около 10%. Все вышеизложенное вытекает в то, что число пострадавших от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) растет. В нашей стране ежегодно погибает большое количество человек и еще больше людей получают травмы различной степени тяжести.

Обеспечение безопасности движения на улицах и дорогах является основной проблемой страны, которая должна рассматриваться в рамках сложной системы дорожного движения. Термин «дорожное движение» охватывает всю сложную динамическую систему, которая образуется на дороге взаимодействием и совокупностью участников движения: пешеходами, велосипедистами, мотоциклистами, водителями автомобилей (профессионалами и любителями). В свою очередь безопасность дорожного движения зависит от обученности, дисциплинированности и соблюдения правил всеми участниками дорожного движения. В перечисленных аспектах заключается одна из основных причин сложности обеспечения безопасности движения как на самом автомобильном транспорте, так и в дорожном движении в целом.

Обеспечение безопасности дорожного движения подразделяется на следующие основные принципы:

- а) Качество жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- б) Ответственность государства за обеспечением безопасности граждан, участвующих в дорожном движении;
- в) Обеспечении безопасности дорожного движения с соблюдением интересов граждан, общества и государства в целом;
- г) Программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения[1].

На основании всего вышеописанного возникает следующий ряд вопросов:

-Как же предотвратить нарушения и тем самым снизить аварийность?

-И что можно сделать, чтобы дороги стали безопасными, а число жертв автомобильных аварий снизилось?

Сказать, что государство бездействует в сложившейся ситуации будет неправильным. В целом по регионам нашей страны улучшается качество дорог, ужесточаются наказания и повышаются штрафы за нарушения ПДД, устанавливаются новые светофоры, а также создаются искусственные неровности («лежачие полицейские»). Данные меры направлены на предупреждение ДТП, снижение тяжести их последствий, совершенствование условий и организации движения транспортных средств, а также способствуют снижению числа погибших в авариях людей.

Одна из подобных действенных мер – установка комплексов автоматической фиксации нарушений. С тех пор, как сотрудниками дорожной полиции была задействована видеосистема наблюдения за дорожным движением, нарушителей стали наказывать гораздо чаще. В местах установки автоматических комплексов фото и видеофиксации нарушений отмечается значительное снижение количества автоаварий. Попадая в обзор видеокамер автолюбители стараются не нарушать правил дорожного движения и тем самым аварийность снижается. Так же одной из основных причин ДТП является качество автодорожного покрытия (качество асфальта).

Первая мысль, возникающая на фоне проблемы плохих дорог – это незаконные интересы. Скорее всего, для некоторых регионов страны это не так далеко от правды. Низкое качество дорог зависит и от другого ряда причин.

Причины фактического некачественного состояния дорог в Республике Казахстан зависят от следующих факторов:

1. Географический или геоклиматический. Из-за резко континентального климата и разнообразия ландшафта в стране дорожное полотно подвергается серьезным испытаниям и быстрее изнашивается.
2. Неправильная эксплуатация и несвоевременный ремонт дорожного покрытия. Из-за отсутствия разделения по скоростным режимам или габаритов транспорта (вес и высота) на большинстве дорог в Казахстане полотно изнашивается быстрее, чем должно. Особенно сильно это проявляется в том, что в Казахстане не существует отдельных трасс. Дорожное полотно испытывает постоянные нагрузки, а их временное закрытие на ремонт может привести к коллапсу.
3. Нарушение соблюдения технологии во время ремонта либо строительства дорожного полотна. Ситуация на тендерных площадках страны выглядит следующим образом: объем забирает тот, кто подал наименьшую цену и кратчайший срок исполнения услуг, что в свою очередь негативно влияет на качество постройки дорог. По большому счету довольно проблематично приобрести материалы высокого качества и соблюсти технологию при изначально заложенном низком бюджете.
4. Использование шипованной резины, новых реагентов для очистки дорог от наледи и проезд тяжелой техники. Все это способствует повышенному износу дорожного покрытия, поскольку оно не рассчитано на подобные воздействия [2].

Наблюдается следующая картина: возникновение проблем зависит не только от того, насколько качественно строят дороги, но и от способа их дальнейшей эксплуатации. Ведь даже самое прочное покрытие, предназначенное для легковых автомобилей, не выдержит, если по его поверхности проедет перегруженный на несколько тонн высоко габаритный автотранспорт, на что в нашей стране часто закрывают глаза.

Не самое последнее место в нарушении качества дорожного полотна играет тендерная система с вложенным тотальным удешевлением материалов в техническом задании, что сказывается на качестве. Рост нагрузки на полотно и низкое качество сырья приводят к быстрому разрушению дорог.

Качество материалов, с которыми приходится работать дорожникам не соответствуют повышенным требованиям, которые успешно внедрили в нашей стране. С каждым годом нагрузка на дороги растет в геометрической прогрессии, а качество битума, щебня и грунтов – основных материалов дорожной конструкции оставляют желать лучшего. И это объективная причина быстрого разрушения дорожного полотна.

Каков итог: будет ли улучшение состояния дорог в стране?

Правительство Республики Казахстан пытается улучшить ситуацию с качеством дорог в стране. Процесс улучшения протекает медленно, а также недостаточное финансирование вытекают из вышеописанных проблем. Нынешнее положение и развитие дорожной отрасли по стране решают лишь малую часть проблем и этот инструмент имеет кратковременный эффект.

Так как в сферу деятельности дорожной системы не введены новые материалы по умолчанию и не внедрены новые технологии, говорить о каком-либо улучшении и не стоит. В свою очередь необходим дополнительный источник финансирования, который стопроцентно пойдет на дело, а не частично осядет в чьем-либо кармане. И лишь тогда можно будет сказать, что одна из остро стоящих национальных проблем страны, а именно проблемы качества дорог начнет решаться [3].

Следовательно, для улучшения качества дорог будет не лишним повысить качество материалов для их постройки: в частности, выбирать битум, щебень и грунт тщательнее в соответствии ГОСТам и СНиПам.

Устин Чашихин, автор книги «Научный атеизм», в свою очередь высказался вполне конкретно о причинах некачественных дорог: виновата сама технология изготовления, которая значительно хуже, чем западная. И решить проблему поможет только изменение этой технологии на более совершенную, основанную на железобетоне [4].

Все очень просто. Хорошие дороги на Западе, в Японии и Китае строят по монолитной железобетонной технологии – кладут арматуру и заливают бетоном. Потом асфальт. Дорога идеально ровная десятилетия. Плохие дороги в странах СНГ строят по старой технологии – покрывают дорогу щебнем, а затем сверху покрывают асфальтом без арматуры и бетона. Через год ямы – нужен ремонт.

Что делать? Надо принять закон о том, чтобы в Казахстане было запрещено строить дороги без железобетона.

В любом случае того, что делается сейчас, недостаточно для полноценного восстановления дорожной сети многих региональных городов.

Для того, чтобы что-то кардинально изменилось, предлагаю серьезные вмешательства в разные сферы экономической жизни страны.

Решение проблемы безопасности движения на автодорогах актуально для всех регионов страны [5].

Одним из путей решения вышеизложенной проблемы может стать разработка электронного сайта «Госуслуги. Дороги» на базе утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 9 февраля 2021 года № 50 дорожной карты по переходу программы «Рухани жаңғыру» на период национальной модернизации на 2021 год. В улучшении качества дорожного покрытия будут непосредственно почувствовать граждане путем подачи заявления на сайте «Госуслуги. Дороги». Заявление будет рассматриваться ответственными исполнителями по регионам Республики Казахстан, а именно акиматами областей, городов в течении календарного месяца. Ответственным исполнителем будет предоставлен отчет на сайте по проделанной работе, также заявитель должен иметь возможность поставить оценку и оставить комментарий. Сайт «Госуслуги. Дороги» должен быть простым в использовании чтобы каждый гражданин Республики Казахстан мог принять участие в решении проблем безопасности движения на автодорогах в своем регионе.

1. Автомобильные перевозки и организация дорожного движения: Справочник: Пер. сангл. /В.У. Рэнкин, П. Клафи, С. Халберт и др. – М.: Транспорт, 1981. – 592 с.
2. Амбарцумян В. В. и др. Безопасность дорожного движения: Учеб. пособие для подготовки и повышения квалификации кадров автомобильного транспорта/ Под ред. чл.-корр. РАН, проф. В. Н. Луканина. – М.: Машиностроение, 1998.– 304 с.
3. <https://bankstoday.net/last-articles/kak-reshit-problemu-plohih-dorog-v-rossii-otvechayut-eksperty>
4. <https://bankstoday.net/last-articles/kak-reshit-problemu-plohih-dorog-v-rossii-otvechayut-eksperty>
5. Амбарцумян В. В. и др. Системный анализ проблем обеспечения безопасности дорожного движения: Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГАУ, 1999. – 352 с.

Сидашева Ж.Е. — преподаватель кафедры профессионально-психологической подготовки и управления ОВД Алматынской академии МВД Республики Казахстан м.ю.н., майор полиции;
Смагулова Ш.У. — научный сотрудник Отдела организации научно-исследовательской и редакционно-издательской работы Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им.М.Букенбаева

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ КАК АСПЕКТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Казахстан является одной из стран СНГ, где проблема безопасности дорожного движения достигла своего апогея. Это связано, в первую очередь, с бурным ростом автомобилизации, совершенствованием дорожной инфраструктуры, выходом на рынок сверхмощных автомобилей. Все это характерно для стран с развитой рыночной экономикой, где для перевозок грузов и пассажиров используется автомобильный транспорт разных габаритов.

Автомобиль как средство передвижения обладает рядом преимуществ перед другими видами транспортных средств. К этим преимуществам относятся:

- 1) транспортируемость;
- 2) возможность доставлять людей и груз;
- 3) относительная простота управления;
- 4) во многих районах страны, где есть свои ландшафтные особенности, автомобиль является единственным видом транспорта;
- 5) автомобиль является необходимым средством и атрибутом быта в повседневной деятельности человека.

Мировая статистика показывает, что количество автомобилей на дорогах имеет существенный прирост ежегодно. Так же это касается и Казахстана, где, как ни в одной другой стране мира, за последнее время резко увеличился поток автомобилей. Ежегодный прирост автомобильного парка составляет около 10%. Все вышеизложенное вытекает в то, что число пострадавших от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) растет. В нашей стране ежегодно погибает большое количество человек и еще больше людей получают травмы различной степени тяжести.

Обеспечение безопасности движения на улицах и дорогах является основной проблемой страны, которая должна рассматриваться в рамках сложной системы дорожного движения. Термин «дорожное движение» охватывает всю сложную динамическую систему, которая образуется на дороге взаимодействием и совокупностью участников движения: пешеходами, велосипедистами, мотоциклистами, водителями автомобилей (профессионалами и любителями). В свою очередь безопасность дорожного движения зависит от обученности, дисциплинированности и соблюдения правил всеми участниками дорожного движения. В перечисленных аспектах заключается одна из основных причин сложности обеспечения безопасности движения как на самом автомобильном транспорте, так и в дорожном движении в целом.

Обеспечение безопасности дорожного движения подразделяется на следующие основные принципы:

- а) качество жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- б) ответственность государства за обеспечением безопасности граждан, участвующих в дорожном движении;
- в) обеспечении безопасности дорожного движения с соблюдением интересов граждан, общества и государства в целом;
- г) Программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения[1].

На основании всего вышеописанного возникает следующий ряд вопросов:

-Как же предотвратить нарушения и тем самым снизить аварийность?

-И что можно сделать, чтобы дороги стали безопасными, а число жертв автомобильных аварий снизилось?

Сказать, что государство бездействует в сложившейся ситуации будет неправильным. В целом по регионам нашей страны улучшается качество дорог, ужесточаются наказания и повышаются штрафы за нарушения ПДД, устанавливаются новые светофоры, а также создаются искусственные неровности («лежачие полицейские»). Данные меры направлены на предупреждение ДТП, снижение тяжести их последствий, совершенствование условий и организации движения транспортных средств, а также способствуют снижению числа погибших в авариях людей.

Одна из подобных действенных мер – установка комплексов автоматической фиксации нарушений. С тех пор, как сотрудниками дорожной полиции была задействована видеосистема наблюдения за дорожным движением, нарушителей стали наказывать гораздо чаще. В местах установки автоматических комплексов фото- и видеофиксации нарушений отмечается значительное

снижение количества автоаварий. Попадая в обзор видеокамер автолюбители стараются не нарушать правил дорожного движения и тем самым аварийность снижается.

Так же одной из основных причин ДТП является качество автодорожного покрытия (качество асфальта).

Первая мысль, возникающая на фоне проблемы плохих дорог – это незаконные интересы. Скорее всего, для некоторых регионов страны это не так далеко от правды. Низкое качество дорог зависит и от другого ряда причин.

Причины фактического некачественного состояния дорог в Республике Казахстан зависят от следующих факторов:

1. Географический или геоклиматический. Из-за резкоконтинентального климата и разнообразия ландшафта в стране дорожное полотно подвергается серьезным испытаниям и быстрее изнашивается.
2. Неправильная эксплуатация и несвоевременный ремонт дорожного покрытия. Из-за отсутствия разделения по скоростным режимам или габаритов транспорта (вес и высота) на большинстве дорог в Казахстане полотно изнашивается быстрее, чем должно. Особенно сильно это проявляется в том, что в Казахстане не существует отдельных трасс. Дорожное полотно испытывает постоянные нагрузки, а их временное закрытие на ремонт может привести к коллапсу.
3. Нарушение соблюдения технологии во время ремонта либо строительства дорожного полотна. Ситуация на тендерных площадках страны выглядит следующим образом: объем забирает тот, кто подал наименьшую цену и кратчайший срок исполнения услуг, что в свою очередь негативно влияет на качество постройки дорог. По большому счету довольно проблематично приобрести материалы высокого качества и соблюсти технологию при изначально заложенном низком бюджете.
4. Использование шипованной резины, новых реагентов для очистки дорог от наледи и проезд тяжелой техники. Все это способствует повышенному износу дорожного покрытия, поскольку оно не рассчитано на подобные воздействия [2].

Наблюдается следующая картина: возникновение проблем зависит не только от того, насколько качественно строят дороги, но и от способа их дальнейшей эксплуатации. Ведь даже самое прочное покрытие, предназначенное для легковых автомобилей, не выдержит, если по его поверхности проедет перегруженный на несколько тонн высокогабаритный автотранспорт, на что в нашей стране часто закрывают глаза.

Не самое последнее место в нарушении качества дорожного полотна играет тендерная система с вложенным тотальным удешевлением материалов в техническом задании, что сказывается на качестве. Рост нагрузки на полотно и низкое качество сырья приводят к быстрому разрушению дорог.

Качество материалов, с которыми приходится работать дорожникам не соответствуют повышенным требованиям, которые успешно внедрили в нашей стране. С каждым годом нагрузка на дороги растет в геометрической прогрессии, а качество битума, щебня и грунтов – основных материалов дорожной конструкции оставляют желать лучшего. И это объективная причина быстрого разрушения дорожного полотна.

Каков итог: будет ли улучшение состояния дорог в стране? Правительство Республики Казахстан пытается улучшить ситуацию с качеством дорог в стране. Процесс улучшения протекает медленно, а также недостаточное финансирование вытекают в вышеописанные проблемы. Нынешнее положение и развитие дорожной отрасли по стране решают лишь малую часть проблем и этот инструмент имеет кратковременный эффект.

Так как в сферу деятельности дорожной системы не введены новые материалы по умолчанию и не внедрены новые технологии, говорить о каком-либо улучшении и не стоит. В свою очередь необходим дополнительный источник финансирования, который стопроцентно пойдет на дело, а не частично осядет в чьем-либо кармане. И лишь тогда можно будет сказать, что одна из острых национальных проблем страны, а именно проблемы качества дорог начнет решаться [3].

Следовательно, для улучшения качества дорог будет не лишним повысить качество материалов для их постройки: в частности, выбирать битум, щебень и грунт тщательнее в соответствии ГОСТам и СНиПам.

Устин Чашихин, автор книги «Научный атеизм», в свою очередь высказался вполне конкретно о причинах некачественных дорог: виновата сама технология изготовления, которая значительно хуже, чем западная. И решить проблему поможет только изменение этой технологии на более совершенную, основанную на железобетоне [4].

Все очень просто. Хорошие дороги на Западе, в Японии и Китае строят по монолитной железобетонной технологии – кладут арматуру и заливают бетоном. Потом асфальт. Дорога идеально ровная десятилетия. Плохие дороги в странах СНГ строят по старой технологии – покрывают дорогу щебнем, а затем сверху покрывают асфальтом без арматуры и бетона. Через год ямы – нужен ремонт.

Что делать? Надо принять закон о том, чтобы в Казахстане было запрещено строить дороги без железобетона. В любом случае того, что делается сейчас, недостаточно для полноценного восстановления дорожной сети многих региональных городов. Для того, чтобы что-то кардинально изменилось, предлагаю серьезные вмешательства в разные сферы экономической жизни страны. Решение проблемы безопасности движения на автодорогах актуально для всех регионов страны [5].

Одним из путей решения вышеизложенной проблемы может стать разработка электронного сайта «Госуслуги. Дороги» на базе утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 9 февраля 2021 года № 50 дорожной карты по переходу программы «Рухани жаңғыру» на период национальной модернизации на 2021 год. В улучшении качества дорожного покрытия будут непосредственно учувствовать граждане путем подачи заявления на сайте «Госуслуги. Дороги». Заявление будет рассматриваться ответственными исполнителями по регионам Республики Казахстан, а именно акиматами областей, городов в течении календарного месяца. Ответственным исполнителем будет предоставлен отчет на сайте по проделанной работе, также заявитель должен иметь возможность поставить оценку и оставить комментарий. Сайт «Госуслуги. Дороги» должен быть простым в использовании чтобы каждый гражданин Республики Казахстан мог принять участие в решении проблем безопасности движения на автодорогах в своем регионе.

1. Автомобильные перевозки и организация дорожного движения: Справочник: Пер. с англ. /В.У. Рэнкин, П. Клафи, С. Халберт и др. – М.: Транспорт, 1981. – 592 с.
2. Амбарцумян В.В. и др. Безопасность дорожного движения: Учеб. пособие для подготовки и повышения квалификации кадров автомобильного транспорта/ Под ред. чл.-корр. РАН, проф. В.Н. Луканина. – М.: Машиностроение, 1998.– 304 с.
3. <https://bankstoday.net/last-articles/kak-reshit-problemu-plohih-dorog-v-rossii-otvechayut-eksperty>
4. <https://bankstoday.net/last-articles/kak-reshit-problemu-plohih-dorog-v-rossii-otvechayut-eksperty>
5. Амбарцумян В.В. и др. Системный анализ проблем обеспечения безопасности дорожного движения: Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГАУ, 1999. – 352 с.

***Татарян В.Г.** — профессор кафедры административного права Московского университета МВД России им. В.Я. Кикотя, доктор юридических наук, профессор, Почетный работник высшего профессионального образования РФ, Почетный сотрудник налоговой полиции РФ, Почетный сотрудник финансовой полиции Кыргызской Республики, Почетный работник МЧС Кыргызской Республики, Почетный ветеран МВД Республики Казахстан, Академик Евразийской Академии административных наук, полковник в отставке;*

***Ковшевацкий В.И.** — доцент кафедры Административного права, Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, кандидат юридических наук, доцент, подполковник полиции МВД РФ;*

***Исаев М.М.** — научный сотрудник отделения анализа аварийности Отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации», лейтенант полиции.*

ОСОБЕННОСТИ НЕСЕНИЯ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ НА СКОРОСТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Согласно Положению о Госавтоинспекции МВД России, реализация полномочий сотрудников в целях выполнения указанной ранее обязанности, происходит посредством надзора за соблюдением требований безопасности при строительстве и эксплуатации дорог и иных объектов автодорожной инфраструктуры, за техническим состоянием транспортных средств и за перевозками отдельных видов грузов. Кроме того, приоритетным направлением деятельности сотрудников дорожно-

патрульной службы является надзор за соблюдением участниками дорожного движения норм и правил в области дорожного движения в процессе передвижения их по дорогам, перемещения на транспортных средствах и перевозки грузов [2].

Анализ вышеперечисленных положений позволяет сделать вывод о том, что эффективное выполнение возложенных на Госавтоинспекцию обязанностей и реализация предписанных нормативными правовыми актами требований возможны только при непосредственном наблюдении за водителями, пешеходами и пассажирами, а также за состоянием элементов дорожной инфраструктуры и автомобильного транспорта, что предполагает регулярное нахождение в пределах дороги.

В рамках настоящей статьи нами кратко будут рассмотрены отдельные особенности реализации возложенных на Госавтоинспекцию обязанностей в пределах скоростных автомобильных дорог. Несение дорожно-патрульной службы (далее – ДПС) в указанных местах предполагает повышенную угрозу личной безопасности сотрудников, обусловленную особенностями организации дорожного движения.

Во исполнение функций Госавтоинспекции несение дорожно-патрульной службы осуществляется в следующих формах:

- контроль за дорожным движением в пешем порядке;
- контроль за дорожным движением на патрульном транспортном средстве в движении и в стационарном положении;
- осуществление контрольных функций на стационарных постах ДПС, контрольно-пропускных пунктах;
- регулирование дорожного движения;
- сопровождение транспортных средств;
- несение службы нарядами ДПС на средствах авиации [3].

На сегодняшний день сложилась тенденция, при которой некоторые из перечисленных форм несения службы стали менее актуальными. Так, например, существенно сократилось количество стационарных постов и контрольных пунктов. Использование авиации для выполнения возложенных задач сведено к исключительным случаям осложнения оперативной обстановки (крупные ДТП, розыск преступников, передвигающихся на автомобиле и их задержание и т.д.).

Тем не менее, вне зависимости от форм несения ДПС, важно уделять особое внимание правилам личной безопасности сотрудников полиции, что позволит повысить качество службы и максимально снизить риск получения увечий и гибели инспекторов ДПС ГИБДД при выполнении служебных обязанностей.

Деятельность Госавтоинспекции в данном аспекте регламентирована ведомственными правовыми нормативными актами и методическими рекомендациями, однако, по нашему мнению, основы безопасности сотрудников, выполняющих функции в пределах дорог на транспортном средстве и в пешем порядке, содержатся в основном в Правилах дорожного движения.

По определению, сотрудников ДПС ГИБДД в части правового статуса участников дорожного движения представляется возможным сопоставить с водителями, пешеходами и пассажирами с учётом некоторых исключений, связанных со спецификой несения службы. В частности, на инспектора, управляющего транспортным средством при передвижении в пределах маршрута патрулирования и по пути следования к нему, возлагаются обязанности, предусмотренные разделом № 2 ПДД для водителей. Остальные сотрудники при нахождении в салоне транспортного средства обязаны соблюдать правила для пассажиров.

Федеральный законодатель в данном вопросе пришёл к единству, что выражено в обязанности при движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристёгнутым ими, а на мотоцикле обязательно передвигаться только в застёгнутом мотошлеме. При этом необходимо отметить, что в редакции ПДД 2010 года в соответствии с п. № 2.1.2 водителям и пассажирам автомобилей оперативных служб, имеющих специальные цветографические схемы, нанесенные на наружные поверхности, разрешалось не пристёгиваться ремнями безопасности. Исключением из общих правил является положение, согласно которому водитель патрульного транспортного средства с включенным проблесковым маячком синего цвета может отступать от требований ПДД (кроме сигналов регулировщика) при условии обеспечения безопасности движения [4].

Исходя из этого, контроль за дорожным движением на патрульном транспортном средстве в движении и в стационарном положении должен осуществляться с соблюдением требований расположения автомобиля (мотоцикла) на проезжей части, правил остановки и стоянки, проезда перекрёстков и т.д. В исключительных же случаях, например, для преследования правонарушителя на транспортном средстве, в целях оперативного реагирования на изменение обстановки, прибытия к месту ДТП и т.п., допустимы некоторые отступления от правил при условии применения специальных световых и звуковых сигналов.

Несение службы на патрульном автомобиле осуществляется посредством движения в транспортном потоке в целях предупреждения и пресечения нарушений правил обгона, маневрирования и расположения транспортных средств на проезжей части. Также возможно движение впереди с разрешённой или оптимальной в конкретной ситуации скоростью. В этих случаях обязательно наличие инспектора-пассажира, задача которого состоит в наблюдении за участниками дорожного движения и координации их действий по громкоговорящему устройству [3]. Наблюдение за обстановкой на заднем плане может осуществляться с помощью дополнительного правого бокового зеркала заднего вида. Далее мы рассмотрим наиболее распространённую, на наш взгляд, форму контроля за соблюдением участниками дорожного движения норм и правил – на патрульном транспортном средстве в стационарном положении. Особенностью является то, что, как правило, отсутствуют специально оборудованные места для расположения автомобиля (мотоцикла) ДПС, которые позволяют максимально обеспечивать безопасность инспекторов и участников дорожного движения.

В сложившейся обстановке наряд ДПС занимает определённое место в пределах маршрута патрулирования на участках дороги, не предназначенных для выполнения сотрудниками административных процедур (действий).

При выборе участка в пределах дороги, на котором сотрудникам ДПС ГИБДД предстоит нести службу, необходимо руководствоваться погодными условиями, видимостью, особенностями организации дорожного движения. При этом для продолжительного несения службы в стационарном положении следует исключать места, где остановка и стоянка транспортных средств запрещена.

Кроме того, важно обеспечить видимость патрульного автомобиля другими участниками дорожного движения на расстоянии, достаточном для принятия мер по снижению скорости. В общих случаях в тёмное время суток необходимо нести службу на участках, где имеется искусственное освещение, на транспортном средстве обязательно необходимо включить проблесковые маячки, установленные на крыше авто. При этом не рекомендуется включение стробоскопов и фар-вспышек, поскольку такие световые сигналы могут ослеплять водителей проезжающих транспортных средств и не обеспечивают видимость со всех сторон.

Приемлемы с точки зрения безопасности участки дорог с обочиной, ширина которой обеспечивает расстояние между траекторией движения транспорта по полосе и проекции инспектора, стоящего с левой стороны остановленного транспортного средства не менее 1-го метра, что минимизирует риск наезда и механического воздействия выступающих элементов конструкции проезжающих автомобилей.

Следовательно, ширина обочины при этом должна составлять от 3,5 до 4,0 метров. Такому условию соответствуют автомобильные дороги I – II категории, ширина обочины на которых составляет не менее 3,75 и 3,0 метров соответственно.

Наиболее оптимальным местом расположения патрульного транспортного средства на дороге федерального значения, предусматривающей плотные транспортные потоки и относительно высокий скоростной режим, по нашему мнению, являются элементы остановочных пунктов общественного транспорта, так называемые «заездные карманы».

В обоснование данной позиции приведём несколько аргументов:

Во-первых, организация дорожного движения в местах остановки пассажирских автобусов предполагает наличие пешеходных переходов, что концентрирует внимание водителей, ограничение максимально разрешённой скорости движения до значения, позволяющего в случае необходимости принять эффективные меры по торможению и объезду препятствий.

Во-вторых, обязательным элементом остановочных пунктов на автомобильных дорогах является искусственное освещение.

В-третьих, они располагаются на скоростных дорогах вне габаритов проезжей части.

В-четвёртых, они отделяются от основных полос движения боковой разделительной полосой шириной не менее 0,75 метра, а также имеют участки отгонов, торможения и разгона.

В связи с тем, что одним из направлений деятельности в рамках реализации государственной функции является выполнение неотложных действий на месте ДТП, далее мы рассмотрим конкретные особенности правил личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД МВД РФ. При этом важно отметить, что складывающаяся обстановка зачастую предполагает возникновение необходимости нахождения на проезжей части для оказания помощи пострадавшим, проведения измерений и т.д. Кроме того, не всегда представляется возможность своевременно освободить дорогу от трупов, повреждённого транспорта, его частей, требуется принятие мер по сохранению обстановки на месте ДТП до прибытия следственно-оперативной группы. Это в несколько раз повышает риск вторичного ДТП, когда водители проезжающих транспортных средств, своевременно не замечают препятствие и допускают наезд, несмотря на принимаемые сотрудниками полиции меры по оцеплению участка дороги. Особую актуальность данный вопрос приобретает в связи с особенностями движения на скоростных дорогах нашей страны.

Мы полагаем, что при нахождении на проезжей части на рассматриваемых дорогах, например, для оформления ДТП, необходимо принимать повышенные меры безопасности. В первую очередь они должны быть направлены на своевременное оповещение водителей проезжающих транспортных средств о наличии препятствия на дороге в целях снижения скорости и изменения направления движения. Для этого по общему правилу выставляются знаки аварийной остановки, на патрульном транспортном средстве включаются проблесковые маячки. Однако, в ясную погоду, такие меры могут быть не замечены, чему подтверждением является приведённый ранее пример.

В связи с этим считаем наиболее эффективным снижение скорости транспорта, движущегося по полосе, на которой имеется препятствие, посредством изменения прямолинейной траектории автомобиля. Для этого на расстоянии 25-30 метров от места ДТП необходима установка сигнальных конусов способом, показанным на нашем рисунке № 1. Такое расположение будет способствовать снижению скорости и концентрации внимания за счёт необходимости маневрирования, при этом не требуется выезд за пределы занимаемой полосы движения.

Также необходимо ограждение сигнальными конусами. В тёмное время суток и в условиях недостаточной видимости целесообразна установка конусов с фонарями. Патрульный автомобиль следует располагать с края проезжей части по ходу движения транспорта перед иными объектами и предметами, имеющими отношение к происшествию. При этом обязательно включение специальных световых сигналов. Передние колёса автомобиля ДПС нужно повернуть в правую сторону, чтобы в случае наезда на него не допустить съезда на полосу движения и на находящиеся впереди предметы (автомобили участников ДТП) (см. рисунок № 1).

Рис. 1. «Организация дорожного движения на месте ДТП и на подъезде к нему».

В случае дорожно-транспортного происшествия с участием более двух автомобилей либо при нахождении на месте транспорта и техники экстренных служб, целесообразно размещение патрульного автомобиля в целях сигнализации на полосе с расчётом траектории движения в безопасном направлении в случае механического воздействия на него. Оцепление участка дороги и организацию объезда в таком случае следует осуществлять силами нескольких экипажей ДПС на автомобилях.

Таким образом, в заключение нашей статьи мы отметим, что эффективность обеспечения безопасности дорожного движения, возможность достижения стратегических целей в данной деятельности, во многом зависит от правильно организованной работы в данном направлении субъектов системы. В рамках настоящей статьи нами были кратко рассмотрены отдельные особенности несения службы сотрудниками Госавтоинспекции МВД России в пределах скоростных автомобильных дорог и предложены авторские возможные способы по решению возникающих проблем.

1. Указ Президента РФ от 15.06.1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.
2. Приказ МВД России от 23.08.2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения». [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

3. Подробнее см. работы российских ученых по вышеназванной теме: Сушко Д. Автодороги «Курортно-туристического» назначения. // Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 2 (53). 2018; Дмитриев С. Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. - М.: Спарк, 2000; Головкин В.Д., Назаров С.В. Технические средства обеспечения безопасности дорожного движения. Фотовидеофиксация: технические требования и реализация. // Транспортное право. 2017. № 2. С. 16 – 20; Науменков Н.К. Комментарий к Федеральному закону от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (постатейный)–«Деловой двор», 2018 г.;
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»). [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

Утегенов Ч.К.— Доцент кафедры Право Казахско-Русского Международного университета г.Актобе, доктор PhD

СОСТОЯНИЕ И ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

К объектам обеспечения безопасности дорожного движения относятся участники дорожного движения, транспортные средства, дороги и их инженерное обустройство и оборудование, технические средства организации дорожного движения, специалисты по организации и управлению дорожного движения и т.д.

Таким образом, сфера обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой совокупность разнородных взаимодействующих между собой функциональных элементов, связанных общей целью функционирования – повышение безопасности дорожного движения, т.е. обладает признаками сложных систем.

К ней применимы все системные атрибуты: цель, структура, процесс (алгоритм), качество (эффективность) функционирования, а также техническая, технологическая и иная реализуемость.

Согласно общей теории систем функционирования системы является процессом достижения поставленной цели при наличии ресурсов, определенной организационной структуры, технологических процессов и условий внешней среды. В идеальных условиях при оптимальной организационной структуре, выполнении всех нормативных требований и отсутствии отрицательных внешних воздействий цель будет достигнута.

В процессе функционирования система достигает определенного результата – эффекта. Под эффективностью системы понимается степень фактического достижения результата, т.е. степень соответствия действительного результата тому, который должен иметь место при всей полноте выполнения системой своей функции. Эффективность системы зависит от того насколько эффективны ее подсистемы и наоборот.

Для исследования процессов, протекающих в дорожно-транспортной системе или ее подсистеме, используется совокупность методов и средств, обычно применяемых для анализа функциональных или управляемых систем.

Структура системы обеспечения безопасности дорожного движения строится на основе ее первичных элементов – субъектов разных видов деятельности, качество и эффективность работы которых в основном и определяет уровень безопасности дорожного движения.

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Казахстане за последние годы приобрели постоянно обостряющийся характер.

Развивающаяся экономика, с одной стороны, стимулирует развитие и расширение автомобильных перевозок, с другой – несет отрицательные последствия, приводят к росту числа дорожно-транспортных происшествий, численности погибших и раненых на дорогах, загрязнению окружающей среды, увеличению экономического ущерба.

В связи с этим перед государством стоит важнейшая задача – обеспечение эффективного транспортного процесса при гарантированном уровне дорожной безопасности, что требует разработки действенных и обоснованных мер для сдерживания уровня аварийности и начала устойчивого процесса повышения безопасности движения на Казахстанских дорогах.

Обеспечение безопасности движения на автомобильном транспорте – комплексная задача, для решения которой необходим системный подход, обусловленный созданием эффективной государственной системы управления безопасностью дорожного движения, внедрением отечественного и зарубежного опыта разработки автоматизированных и интеллектуальных систем управления дорожным движением, разработкой эффективного применения нормативных, информационных, технических, методических, экспертных, образовательных средств и технологий.

Важное значение для решения этой комплексной задачи имеет активное участие представителей различных областей знания и секторов экономики: организаций по строительству и содержанию дорожной сети, автотранспортных организаций, Министерства внутренних дел Республики Казахстан, средств массовой информации, рекламных и страховых компаний, образовательных учреждений.

Именно сотрудничество и единство цели для всех служб и организаций, имеющих отношение к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения, должно поддерживать деятельность, направленную на подавление негативного проявления всех факторов, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий, для повышения безопасности дорожного движения.

Анализ существующих в Казахстане проблем в сфере безопасности дорожного движения показал, что не решены принципиальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения и, как следствие, создавшаяся ситуация в условиях бурного роста автомобилизации страны постоянно ухудшается.

Ежегодно на автомобильных дорогах Казахстана согласно данным озвученным в интервью «Казахстанской правды» председателем Комитета дорожной полиции МВД Республики Казахстан Берик Бисенкуловым погибают более 2700 человек и получают травмы различной степени тяжести еще 14 тысяч человек[1].

Ситуация с аварийностью усугубляется такими тенденциями, как постоянно возрастающая мобильность населения, снижение объемов перевозок общественным транспортом и рост числа личных транспортных средств, нарастающая диспропорция между увеличением числа транспортных средств и протяженностью дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки, а самое главное качество дорожного полотна часто не соответствует стандартам качества.

Следствием этого явления постоянное увеличение стесненности дорожного движения, рост количества непосредственных контактов, взаимодействий участников дорожного движения, которые во многих случаях носят конфликтный характер и часто перерастают в ДТП.

Такая ситуация характерна для многих стран с рыночной экономикой на этапе роста автомобилизации, что не означает отсутствие возможности стабилизировать и последовательно снижать рост ДТП.

Зарубежный опыт работы по повышению безопасности дорожного движения показывает, что даже при уровне автомобилизации, 2-4 раза превышающем существующий уровень в Казахстане, с помощью программно-целевого подхода можно снижать уровень аварийности.

В течении последних десятилетий страны – лидеры в области безопасности дорожного движения (например, Скандинавские страны, Германия) успешно реализовали потенциал простых и недорогих решений.

Прежде всего, речь идет о совершенствовании системы управления безопасностью дорожного движения, информационно-пропагандистской работе с разными группами населения, работе с детьми по профилактике ДТП, решениях по сдерживанию скоростей движения транспортных средств, совершенствовании системы подготовки водителей и их допуску к управлению транспортными средствами, формировании общественного мнения и пропаганды в области безопасности дорожного движения (в частности, использование ремней безопасности, шлемов, светоотражателей).

В результате в этих странах – самые безопасные дорожные сети в мире. Несмотря на высокий уровень автомобилизации, эти страны и в настоящее время продолжают добиваться значительных результатов по снижению аварийности.

Таким образом, с помощью изучения и адаптации зарубежного опыта для Казахстана открывается существенный нереализованный потенциал снижения аварийности, однако эффект

возможен лишь в том случае, когда соответствующие решения будут выполняться на основе программно-целевого подхода, который требует координации усилий всех структур, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, концентрации республиканских и местных ресурсов на основе научного обоснования приоритетности мероприятий, выработки и реализации долгосрочной стратегии по повышению безопасности дорожного движения.

Фасхутдинова А.В. – преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Уфимского юридического института МВД России, майор полиции

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Существующий уровень безопасности дорожного движения, в настоящее время является достаточно низким, лишь частично затрагивает национальную безопасность страны, ее внутреннюю составляющую и, является фактором, негативно влияющим на обеспечение общественной безопасности, касаясь важных конституционных прав и свобод граждан России.

В 2020 году произошло снижение трех основных показателей аварийности относительно прошлого года зафиксировано более чем в половине (48) субъектов Российской Федерации.

Число погибших в ДТП снизилось в 51 субъекте страны. Максимальное снижение отмечено в Магаданской (-37,9%), Костромской (-36,2%), Ульяновской областях (-28%), Еврейской автономной области(-25%) и Рязанской области (-22,6%).

Несмотря на определенные позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается достаточно высоким – каждое одиннадцатое (9,6%) ДТП приводит к смертельному исходу (13903, -3,8%).

В пяти регионах одновременно увеличилось количество ДТП, число погибших и раненых: в республиках Коми, Ингушетия, Хакасия, Новосибирской области и Чукотском автономном округе.

Наибольший рост числа погибших зафиксирован в Республике Коми (+50%), Кабардино–Балкарской, Республике (+20,3%), г. Севастополе (+33,3%), Псковской (+34,4%), Мурманской (+24,1%), Орловской(+20,2%) областях, Ямало-Ненецком (+42,9%), Ненецком (+100%) и Чукотском (+500%) автономных округах.

Наибольшей тяжестью последствий характеризовались ДТП в Чеченской (25,2), Кабардино-Балкарской (15,4) республиках, Республике Ингушетия (15,7) и Чукотском автономном округе (23,1).

Основными направлениями ГИБДД МВД России, являются два взаимосвязанных направления: контрольно-надзорная и административно-юрисдикционная деятельность. Вместе тем, существуют и иные направления деятельности, которые осуществляют рассматриваемые подразделения, к примеру, пропаганда безопасности дорожного движения, охрана общественного порядка и т.д.

В ходе осуществления контрольно-надзорной деятельности должностные лица рассматриваемых подразделений обладают широкими полномочиями.

Основной задачей подразделений является обеспечение безопасности дорожного движения, в связи с чем, осуществляется предупреждение правонарушений [1]. Данная деятельность требует организации таких мероприятий, как остановка транспортных средств для проверки документов и проверки идентификационных номеров, номеров кузова, шасси, двигателя, документов, государственных регистрационных знаков, а также технического состояния транспортного средства. Без сомнения, указанные мероприятия направлены на достижение безопасности дорожного движения.

Государство должно обеспечивать безопасность всех участников дорожного движения и обеспечение правопорядка в целом.

Обеспечение безопасности дорожного движения непосредственно связано с государственно-управленческой деятельностью, что определяет необходимость использования всего аппарата общей теории управления, являющегося фундаментальной основой научного знания административного права, позволяющего выявлять специфику управления применительно к конкретным сферам

жизнедеятельности общества.

Основные задачи службы ГИБДД МВД России сводятся к обеспечению бесперебойного и безопасного дорожного движения, охране общественного порядка, борьбе с преступным использованием транспортных средств, что осуществляется путем распорядительно-регулирующих и контрольно-надзорных действий при несении патрульно-постовой службы на улицах и дорогах.

Исходя из анализа нормативных правовых актов, которые регламентируют деятельность дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России, следует выделить обязанности должностных лиц указанных подразделений в процессе осуществления контрольно-надзорной деятельности:

- реализация мероприятий, связанных с осуществлением надзора за дорожным движением, в том числе, с помощью современных технических средств;
- реализация мероприятий, связанных с остановкой транспортных средств;
- реализация мероприятий, связанных с остановкой пешеходов;
- реализация мероприятий, связанных с проверкой документов, и иных необходимых категорий;
- реализация мероприятий, связанная с применением мер административного принуждения на основании положений законодательства Российской Федерации об административных правонарушениях;
- реализация полномочий, связанных с разбором дорожно-транспортных происшествий[2].

Вместе с тем, считаем, что наравне с деятельностью дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России по пресечению административных правонарушений, необходимо усиливать эффективность и пропагандистской работы по безопасности дорожного движения, а также правового воспитания. Предварительное изучение особенностей различных категорий участников дорожного движения и их учет оказывает влияние на эффективность психологического воздействия.

Систему законодательного закрепления основ пропаганды безопасности дорожного движения в Российской Федерации составляют различные нормативные правовые акты среди которых Конституция Российской Федерации, федеральные законы, подзаконные акты.

Вместе с тем, законодатель не обращает внимание и не конкретизирует обязанности государственных органов, общественных и иных организаций по пропаганде безопасности дорожного движения, включая их в общее понятие «безопасность дорожного движения».

Вопросам пропаганды уделяется внимание в ведомственных нормативных правовых актах МВД России, а также целевой программе по безопасности дорожного движения. Необходимо отметить, что в условиях меняющихся общественных отношений, в том числе, в области дорожного движения существует острая необходимость коренным образом пересмотреть положения Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [3].

В рамках указанного направления деятельности, работу осуществляют различные подразделения ГИБДД, в том числе, и дорожно-патрульная служба ГИБДД МВД России.

В деятельности органов внутренних дел наметился тренд, который связан с активизацией предупредительной работы по всем направлениям деятельности. Сотрудники дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России должны постоянно использовать в своей деятельности приемы пропаганды безопасности дорожного движения. Среди них, разъяснительная работа, работа, связанная с информированием участников дорожного движения в области безопасности дорожного движения, проведение различных специальных мероприятий, которые направлены на профилактику дорожно-транспортных происшествий и травматизма среди всех граждан и населения страны, а также доверия населения к деятельности ГИБДД.

В рамках указанных направлений, деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России проводится достаточное количество различных мероприятий, которые направлены на снижение уровня смертности и травматизма, а также снижение количества административных правонарушений в области дорожного движения. Предлагаем рассмотреть некоторые предложения по совершенствованию мер в деятельности ГИБДД МВД России.

По нашему мнению в период летних каникул во дворах многоквартирных жилых домов города, следует:

- 1) активизировать работу по проведению игровых детских мероприятий «Детских дворовых праздников», с максимальным охватом детей, подростков, а также и их родителей в целях пропаганды и изучения правил дорожного движения.
- 2) систематически на плановой основе проводить молодежные встречи, фестивали в том числе на площадях, в парках, скверах с привлечением органов местного самоуправления, отделов молодежной политики и спорта при администрациях районов, городов субъектов Российской Федерации.
- 3) организовывать конкурсные мероприятия в современном направлении, такие как «Батлы», «Творческие ринги» на темы ПДД, с привлечением Волонтерских организаций и организации «Юноармии».
- 4) при осуществлении профилактической работы использовать звуковые записи на вокзалах, портах, остановках общественного транспорта, непосредственной в транспорте, во время перевозки пассажиров, с предупреждениями и предостережениями граждан о безопасности различных сфер преступлений и законодательства, а также и применение интерактивных и информационных технологий в деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России, детские игровые комплексы, телевизоры, планшеты, остановочные павильоны с широкоформатным 3Dприсутствием и другие виды техники.

Учитывая вышеизложенное, предлагаем подразделениям и службам ГИБДД МВД России, государственным и общественным организациям уделить внимание профилактической деятельности по профилактике и пропаганде безопасности дорожного движения.

1. Высоцкий С.А. Актуальные проблемы законодательства РФ при осуществлении сотрудниками ГИБДД контрольно-надзорной деятельности // Актуальные проблемы юридической науки и практики. VII Ежегодные научные чтения, посвященные памяти Почетного президента Санкт-Петербургской юридической академии профессора Зыбина Станислава Фёдоровича. В 2-х томах. Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции. 2020. С. 40-47.
2. Афонин В.В. Некоторые проблемы организации контрольно-надзорной деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД РФ // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права. Сборник статей по материалам ежегодной всероссийской научно-практической конференции. Под общей редакцией Ю.Е. Аврутина, А.И. Каплунова. 2018. С. 578-582.
3. Жуков В.И. Осуществление органами внутренних дел пропаганды безопасности дорожного движения // Современные проблемы юридической науки. Материалы XV Международной научно-практической конференции молодых исследователей. Часть 2. Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Южно-Уральский государственный университет, Юридический институт. 2019. С. 303-304.

Хакимов Е.М. — старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД майор полиции Костанайская академия МВД Республики Казахстан имени Ш.Кабылбаева

О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВВЕДЕНИЯ СИСТЕМЫ «ВОДИТЕЛЬСКОГО ДЕФОЛТА» В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Административное взыскание представляет собой меру государственного воздействия на лицо, совершившее административное правонарушение. Существующая система административных взысканий в КРКоАП является результатом определенной эволюции, в результате которой выработывались наиболее оптимальные и соразмерные общественной опасности тех или иных административных правонарушений меры воздействия. Динамика законодательных изменений в рамках КРКоАП нередко затрагивает именно санкции составов административно-правовых правонарушений, что подтверждает значимость института административного взыскания не только в контексте регрессной ответственности (по факту совершенного правонарушения), но в рамках позитивной ответственности (т.е. как упреждающий, сдерживающий фактор для потенциальных правонарушителей).

Лишение специального права, а именно лишение права управления транспортными средствами, является также одной из наиболее распространенных мер административного взыскания в составах правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

На основании ст. 46 КРКоАП лишение права управления транспортными средствами не может быть менее шести месяцев и более десяти лет. Согласно ч. 2 ст. 42 КРКоАП, мера административного взыскания в виде лишения специального права может применяться в качестве как основных, так и дополнительных административных взысканий [1]. При этом в соответствии со ст. 75 Закона Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года «О дорожном движении», правовым основанием прекращения права управления транспортными средствами является лишение права на управление транспортными средствами по решению суда [2]. Непосредственное исполнение постановления о лишении данного специального права осуществляют сотрудники территориального регистрационно-экзаменационного подразделения административной полиции. Вместе с тем до настоящего времени стандартом и регламентом государственных услуг в сфере обеспечения безопасности дорожного движения такой механизм не предусмотрен [3; 4]. На основании ч. 2 ст. 900 КРКоАП, постановление судьи о лишении права управления трактором, самоходной машиной или другими видами техники исполняется должностными лицами органов, осуществляющих государственный надзор за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники [5; 6].

В специальных исследованиях отдельно подчеркивается, что лишение права управления транспортным средством следует трактовать как лишение права на управление всеми транспортными средствами с аналогичными эксплуатационно-техническими характеристиками [7, с. 49]. Вместе с тем данная мера может иметь и секторальный характер в отношении управления тем или иным видом транспортного средства. Например, если водитель, имеющий разрешающие категории «А», «В», «С», совершит административное правонарушение на мотоцикле, предусмотренное ч. 1 ст. 610 КРКоАП, то он может быть лишен права управления только мотоциклом, то есть только по категории «А» на срок от 6-ти месяцев. Данные акценты вполне обоснованы, поскольку сама этимология термина «лишение права управления транспортным средством» при буквальном толковании приводит к выводу о конкретном транспортном средстве.

В качестве обеспечительной меры до принятия решения в суде о лишении права управления транспортными средствами сотрудники ОВД имеют право изъять водительские удостоверения. Кроме того, в связи с законодательным разрешением водителям транспортных средств, зарегистрированных в РК, не иметь при себе водительское удостоверение процесс изъятия водительского удостоверения также претерпевает определенные изменения, которые до настоящего времени не получили надлежащего оформления в нормах КРКоАП. Форма временного удостоверения на право управления транспортным средством утверждена приложением №3 к приказу МВД Республики Казахстан от 13 декабря 2013 года №713 «Об утверждении Инструкции по производству дел об административных правонарушениях в органах внутренних дел РК» [8].

Обращает на себя внимание тот факт, что до 2001 года решение в виде лишения права управления транспортным средством могли принимать и во внесудебном порядке. Полагаем, что поскольку отдельными нормами КРКоАП предусматривается одно безальтернативное административное взыскание в виде лишения права управления транспортным средством, то направление материалов в суд фактически лишено логики. В этой связи представляется логичным, что соответствующую функцию следует вернуть ОВД и наделить полномочиями лиц, имеющих специальное звание, самим выносить постановление о лишении права управления транспортным средством, если правонарушитель не оспаривает своей вины.

В действующем варианте регламентации административно-правовой ответственности за правонарушения в области дорожного движения лишение права на управление транспортным средством применяется лишь в случаях, когда данный вид административного взыскания предусмотрен непосредственно в санкции соответствующего состава административного правонарушения. Как указывается в доступных информационно-коммуникационных ресурсах, наиболее значимыми нарушениями, приведшими к ДТП, являются: превышение скорости (27,3%), обгон или встречный разъезд (3,5%), несоблюдение или игнорирование дорожных знаков (4,2%) и вождение в нетрезвом виде (2,1%) [9]. При этом лишение права на управление транспортным средством в подавляющем большинстве случаев применяется в случаях, когда имело место вождение в состоянии опьянения.

Так, согласно аналитическим данным КАП МВД РК, на начало 2022 года (по данным за 2021 год) в Казахстане было задержано 21,4 тыс. водителей в состоянии опьянения. При этом всего было лишено права управления транспортным средством 25,9 тысяч водителей [10]. Таким образом,

можно сделать вывод, что именно состояние опьянения является практически тотальным основанием для применения административного взыскания в виде лишения права на управление транспортным средством. В подобных ситуациях лишение права на управление транспортным средством является реакцией на одномоментное (разовое) нарушение, критическая степень общественной опасности которого не позволяет сохранить за водителем соответствующую функцию в общей системе дорожного движения. При этом угроза со стороны водителя для иных участников дорожного движения в данном случае является временной (то есть существующей только на момент наличия состояния опьянения). Не исключены ситуации, когда до момента обнаружения вождения в состоянии опьянения водитель вообще не допускал нарушений иных правил ПДД. Однако, законодатель вполне обоснованно фиксирует требование об исключении данного водителя из системы общественных отношений в качестве лица, управляющего транспортным средством.

Вместе с тем полагаем, что дисциплинирующий характер воздействия такой меры административного взыскания, как лишение права на управление транспортным средством, учитывается не в достаточной степени. В данном случае следует обратить внимание на такой значимый критерий превентивного потенциала административно-правовой ответственности, как сбалансированность системы административно-правовых взысканий, в том числе с точки зрения их достаточной репрессивности. Так, заметной тенденцией последних лет стала существенная оптимизация сумм административных штрафов за нарушения ПДД (в диапазоне 3-х лет штрафы были сокращены по 40 составам административных правонарушений) [11]. Согласно данным КПСиСУГепрокуратуры РК за 2020 год, в 62 % случаях правонарушители оплатили штраф в течение первых 7 суток (то есть с 50%-ной скидкой).

Также указывается, что подавляющее большинство штрафов (90 %) было взыскано по линии деятельности ОВД, из которых существенно преобладают штрафы, наложенные по факту обнаружения правонарушения с помощью средств видеofиксации [12]. Таким образом, вывод напрашивается сам собой: подавляющее большинство взысканных в РК штрафов – это штрафы за нарушение ПДД, причем оплачиваются они преимущественно в сокращенном размере (50 %). Подобные гибкие системы взыскания штрафов (хотя и при их использовании КПСиСУ указывает на 68 % взысканных административных штрафов от всех случаев применения данного вида взыскания), в целом, имеют определенное обоснование, хотя и не соответствуют опыту значительного количества развитых зарубежных стран, где суммы штрафов за ПДД являются многократно более высокими.

Главным потенциальным риском в данном случае является неизбежное снижение дисциплины водителей на дорогах. Так, возможность оплатить штраф в 50%-ном размере от установленного в санкции соответствующей нормы в совокупности с отсутствием градации размера штрафа за случаи систематических нарушений существенно повышают толерантность административно-правовой реакции на случаи нарушения ПДД. При этом иные механизмы компенсационного характера до настоящего времени не запущены, что свидетельствует о необоснованном снижении репрессивности мер административно-правовой ответственности, не соответствующих текущему состоянию аварийности на дорогах РК. Водитель, совершивший повторное нарушение ПДД, равно как и водитель, совершивший 10-кратное нарушение, находятся практически в равной ситуации с точки зрения размера штрафа, подлежащего уплате, равно и как возможности уплаты в 50%-ном размере.

Полагаем, что систематичность нарушений, в особенности в таких сферах административно-правового воздействия, как область дорожного движения, обязательно должна быть предметом правовой реакции. Многие ученые-административисты подчеркивают заметное повышение общественной опасности административного правонарушения в случаях, когда оно совершается повторно и, тем более, систематично [13], а также предлагают реконструировать административную ответственность за систематическое нарушение ПДД [14]. Здесь следует отметить, что повышенные параметры ответственности за систематичность административно-правовых правонарушений до последнего времени имели характер традиционного, устоявшегося подхода. Так, в соответствии со ст. 17 Основ законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях, лишение специального права, предоставленного гражданину (в том числе и права на управление транспортным средством), применялось на срок до трех лет за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом [15]. Аналогичное установление имело место и в рамках ч. 2 ст. 484 КРКоАП в редакции 2001 года, причем казахстанское судебное

сообщество, в целом, позитивно оценивало соответствующую практику, хотя она и имела определенные сложности с признанием признака систематичности в отдельных частных случаях [16]. Интересно также, что в рамках уголовно-правового поля возможность лишения права на управление транспортным средством при совершении уголовного правонарушения выносится на усмотрение судьи и, соответственно, может применяться даже в случаях, когда данная мера непосредственно не указывается в санкции соответствующей нормы (ч. 3 ст. 50 УК РК) [17].

В текущей ситуации вопрос о расширении практики применения меры воздействия в виде лишения права на управление транспортным средством актуализируется в силу всех ранее указанных обстоятельств (существенное снижение репрессивности в отношении административных штрафов, отсутствие мер правового реагирования на систематические правонарушения). Это дает основание для введения в национальное законодательство новой категории с условным названием «водительский дефолт» (термин «дефолт» означает банкротство, несостоятельность, крах, невозможность исполнения обязательства и т.д.). Причем инициация подобных законодательных решений уже имела место в Казахстане [18]. К настоящему времени, несмотря на наличие соответствующего опыта во многих странах (Великобритания, Германия, Франция, Чехия, Украина, Армения, Грузия и др.), в Казахстане подобная инициатива была признана преждевременной [19]. Аналогичные законодательные инициативы имеют место и в Российской Федерации [20], причем отсутствует принципиальное отрицание соответствующего института, имеются лишь замечания исключительно по качеству вносимых законопроектов. Как указывают российские исследователи, разрабатывающие данный вопрос в рамках гранта фонда РФФИ № 17-03-00676, «возвращение балльной системы учета нарушений является эффективным способом борьбы с систематическим нарушением правил дорожного движения, позволяющим добиться не только уменьшения вероятности совершения ДТП со смертельным исходом, но и повысить общий уровень законности в поведении водителей транспортных средств» [20, с. 294].

Сущность данной меры заключается в том, чтобы каждому правонарушению в сфере дорожного движения присвоить определенные баллы (для этого потребуется детализация в ведомственных документах), и в случае накопления критической массы баллов, которая, скорее всего, будет иметь место при множественности нарушений, принимать решение о лишении права на управление транспортным средством [21]. Данное нововведение ни в коем случае не отразится на уже имеющихся санкциях административно-правовых норм, содержащих взыскание в виде лишения права на управление транспортным средством. При этом считаем, что для предлагаемого «водительского дефолта» нет необходимости установления длительных сроков, достаточно минимального срока, установленного ч. 3 ст. 46 КРКоАП, то есть 6-ти месяцев. Соответственно, полагаем, что непосредственно в ст. 46 КРКоАП следует включить данное положение (однако только после проведения предварительных мероприятий по выработке соответствующей балльной системы).

Внедрение «водительского дефолта» позволит комплексно подойти к оценке законопослушности водителей. Так, например, можно учитывать количество сохраненных баллов при получении повышенных категорий «С1, С, D1, D, BE, CE и т.д.». Кроме того, использование данной категории позволило бы дифференцировать назначения наказания в виде административного штрафа. Также данный механизм можно использовать для повышения взыскаемости наложенных штрафов (при неуплате административного штрафа за нарушение ПДД в установленный срок происходило бы начисление отрицательных баллов). Поскольку данное нововведение призвано комплексно оценивать водителей, то для лиц, не нарушающих ПДД, должны быть предусмотрены различные поощрения (например, при оплате страховых полисов водитель, имеющий высокие баллы, должен оплачивать меньшую стоимость, чем лицо, у которого количество этих баллов гораздо ниже, поскольку вероятность совершения первым водителем будем ниже).

Таким образом, внедрение «водительского дефолта» позволило бы системно подойти к оценке водителя и достичь гибкости в обеспечении безопасности дорожного движения.

1. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях: кодекс Республики Казахстан от 5 июля 2014 года № 235-V ЗРК // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000235> (дата обращения: 11.09.2021).
2. Закон Республики Казахстан. О дорожном движении: принят 17 апреля 2014 года, № 194-V // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000194> (дата обращения: 11.09.2021).

3. Некоторые вопросы учета, хранения, оценки и дальнейшего использования имущества, обращенного (поступившего) в собственность государства по отдельным основаниям: утв. Постановлением Правительства Республики Казахстан от 26 июля 2002 года № 833 // https://adilet.zan.kz/rus/docs/P020000833_https://adilet.zan.kz/rus/docs/V980000658 (дата обращения: 10.09.2021).
4. Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан. Об утверждении стандартов государственных услуг в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: издан 14 апреля 2015 года № 341 (утратил силу приказом Министра внутренних дел Республики Казахстан от 31 марта 2020 года № 280) // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011112> (дата обращения: 08.09.2021).
5. Приказ и.о. Министра внутренних дел Республики Казахстан. Об утверждении регламентов государственных услуг в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: издан 22 мая 2015 года № 473 (Утратил силу приказом Министра внутренних дел Республики Казахстан от 31 марта 2020 года № 280) // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011293> (дата обращения: 10.09.2021).
6. Закон Республики Казахстан. О государственном регулировании развития агропромышленного комплекса и сельских территорий: принят 8 июля 2005 года № 66 // https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z050000066_ (дата обращения: 18.04.2020).
7. Майоров В.И., Полякова С.В. Общая характеристика административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения в Российской Федерации // *Sciences of Europe*. – 2016. - № 5 (5). – С. 46-49.
8. Приказ МВД Республики Казахстан. Об утверждении Инструкции по производству дел об административных правонарушениях в органах внутренних дел РК: издан 13 декабря 2013 года № 713 (утратил силу приказом Министра внутренних дел Республики Казахстан от 30 декабря 2019 года № 1111) // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1300009074> (дата обращения: 10.09.2021).
9. В каких странах самые высокие штрафы на нарушение ПДД // <https://esquire.kz/v-kakih-stranah-samye-vysokie-shtrafy-za-narusheniya-pdd/> (дата обращения 10.09.2021).
10. Сколько водителей лишили прав за вождение в состоянии опьянения в РК // https://forbes.kz/news/2021/01/25/newsid_242475 (дата обращения 19.09.2021).
11. За какие нарушения ПДД снижены штрафы в РК // <https://www.zakon.kz/4897655-za-kakie-narusheniya-pdd-snizheny.html> (дата обращения 12.09.2021).
12. О состоянии взыскиваемости административных штрафов в Республике Казахстан за 2020 год // <https://www.gov.kz/memleket/entities/pravstat/press/news/details/149943> (дата обращения 17.09.2021).
13. Бежанов В.О. Особенности применения повторности как квалифицирующего признака административного правонарушения // *Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право»*. – 2013. – С. 82.
14. Барышников М.В. Административно-правовой статус участников дорожного движения: автореф. ... канд. юрид. наук. – М., 2007. – 24 с.
15. Основы законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях: приняты Верховным Советом СССР 23 октября 1980 года (по сост. на 28.07.1988 г.) // http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_10501.htm (дата обращения 19.09.2021).
16. Айткалиева К. Когда наступает ответственность за систематические нарушения ПДД - лишение права управления транспортным средством // <https://www.zakon.kz/4548750-kogda-nastupaet-otvetstvennost-za.html> (дата обращения 13.09.2021).
17. Уголовный кодекс Республики Казахстан: кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226 // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000226> (дата обращения: 11.09.2021).
18. Депутаты Сената предложили начислять водителям баллы за нарушения ПДД // <https://www.ktk.kz/ru/news/video/2020/01/16/137737/> (дата обращения 21.09.2021).
19. Вводить штрафные баллы для водителей в РК пока не станут // <https://kolesa.kz/content/news/vvodit-shtrafnye-bally-dlya-voditelej-v-rk-roka-ne-stanut/> (дата обращения 23.09.2021).
20. Майоров В.И., Горюченко С.В. Введение административной ответственности за систематическое нарушение правил дорожного движения: проблемы и перспективы // *Пробелы в российском законодательстве*. – 2018. - № 6. – С. 291-296.
21. Khakimov Ye.M. Traffic violations: a study of measures aimed at bringing perpetrators to justice // *JARLE-ASERS Publishing - Journal of Advanced Research in Law and Economics (ISSN2068-696X-Romania-Scopus)*, Spring. – 2018. – Vol. IX, Issue 1(31). - P. 112-118.

Шапошников В.Л. — заместитель начальника кафедры управления и административной деятельности органов внутренних дел Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина, полковник полиции

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ

Реализуемый сегодня в Российской Федерации федеральный проект «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» ставит перед уполномоченными субъектами амбициозные задачи по достижению к 2024 году целевого

показателя сокращения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году – стремление к нулевому уровню смертности). Планы по снижению количества возникающих ДТП и уменьшению негативных последствий на здоровье человека связано с проведением мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах, профилактике риска возникновения ДТП, профилактике детского травматизма, снижению смертности при ДТП[1].

Возрастающая ежегодно плотность дорожного движения делает дороги общего пользования все более опасными с точки зрения вероятности возникновения угроз для жизни, здоровья участников дорожного движения, причинения материального ущерба гражданам, организациям. Как следствие – страдают люди, страдает общество в целом, государство вынуждено тратить колоссальные ресурсы на ликвидацию последствий дорожно-транспортных происшествий. Дети – наиболее уязвимая категория участников дорожного движения. Сегодня, наряду с вопросами правовой подготовленности юных участников дорожного движения, остро стоят вопросы психологического, а также социального, экономического, культурологического характера, разрешение которых связано с реализацией субъектами профилактики детского дорожно-транспортного травматизма своих полномочий. Особое место в этой работе занимают подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (Госавтоинспекции), призванные вести целенаправленную работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Вместе с Госавтоинспекцией в комплексную систему обеспечения безопасности дорожного движения входят ведомства и учреждения, ответственные за проектирование, производство, техническую эксплуатацию и экологическую безопасность важнейших элементов транспортного комплекса, за обучение участников дорожного движения и решение прочих вопросов, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения, а также органы, осуществляющие контроль дорожного движения, к которым относятся ведомства, обладающие соответствующими межотраслевыми контрольно-надзорными функциями. Многовекторный характер деятельности взаимодействующих субъектов, особенности их правового статуса, современное состояние аварийности на дорогах России требует уяснения роли каждого из них в достижении общей цели – профилактике дорожно-транспортных происшествий с участием детей.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении БДД;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения [2].

Вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма определяют фактически ежедневную повестку дня деятельности подразделений Госавтоинспекции. Снижение уровня травматизма и детской смертности на дорогах – задача, требующая от подразделений Госавтоинспекции выработки и реализации принципиально новых подходов в ее решении с учетом правовых и организационных возможностей Госавтоинспекции, а также взаимодействующих с нею иных субъектов профилактики. Решение этой задачи также связано с необходимостью тщательного анализа складывающихся ситуаций на дорогах страны, характеризующихся усложнением и расширением дорожной инфраструктуры, увеличением количества автомобильного транспорта и его доступностью для широких слоев населения, появлением новых популярных (особенно среди молодежи) средств мобильного передвижения.

Одной из ключевых проблем в этом направлении деятельности является повышение качества и эффективности взаимодействия Госавтоинспекции с иными субъектами профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Множественность этих субъектов, особенности их правового положения, наличие особых механизмов функционирования, различие в схемах оперативного взаимодействия с подразделениями Госавтоинспекции – все это в значительной степени сказывается на результатах совместной деятельности.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» Госавтоинспекция осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения.

Госавтоинспекция обеспечивает соблюдение юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

Деятельность Госавтоинспекции строится на принципах законности, гуманизма, уважения прав и свобод человека и гражданина, гласности.

Госавтоинспекция осуществляет свою деятельность во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления муниципальных образований, другими подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, организациями, средствами массовой информации (далее – СМИ), а также сотрудничает в установленном порядке с компетентными органами иностранных государств.

Внутри Госавтоинспекции вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма регулируются комплексно, определяя компетенцию структурных подразделений в нормативных актах, определяющих их статус, затрагивая прямо или косвенно компетенцию большинства взаимодействующих субъектов.

Исходя из содержания нормативно-правовых актов, определяющих полномочия Госавтоинспекции в сфере профилактики ДТП с участием детей, следует сделать вывод, что основными направлениями этой деятельности являются:

1. Пропаганда безопасности дорожного движения.
2. Федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог.
3. Федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения в части соблюдения осуществляющими деятельность по эксплуатации транспортных средств, выполняющими работы и предоставляющими услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями и гражданами - участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автотранспортных средств и предметов их дополнительного оборудования, изменению их конструкции, перевозкам пассажиров и грузов.
4. Организация сопровождения транспортных средств с применением автомобилей Госавтоинспекции.

Реализация сотрудниками Госавтоинспекции полномочий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, выбор и реализация форм этой деятельности, вовлечение в совместную работу иных субъектов профилактики связано с необходимостью определения наиболее распространенных причин ДТП. В большинстве случаев ДТП происходят из-за неосторожных нарушений правил дорожного движения как водителями, так и пешеходами. Зачастую нарушение правил дорожного движения провоцируется объективными факторами (погодные условия, состояние видимости и т.п.).

С целью изучения причин и условий, способствующих совершению ДТП с участием детей, определения первоочередных направлений профилактической работы и разработки комплекса мер по устранению причин ДТП по каждому факту ДТП с участием детей проводится проверка. Для качественного и полного проведения проверок в подразделениях Госавтоинспекции на региональном и районном уровнях издаются распоряжения о закреплении лиц, ответственных за проведение

проверок и за наполнение карточек учета ДТП с созданием рабочих групп по направлениям деятельности служб подразделений Госавтоинспекции (дежурная часть, ДПС, дорожный надзор, технический надзор, пропаганда безопасности дорожного движения, подразделения, осуществляющие организационно-аналитическую деятельность и контроль за учетом ДТП).

В соответствии с пунктом 4 Указа Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» Госавтоинспекция осуществляет свою деятельность во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления муниципальных образований, другими подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, организациями, СМИ, а также сотрудничает в установленном порядке с компетентными органами иностранных государств.

Вопросы взаимодействия при осуществлении любого вида правоохранительной деятельности имеют особое значение, поскольку это напрямую связано с эффективностью решения возложенных по подразделения органов внутренних дел задач. В равной степени это и относится к деятельности субъектов профилактики ДТП с участием детей. Несмотря на широкий спектр взаимодействующих субъектов, следует остановиться на тех из них, которые строят свою работу на основе тесного сотрудничества с ключевым субъектом профилактики детского дорожно-транспортного травматизма – Госавтоинспекцией.

Выделяют взаимодействие с подразделениями органов внутренних дел (внутриведомственное взаимодействие) и взаимодействие на внешнем контуре – с государственными органами, органами местного самоуправления, образовательными учреждениями, общественными организациями и т.д.

К первой группе относятся:

- взаимодействие со службой участковых уполномоченных полиции;
- взаимодействие с подразделениями по делам несовершеннолетних;
- взаимодействие с подразделениями патрульно-постовой службы полиции;
- взаимодействие с психологическими службами территориальных органов МВД России.

Ко второй группе относятся:

- взаимодействие со СМИ;
- взаимодействие с организациями, осуществляющими образовательную деятельность и реализующими основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий;
- взаимодействие с дошкольными и школьными учреждениями;
- взаимодействие с родителями юных участников дорожного движения;
- взаимодействие с администрациями летних оздоровительных лагерей;
- взаимодействие с межведомственными комиссиями по профилактике правонарушений;
- взаимодействие с комиссиями по делам несовершеннолетних и защите их прав;
- взаимодействие с межведомственными комиссиями по обеспечению безопасности дорожного движения;
- взаимодействие с уполномоченным по правам ребенка;
- взаимодействие с органами здравоохранения.

В целях повышения эффективности профилактической работы, направленной на снижение детского дорожно-транспортного травматизма, необходимо:

продолжить реализацию комплексного подхода по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с учетом потенциала всех взаимодействующих с Госавтоинспекцией субъектов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

расстановку сил и средств Госавтоинспекции осуществлять с учетом наличия на территории обслуживания мест концентрации детей (детские сады, школы, детские спортивные и развлекательные комплексы и т.п.);

привлекать к проведению профилактических мероприятий СМИ, общественные организации, с освещением хода и результатов их проведения в печатных изданиях, теле-радиопрограммах и сети Интернет;

информировать общественность, в том числе через СМИ, о правилах безопасного поведения на дорогах на различных видах транспорта, в том числе мобильного электротранспорта, набирающего все большую популярность среди молодежи;

проводить разъяснительную работу с родителями, используя возможности образовательных организаций, дошкольных учреждений, родительских общественных организаций, спортивных секций, направленную на повышение общей и правовой культуры поведения на дорогах;

принять мер по сокращению информационного дистанцирования между Госавтоинспекцией и гражданами, налаживание новых средств коммуникации с ними, в целях получения оперативной и относительно полной информации о фактах нарушений в сфере безопасности дорожного движения, условиях, способствующих этому;

моделирование и прогнозирование показателей безопасности дорожного движения через совершенствование каналов взаимодействия Госавтоинспекции с иными субъектами профилактики, принятие своевременных упреждающих мер, направленных на снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма;

проводить анализ результатов проведения профилактических мероприятий с оценкой вклада в работу всех взаимодействующих субъектов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Российская газета, № 245, 26.12.1995.
2. Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // Российская газета, № 116, 23.06.1998.
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Российские вести. № 227. 1993. 23 ноября.
4. Афонина Е. Г. Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: монография / Е. Г. Афонина. - Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. - 156 с.
5. Капустина Е.Г. Проблемы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Наука и практика. 2012. № 2. С. 49-52.
6. Кирьянов В.Н. Обеспечение безопасности молодежи на дорогах // Професс. 2014. № 5.
7. Основные аспекты профилактики дорожного травматизма в России [Текст] : учебное (практическое) пособие / В.В. Вдовиченко [и др.]. - Орёл: ОрЮИ МВД России, 2014.-79 с.
8. Ромашихина Е.С. Деятельность органов внутренних дел по осуществлению виктимологической профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Вестник Московского университета МВД России. 2014. № 11. С. 140-142.
9. Шапошников В.Л. О некоторых вопросах профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Вестн. Белгород.юрид. ин-та МВД России имени И.Д. Путилина. 2018. № 1. С. 59-63.

МАЗМУНЫ СОДЕРЖАНИЕ

Абрамова Л.С., Ширин В.В., Капинус С.В.

Методика управления местами концентрации дорожно-транспортных происшествий..... 4

Алдияров Е.Т.

Қалалық циклде мотокөліктегі қозғалыс қауіпсіздігінің өзекті мәселелері 10

Алдияров Е.Т., Байгазин А.С.

Ұшқышсыз ұшу аппараттары: олардың әкімшілік құқық бұзушылық пен қылмыстағы рөлі 18

Андреев П.Г

Отдельные аспекты осуществления деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения..... 20

Андреев П.Г.

Привлечение к административной ответственности за нарушение правил эксплуатации транспортного средства с тонированными стеклами 22

Афонин В.В.

Некоторые аспекты применения положительного опыта деятельности подразделений госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения в РФ 24

Аюпов Ж.А.	
Особенности изучения проблемы безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях и их значимость.....	27
Байгазин А.С.	
Причинно-факторный комплекс мер по предупреждению травматизма в ДТП	29
Белов А.А.	
Методы по снижению аварийности и правонарушений связанных с превышением скоростного режима.....	33
Белов А.А., Сидашева Ж. Е.	
Электр-мотокөліктің артуына байланысты жол қауіпсіздігінің ықтимал қаупі	40
Былинин И.А.	
Некоторые аспекты повышения безопасности дорожного движения в современных условиях.....	43
Былинин И. А., Сабинин А.А.	
К вопросу контроля (надзора) за деятельностью лиц, представляющих услуги краткосрочной аренды транспортных средств.....	48
Воронов А.М., Татарян В.Г.	
Использование современных it-технологий в обеспечении безопасности участников дорожного движения в Российской Федерации.....	52
Дерюга А.Н., Сон Г.Д.	
Вопросы деятельности гибдд россии в условиях массовых спортивных мероприятий.....	60
Ерланұлы Қ., Ортамбаева Л.Н.	
Электрлі автомобильдермен жол қозғалысы ережелерінің сақталуының өзекті мәселелері	64
Ерланұлы Қ., Төлепберген О.С.	
Қазақстан Республикасындағы электромобильдер: заңнамадағы олқылықтар және оларды шешу жолдары	67
Зейналов Ф.Н.	
Научное и методическое сопровождение Орловским юридическим институтом МВД России имени В.В. Лукьянова реализации госавтоинспекцией мероприятий национального проекта «безопасные и качественные дороги»	69
Калауов С.А., Усманов И.И.	
Влияние дорожных условий на безопасность движения.....	75
Капустина Е. Г.	
Пропаганда безопасности дорожного движения — как эффективный инструмент государственной системы профилактики.....	77
Кобдикова Ш.М.	
Основные направления деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Казахстан.....	80
Лихолет Е.Н., Козина А.А.	
Перспективы развития контрольно-надзорной деятельности ДПС ГИБДД МВД России в сфере безопасности дорожного движения	83
Мырзабаева Д.Р.	
Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	86
Сабинин А. А.	
Особенности применения беспилотных летательных аппаратов при осуществлении государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения	89
Сабинин А. А., Былинин И.А.	
К вопросу допуска к управлению транспортными средствами водителей по возрастным категориям	91
Сарбаев С.С.	
Жол жүру ережелерін жалпы білім беру ұйымдарында оқытудың маңыздылығы	94
Сарбаев С.С., Дәуренбек Г.М.	
Жол-көлік оқиғаларын ашу мен тергеуде адамның сыртқы келбеті туралы мәліметтерді қолдану сұрақтары	96

Сауханов Н.С.	
Көше-жол торабындағы қиылыста адаптивті басқаруды ендіру моделі	98
Сидашева Ж. Е.	
Состояние автомобильных дорог в Республике Казахстан: актуальные проблемы и пути их решения	101
Сидашева Ж.Е., Смагулова Ш.У.	
Решение проблем автомобильных дорог как аспект обеспечения дорожной безопасности	104
Татарян В.Г., Ковшевацкий В.И., Исаев М.М.	
Особенности несения дорожно-патрульной службы на скоростных автомобильных дорогах в Российской Федерации	107
Утегенов Ч.К.	
Состояние и пути решения проблемы безопасности дорожного движения	110
Фасхутдинова А.В.	
Основные направления деятельности дорожно-патрульной службы и пути совершенствования профилактики дорожно-транспортных происшествий	112
Хакимов Е.М.	
О целесообразности введения системы «водительского дефолта» в Республике Казахстан	115
Шапошников В.Л.	
Деятельность госавтоинспекции по профилактике дорожно-транспортных происшествий с участием детей	119
Содержание	123

ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ САЛАСЫНДАҒЫ ҚҰҚЫҚ ҚОЛДАНУ ТӘЖІРИБЕСІНІҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ

халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның материалдары
2022 жылғы 29 сәуір

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Материалы международной научно-практической конференции
29 апреля 2022 года

Жинақталған материалдар автордың редакциясымен берілді. Жинақта жарияланған материалдардың мазмұны үшін редакциялық алқа жауапкершілік алмайды.

Теруге 2022ж.28.04. жіберілді.
Басуға 2022 ж. 30.05. қол қойылды.
Қағаз офсеттік. Офсеттік басылым.
Пішін 60×841/16
Көлемі 9,0 шартты баспа табағы.

Авторлық редакцияда жарияланған.
Техникалық редакторлар: Г.Бердіғалиева, А.Аманбаева.
халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның материалдары
2022 жылғы 29 сәуір

Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының
Ғылыми-зерттеу және редакциялық баспа жұмысын ұйымдастыру бөлімі

Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының
баспаханасында басылған.
Ақтөбе қ. 41-разъезд, Курсанттар тас жолы, 1.