

Босхамджиева Н. А. / Boskhamdzhieva N. A.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

SOME ISSUES OF ROAD SAFETY

Босхамджиева Наталья

Антоновна,

*кандидат юридических наук,
профессор Всероссийского ин-
ститута повышения квалифи-
кации МВД России, доцент,
142022, Московская обл., г. Домо-
дедово, ул. Пухтовая, д. 3.*

Boskhamdzhieva Natal'ya

Antonovna,

*c.j.s. (PhD of jurisprudence), Profes-
sor of All-Russian Further Training
Institute of the MIA RF, Associate
professor,
Moscow region, Domodedovo city,
3 Pikhtovaya street, zip code 142022.*

Безопасность дорожного дви-
жения является одной из важных
социально-экономических и демог-
рафических задач Российской Феде-
рации. Аварийность на автомобиль-
ном транспорте наносит огромный
материальный и моральный ущерб
как обществу в целом, так и отдель-
ным гражданам.

Ключевые слова: безопасность
дорожного движения, дорожно-тран-
спортные происшествия, критерии
безопасности дорожного движения,
мониторинг безопасности человека.

Road safety is an important socio-
economic and demographic challenge
of the Russian Federation. The accident
rate in road transport causes enormous
material and moral losses as to society
in general, and to individual citizens.

Keywords: road safety, road ac-
cidents, road safety criteria, monitoring
of human safety.

Среди широкого спектра социально-экономических проблем в настоящее время существенное значение, по обоснованному мнению профессора В. И. Майорова, имеют разработка и реализация мер по обеспечению безопасности в сфере дорожного движения [10, 275]. Статистика свидетельствует, что количество автоаварий в 2012 году продолжало расти и составило 203597 (рост 2 %), число погибших в дорожно-транспортных происшествиях 27 953 человек (рост 0,2 %), раненых 258 618 (рост 2,7 %), социальный риск – 18,6 погибших на 100 тыс. населения [7]. Полагаем, что, с учетом принятия Концепции Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», сегодня необходимо вести речь, прежде всего, о совершенствовании концепции безопасности дорожного движения [1].

Можно согласиться с мнением многих авторов, которые определяют концепцию безопасности дорожного движения как систему взглядов и представлений об охране жизни, здоровья и имущества граждан, защите их прав и законных интересов в сфере дорожного движения, а также защите интересов общества и государства посредством предупреждения причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий [3; 6; 9]. Верно отмечает В. И. Майоров, что применительно к современному состоянию концепции безопасности дорожного движения можно констатировать следующее:

1) отсутствие в правовой науке единого понимания категорий «угроза», «приоритеты», «критерии безопасности дорожного движения» и их значений, несмотря на их широкое использование;

2) игнорирование отечественной правовой наукой зарубежного опыта изучения проблем безопасности дорожного движения, что значительно ограничивает аналитический аппарат в настоящей сфере;

3) несовершенство аналитических инструментов, которые в процессе научного исследования вызывают наличие нерешенных до настоящего времени вопросов:

- об экономико-математических моделях, как основании определения индикаторов безопасности человека в дорожном движении;

- о результатах региональных сравнительных статистических исследований;

- об экспертных оценках или индивидуальных предпочтениях исследователей;

- об интенсивности угроз и их зависимости от различных условий;

- о критериях для государств, учитывающих их национальные интересы [9, 54].

Одним из центральных вопросов концепции безопасности дорожного движения стало определение безопасности, которое приобрело отраслевой характер (продовольственная, сырьевая, технологическая и т. д.). Вследствие этого произошло формирование, как и в случае с дорожным движением, «собственных» отраслевых концепций безопасности, однако первая среди них заняла ведущее положение.

Следует отметить, что «безопасность» имеет следующее значение. В толковом словаре русского языка Д. Н. Ушакова отмечается, что безопасность – это «отсутствие опасности», «предупреждение опасности, условия, при которых не угрожает опасность» [14, 113]. Словарь русского языка С. И. Ожегова дает однозначное определение безопасности – это «положение, при котором не угрожает опасность кому-нибудь, чему-нибудь» [11, 38].

Наличие одновременно нескольких источников опасности и их потенциальных жертв при этом не исключается. Безопасность последних обеспечивается в случаях, когда: 1) конкретные жертвы парируют все опасности или 2) для них они вообще отсутствуют. Опасность же, наоборот, предполагает возможность причинения какого-либо ущерба. Иначе говоря, давая системную характеристику безопасности, следует учитывать, что это способность одних объективно угрожать, а других – парировать такие угрозы, уклоняясь, защищаясь от них, а порой и уничтожая их в превентивном порядке [3].

Как справедливо отмечают некоторые авторы, концепция предполагает количественное определение вероятности наступления рискованных событий и их последствий, оценку уровня риска и его допустимого предела. Использование современных методов существенно расширяет возможности получения количественных оценок и увеличивает достоверность прогнозов природных, техногенных и социальных катастроф. Однако особенностью современного развития является увеличение опасностей, угрожающих человеку постоянно [9, 54].

Поскольку измерение многих аспектов безопасности человека носит условный характер, то не всегда можно установить количественно выраженный предельный уровень, нарушение которого свидетельствует о наличии угроз безопасности человека и риске возникновения кризисов, хотя такие попытки предпринимаются [4, 135-141]. Необходимо также учитывать, что «предельная величина» и определение ее математическими методами не всегда может быть социально приемлемым. Поэтому в отношении некоторых

показателей используют метод сравнения с достигнутым уровнем, например: с прошлым периодом, другим государством. Безопасность как качество дорожного движения во всех странах имеет количественную оценку, которая охватывается понятием аварийности. Ее состояние определяется абсолютными и относительными показателями. Важно отметить, что эти показатели имеют универсальный и международный характер. Их изменения посредством сопоставления в разные периоды позволяют судить об обеспечении безопасности дорожного движения в различных территориях и государствах.

В Российской Федерации, по официальным данным, в 2012 г. зарегистрировано 203597 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 27953 и ранено 258618 человек. Уровень риска гибели в дорожно-транспортных нарушениях в стране составляет 21,1 погибших на 100 тыс. жителей, коэффициент тяжести последствий (число погибших в расчете на 100 пострадавших) в целом по России составил в среднем 10 [7], что значительно превышает аналогичный показатель для экономически развитых стран [1]. Учитывая эти критерии, полагаем нецелесообразным анализировать неравномерность распределения подвижного состава автотранспорта, плотности дорожной сети в мире и отдельных странах, и делать выводы о преимуществах систем управления того или иного государства. Как представляется, необходимо учитывать существующие различия в системах регистрации и учета дорожно-транспортных происшествий, в частности в применяемом в статистике определении погибшего. По определению ЭК ООН, погибшим считается любое лицо, скончавшееся на месте происшествия или умершее от последствий дорожно-транспортного происшествия в продолжение последующих 30 дней [13, 55]. Однако в разных странах этот срок различен, например: в Испании и Японии он составляет 1 день, в Австрии и Греции – 3 дня, в России, Китае и Латвии – 7. В Португалии погибшими в дорожно-транспортном происшествии считаются лица, смерть которых наступила на месте происшествия, во время перевозки в лечебное учреждение или немедленно после перевозки, в остальных случаях лица, смерть которых наступила позднее, учитываются как раненые. В последнем случае дорожно-транспортное происшествие не будет учитываться как со смертельным исходом, а только наличием раненых. Абсолютная точность может быть соблюдена при учете травм, причиненных дорожно-транспортным происшествием независимо от срока наступления смерти [5]. Вместе с тем, полагаем, осуществить такой учет вряд ли возможно. Все это, как

представляется, затрудняет сравнительный анализ зарегистрированной информации, исключает возможность получения достоверных выводов об уровне риска в дорожном движении, о транспортном средстве и передвижениях населения [12]. В этой связи в зарубежной и отечественной правовой науке ведется поиск оптимальной модели, которая объяснила бы причину происшествий и позволила сформулировать теорию возникновения причин происшествий.

Анализируя экономические потери в разных странах мира, В. Ф. Бабков отмечает, что величины потерь от дорожно-транспортных происшествий колеблются в широких пределах, суммы потерь от дорожно-транспортных происшествий крайне условны, так как невозможно оценить в денежном эквиваленте жизнь и здоровье пострадавших, но эти потери могут быть использованы в экономических расчетах для обоснования дорожных работ и планирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения [2, 12-17].

Следует согласиться с А. А. Бахаевым, что набор показателей системы предупреждения угроз безопасности человека в дорожном движении разнообразен. Соответствующий перечень индикаторов и система раннего предупреждения определяются в конкретном случае на основе целей и возможности получения необходимой статистической информации. Некоторые из них до сих пор остаются невостребованными для отечественной социальной статистики [3]. Кроме того, можно согласиться с указанным автором, что к причинам недостаточно эффективного мониторинга безопасности человека в сфере дорожного движения, наряду с несовершенством и ограниченной статистической информацией, относится игнорирование сущности механизма реально происходящих событий [3]. Думается, В. В. Лукьянов верно полагал, что именно по этой причине более чем вековые усилия выявления подлинного состава дорожно-транспортных происшествий не принесли желаемого результата [8, 24]. Важно отметить, что в зарубежных исследованиях пока нет единого представления о дефиниции «безопасность дорожного движения». В. И. Майоров выделяет несколько основных подходов к его определению, где дефиниция рассматривается как:

- условие реализации социально-экономической политики;
- условие устойчивости участника дорожного движения к угрозе аварийности в дорожно-транспортных происшествиях;
- приоритет международной безопасности;
- условие пресечения незаконной экономической деятельности.

Подход к безопасности дорожного движения как *условию реализации социально-экономической политики* совпадает с определением безопасности дорожного движения через призму интересов. Хотя имеет место и более широкая интерпретация, связанная с условиями (принципами) государственной политики в области управления безопасности дорожного движения [9, 62].

Представляется, что политики должны определять, какие цели общество должно ставить перед собой в целях сокращения количества происшествий, смертей и ранений в дорожном движении, какие нужно проводить мероприятия, куда закладывать средства для достижения поставленных целей.

Список литературы:

1. Концепция Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // СЗ РФ. 2012, № 45. Ст. 6282.
2. Бабков В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения. Учебник для вузов. М.: Транспорт. 1993.
3. Бахаев А. А. Административно-правовое регулирование дорожного движения: вопросы безопасности и ответственности: дисс. канд. юрид. наук. М. 2009.
4. Биктимирова З. З. Безопасность в концепции развития человека // Общественные науки и современность. 2002. № 6.
5. Головкин В. В. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения. Омск, 2009.
6. Головкин В. В., Майоров В. И. Основы безопасности дорожного движения. М., 2009.
7. Госавтоинспекция МВД России. Обзор новостей. Статистика аварийности в Российской Федерации за 2012 год // Официальный Интернет-сайт ГУОБДД МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru/news> (Дата обращения : 23.02.2013).
8. Лукьянов В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права / В. В. Лукьянов. М.: Дашков Ко. 2003.
9. Майоров В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы / В. И. Майоров. Челябинск: ГОУ ВПО ЧЮИ МВД России. 2008.

10. Майоров В. И. К вопросу о понятии «безопасность дорожного движения» // Актуальные вопросы административно-правового регулирования в современной России: Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 75-летию проф. А. П. Шергина / отв. ред. А. С. Дугенец и В. И. Майоров. М.: ВНИИ МВД России, ЮУрГУ. 2008.

11. Ожегов С. И. Словарь русского языка / под ред. Н. Ю. Шведовой. 24-е изд. М., 2007.

12. Справочник по безопасности дорожного движения. Осло-Москва-Хельсинки, 2001. URL: <http://www.madi.ru> (Дата обращения: 25.09.2011).

13. Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе. Нью-Йорк, 1972. Т. VIII.

14. Толковый словарь русского языка: в 4 т. / сост. В. В. Виноградов, Г. О. Винокур, Б. А. Ларин и др.; под ред. Д. Н. Ушакова. М., 2003. Т. 1.

References:

1. Concept of the Federal Targeted Program "Increasing of road safety in 2013-2020" [Kontseptsiya Federal'noi tselevoi programmy «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2013-2020 godakh»]. SZ RF – *Collection of Laws of the Russian Federation*, 2012, no. 45, article 6282.

2. Babkov V. F. *Road Conditions and Traffic Safety. Textbook for Higher Schools* [Dorozhnye usloviya i bezopasnost' dvizheniya. Uchebnik dlya vuzov]. Moscow: Transport, 1993.

3. Bakhaev A. A. *Administrative and Legal Regulation of Road Traffic: Issues of Safety and Responsibility*: thesis of a candidate of legal sciences [Administrativno-pravovoe regulirovanie dorozhnogo dvizheniya: voprosy bezopasnosti i otvetstvennosti: diss. kand.yurid. nauk]. Moscow: 2009.

4. Biktimirova Z. Z. Safety in the Concept of Human Development [Bezopasnost' v kontseptsii razvitiya cheloveka]. *Obshchestvennyye nauki i sovremennost' – Social Sciences and Modernity*, 2002, No. 6.

5. Golovko V. V. *Administrative and Jurisdictional Activity of Internal Affairs Bodies in the Field of Road Traffic* [Administrativno-yurisdiktsionnaya deyatel'nost' organov vnutrennikh del v oblasti dorozhnogo dvizheniya]. Omsk: 2009.

6. Golovko V. V., Maiorov V. I. *Fundamentals of Road Safety* [Osnovy bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya]. Moscow: 2009.

7. Traffic Police of Russia. News review. Car accidents statistics in the Russian Federation for 2012 [Gosavtoinspektsiya MVD Rossii. Obzor novostei.

Statistika avariinosti v Rossiiskoi Federatsii za 2012 god]. Official web-site of the General Administration of Road Safety of the Russian MIA, available at: <http://www.gibdd.ru/news> (accessed: 23.02.2013).

8. Luk'yanov V. V. *Composition and Qualification of Road Traffic Crimes and Administrative Offenses. Special Issues of Criminal and Administrative Law* [Sostav i kvalifikatsiya dorozhno-transportnykh prestuplenii i administrativnykh pravonarushenii. Spetsial'nye voprosy ugolovnogo i administrativnogo prava]. Moscow: Dashkov Co., 2003.

9. Maiorov V. I. *State and Legal Ensuring of Road Safety in the Russian Federation: Theoretical and Practical Issues* [Gosudarstvenno-pravovoe obespechenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiiskoi Federatsii: teoretiko-prikladnye problem]. Chelyabinsk: SEI HVE ChJyI of the Russian MIA, 2008.

10. Maiorov V. I. Towards the issue on the concept of "road safety" [K voprosu o ponyatii «bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya»]. *Aktual'nye voprosy administrativno-pravovogo regulirovaniya v sovremennoi Rossii: Materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, posvyashchennoi 75-letiyu prof. A. P. Shergina – Topical issues of administrative and legal regulation in modern Russia: Proceedings of the international scientific-practical conference dedicated to the 75th anniversary of Professor A. P. Shergin*, Editors-in-chief are A. S. Dugenets and V. I. Mayorov, Moscow: All-Russian Research Institute of the Russian MIA, JuUrSU, 2008.

11. Ozhegov S. I. *Russian Language Dictionary* [Slovar' russkogo yazyka]. Under edition of N. Yu. Shvedova, 24th edition, Moscow: 2007.

12. *Handbook on Road Safety* [Spravochnik po bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya]. Oslo-Moscow-Helsinki: 2001. Available at: <http://www.madi.ru> (accessed: 25.09.2011).

13. *Statistics of Road Traffic Accidents in Europe* [Statistika dorozhno-transportnykh proisshestvii v Evrope]. New-York: 1972, Vol. VIII.

14. *Explanatory Dictionary of Russian Language in 4 volumes* [Tolkovyi slovar' russkogo yazyka: V 4 t.]. Compilers: V. V. Vinogradov, G. O. Vinokur, B. A. Larin and others, under edition of D. N. Ushakov, Moscow: 2003, Vol. 1.