



ОТДЕЛЬНЫЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ УКРАИНЫ

Григорий ДЖАГУПОВ,

кандидат юридических наук, доцент, заместитель начальника по учебно-методической работе факультета по подготовке специалистов для подразделений милиции общественной безопасности и криминальной милиции по делам детей Харьковского национального университета внутренних дел

Summary

Some approaches to understanding the most important concepts of state's security – public safety and traffic safety are studied in the paper. Administrative and legal protection of public order and traffic safety in Ukraine is analyzed. Some components of traffic safety, such as behavior of pedestrians and driving vehicles while being intoxicated are researched. It is proved that the forcible influence is carried out for guaranteeing public order, rule of law, compliance with norms and rules by traffic participants.

The paper states that the basis of public order and traffic safety in the state, as well as other institutions are established by the Constitution of Ukraine and subordinate legal acts. Special attention is paid to the current state of traffic safety, drivers and pedestrians' behavior on the roads of the country. The changes in the legislation, the latest tendencies in changing the minds, and hence the behavior of traffic participants are analyzed.

Key words: public order, police force, state traffic police inspection, traffic participants, pedestrians, traffic accident (TA), road regulations (RR).

Аннотация

В работе исследованы подходы к пониманию важнейших понятий безопасности государства – общественной безопасности и безопасности дорожного движения. Проанализирована административно-правовая охрана общественной безопасности и безопасности дорожного движения в Украине. Рассмотрены отдельные составляющие безопасности дорожного движения, такие как поведение пешеходов и управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, и доказано, что принудительное влияние осуществляется для обеспечения общественной безопасности, обеспечения и охраны законности, соблюдения норм и правил поведения участников дорожного движения.

В работе указывается на то, что основы обеспечения общественной безопасности и безопасности дорожного движения в государстве, безусловно, как и других институтов, установлены Конституцией Украины и подзаконными нормативно-правовыми актами. Уделено внимание современному состоянию безопасности дорожного движения, поведению водителей и пешеходов на дорогах страны. Проанализированы изменения правовой базы, последние тенденции в изменении сознания, а следовательно, и поведении участников дорожного движения.

Ключевые слова: общественная безопасность, органы внутренних дел, государственная автомобильная инспекция, участники дорожного движения, пешеходы, дорожно-транспортное происшествие (ДТП), правила дорожного движения (ПДД).

Постановка проблемы. Обеспечение безопасности своих граждан – важнейшая задача деятельности правового государства. Основы обеспечения общественной безопасности и охраны общественного порядка в государстве, безусловно, как и других институтов, установлены Конституцией Украины. Подробнее эта деятельность регламентируется в законах, подзаконных нормативно-правовых и локальных актах.

Среди составляющих обеспечения общественной безопасности актуальной является проблема безопасности дорожного движения. Статистика свидетельствует об очень высоком уровне аварийности на дорогах Украины и огромном количестве человеческих жертв дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Так, за 2012 год произошло 196399 ДТП, в них погибло 5094 и травмировано 37503 человека [1, с. 10].

Безусловно, дорожное движение является сложным явлением, потому

что в нём взаимодействуют разные элементы системы «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда». На состояние защищённости этой системы влияет огромное количество факторов разного происхождения. Один из основных среди них – поведение участников дорожного движения. В данной статье мы хотим затронуть два аспекта, влияющих на безопасность дорожного движения: поведение пешеходов и управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения.

Таким образом, **целью статьи** является раскрытие на основании анализа научных работ и нормативно-правовых актов сущности общественной безопасности и безопасности дорожного движения, а также осмысления сегодняшней ситуации с соблюдением правил участниками дорожного движения в стране. Научная новизна данной статьи заключается в усовершенствовании научных подходов к пониманию

содержания административно-правовой охраны общественной безопасности и безопасности дорожного движения в Украине.

Методы и использованные материалы. Понятие безопасности дорожного движения как сферы правового регулирования достаточно широко используется в правотворчестве, но его определение отсутствует в законах Украины и, в частности, в Законе Украины «О дорожном движении». Естественно, такое обстоятельство имеет отрицательное значение не только для определения и выяснения теоретических основ правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения, но и для организации эффективного взаимодействия субъектов обеспечения безопасности дорожного движения [2, с. 11].

Необходимо отметить, что в науке существует множество неоднозначных подходов к проблеме определения общественной безопасности как ос-



новопалагающего понятия. Общетеоретическим и практическим вопросам обеспечения общественной безопасности и охраны общественного порядка, а также обеспечения безопасности дорожного движения, в юридической науке посвящено достаточно внимания. Это подтверждается большим количеством научных исследований по данной проблематике украинских и российских специалистов, среди которых: В.Б. Аверьянов, А.М. Бандурка, А.К. Безсмертный, Ю.П. Битяк, И.П. Голосниченко, С.Н. Гусаров, А.Г. Данильян, Ю.М. Козлов, В.К. Колпаков, А.Т. Комзюк, А.В. Кузьменко, С.А. Кузниченко, В.А. Липкан, Е.Б. Ольховский, М.И. Панов, В.М. Плишкин, Е.П. Рябченко, Е.Ю. Салманова, В.П. Тихий, Ю.А. Тихомиров и другие. Можно согласиться с российским ученым А.И. Стаховым, который констатирует отсутствие унифицированного понятийного аппарата, который позволил бы четко определить роль и место безопасности в правовой системе [3, с. 10].

Изложение основного материала.

Так, во многих предложенных правоведами дефинициях общественной безопасности указано, что она представляет собой сложное структурное явление, которое охватывает разносторонние общественные отношения, является предельно широкой по объему и глубиной по содержанию категорией [4, с. 10]. Очевидно, это обусловлено тем обстоятельством, что, в сущности, любая опасность имеет общественный характер, то есть так или иначе предполагает определенную угрозу для общества.

Определённой особенностью является и тот факт, что наряду с категорией общественной безопасности в отечественном законодательстве чаще упоминаются другие виды безопасности. Например, в нормах ст 16, 17, 107 Конституции Украины речь идет о национальной, государственной, экономической, информационной и экологической безопасности. В юридической литературе также употребляется понятие политической, военной, демографической, радиационной, транспортной безопасности и т.д.

Конечно, нельзя забывать и о другой стороне жизнедеятельности человека. Психологи отмечают, что следствием развития человеческой цивилизации, кроме позитивных до-

стижений, являются также многочисленные угрозы жизненным интересам человека, которые, прежде всего, связаны с опасностями техногенного и природного характера. Это приводит к возникновению разнообразных и разноплановых чрезвычайных ситуаций, влияющих на психику человека, вызывая травматический стресс, следствием которого может быть развитие посттравматических стрессовых расстройств [5, с. 132].

Понятно, что общественная безопасность связана, прежде всего, с защитой жизненно важных интересов общества от реальных и потенциальных угроз. Так, по сфере проявления опасности некоторые авторы, наряду с политической, экономической, военной, экологической, технологической безопасностью и другими составляющими, в общей структуре общественной безопасности выделяют транспортную безопасность и ее элементы: безопасность дорожного движения, безопасность морских и речных перевозок, безопасность авиаперевозок, безопасность движения в сфере трубопроводного транспорта [6, с. 51].

Из приведенной классификации следует, что безопасность дорожного движения признается структурным элементом общественной безопасности, а обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью общего механизма обеспечения общественной безопасности.

В мире ежегодно погибает в ДТП около 1,3 млн человек, 50 млн получают травмы, а общие экономические потери составляют около 500 млн. долларов, или 1-3% мирового ВВП. При этом Украина занимает по данному показателю четвертое место в мире, ежегодно теряя за счёт ДТП около 5 млрд долларов, или 4% ВВП.

В борьбе с травматизмом основное внимание обычно уделяют пешеходам и велосипедистам, ведь именно эти категории участников дорожного движения являются наиболее уязвимыми. Но в то же время они являются и самыми безответственными на дороге. Причем безответственными и в прямом, и в переносном смысле. Последнее время в Украине участились выступления соответствующих лиц, требующих усиления наказаний для водителей, нарушающих ПДД. Однако наказывать и

воспитывать надо не только водителей, но и пешеходов.

Так, на магистралях Харьковской области с начала этого года произошло более 60 ДТП с участием пешеходов. Это на 6% больше, чем за такой же период прошлого года, причём в 13 авариях вины водителей не было. С начала года смертельная статистика на дорогах стала расти: за январь и первые дни февраля в Харькове и области в ДТП с участием пешеходов погибло семь человек, ещё 67 получили травмы.

За нарушение правил дорожного движения предусмотрен штраф от 51 до 85 гривен. Если пешеход при этом находился в состоянии опьянения, сумма вырастает до 85-170 гривен. Если ещё и спровоцировал создание аварийной ситуации – придётся заплатить от 170 до 250 гривен штрафа. Госавтоинспекторы составляют административный протокол и передают его в суд, по решению которого нарушитель должен оплатить штраф. Если он этого не делает – вмешивается исполнительная служба [7].

Согласно статистике, приведенной на официальном сайте Департамента ГАИ, в прошлом году в Украине произошло 11 980 ДТП с участием пешеходов, 4513 из которых, или почти треть, состоялись именно по их вине. Но отвечает ли эта статистика действительности?

На самом деле, по вине пешеходов происходит значительно больше ДТП, чем это признается статистикой. Ведь в Украине действует принцип презумпции виновности водителя, и именно поэтому в значительном числе ДТП, которые происходят с участием пешеходов, виновным, как правило, безоговорочно признается водитель, «который не соблюдал безопасную скорость движения», хотя вызваны они желанием пешехода перебежать проезжую часть в неполюженном месте [1].

Следует отметить, что новые критерии государства, приоритет прав человека в общественной жизни, развитие демократических принципов требуют дальнейшего повышения правосознания граждан, воспитание у каждого чувства общественного долга, дисциплины и организованности. Соблюдение правил общежития в правовом государстве осуществляется сознательно и добровольно, поскольку право



воплощает в себе волю народа, его нормы являются общеобязательными, опираются на поддержку государства и общественного мнения [8, с. 20].

Известно, что, обеспечивая безопасность дорожного движения, милиция применяет в большинстве случаев средства убеждения как первичные, ведущие и наиболее эффективные в ее административной деятельности. Они составляют систему мер воспитательного и поощрительного характера, направленных на формирование у участников дорожного движения (то есть, практически, у всех граждан) привычки добровольно выполнять требования правовых норм, действующих в этой сфере [9, с. 77-80].

Подчеркнем, что после надлежащего обеспечения безопасности граждан и общественного порядка во время проведения финальной части чемпионата Евро – 2012 по футболу МВД Украины принимаются организационные и практические меры с целью дальнейшего установления нормальных правовых отношений между представителями правоохранительных органов и населением. Так, Госавтоинспекции различных уровней обращаются к участникам дорожного движения, и в частности к пешеходам, с напоминанием о том, что они также являются участниками дорожного движения и, соответственно, у них есть как права, так и обязанности.

Однако, как точно отмечается в прессе, ни одна служба не находится под таким пристальным вниманием общественности, как ГАИ. В последнее время водители и по поводу, и без возмущаются поведением инспекторов, а некоторые – специально разъезжают в поисках стражей дорог, чтобы спровоцировать их, а видео выложить в Интернете. Кроме того, всемирная паутина кишит различными форумми, где автомобилистов-новичков учат, как следует общаться с инспекторами. При этом, конечно, никто не хочет представить себя на месте работника госавтоинспекции, который при любой погоде обеспечивает безопасность дорожного движения, да еще и вынужден постоянно выслушивать в свой адрес упреки, обвинения и хамство [10]. То же самое можно сказать и о части пешеходов.

Однако соблюдение установленных правил, к сожалению, еще не стало обычным правилом поведения для всех

членов общества. Особенно это касается водителей, нарушающих установленный порядок, действующее законодательство.

К особо серьезным противоправным ситуациям относятся случаи управления транспортными средствами в состоянии опьянения. Государством не запрещается употребление алкоголя, наркотиков и других веществ для возникновения состояния опьянения, однако государство запрещает управление транспортными средствами в любом состоянии опьянения. Это состояние негативно влияет на водителя. Для общества главной опасностью такого рода проступков есть два обстоятельства: 1) возможность вследствие опьянения создания аварийной обстановки, 2) неопределенность оценки обстоятельств и принятия решения по поводу влияния на органы управления транспортным средством во избежание аварийной ситуации, созданной самим водителем или другими участниками движения [11, с. 8].

Причины употребления этих веществ имеют неоднородный характер и связаны как с социальным статусом лица, так и с удовлетворением потребностей в поддержание традиций, но неизбежно возникает как минимум два конфликта: внутренний и внешний. Первый из них – это столкновение потребностей в употреблении алкогольных напитков (наркотиков) и в передвижении, связанном с управлением транспортным средством. Второй – это спорные вопросы, возникающие в ходе осуществления работниками Госавтоинспекции правоприменительных функций, когда управляемая сторона административно-правовых отношений по какой-либо причине считает примененные к ней действия правоохранителей незаконными. Как не вспомнить слова выдающегося мыслителя XX века Питирима Сорокина: «Стоит только вступить в общение двум или большему числу лиц, из которых каждый понимает по своему разряду должного, а соответственно и рекомендованного и запрещенного поведения, и конфликт или борьба между ними будут неизбежны» [12, с. 140].

Напомним, сейчас после принятия Верховной Радой Украины 19 ноября 2013 года соответствующих изменений статья 130 Кодекса Украины об

административных правонарушениях, регламентирующая ответственность за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии, предусматривает самые жесткие санкции. Так, водителем, совершившим подобное правонарушение впервые, вместо 2550-3400 грн. ждет штраф 3400-5950 грн., или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до двух лет, или административный арест на срок от семи до десяти суток, и на других лиц – наложение штрафа от двухсот до трехсот пятидесяти необлагаемых минимумов доходов граждан, или административный арест на срок от семи до десяти суток.

Как свидетельствует статистика решений судов по данной статье в соответствии со старой редакцией, штрафы применялись приблизительно в 40 % случаев (как правило – минимум). В 25 % случаев применялись общественные работы (чаще всего – 40 часов), и примерно только в 10 % случаев водителя ждет лишение прав на срок от 3 месяцев до 1 года. Обычно общественные работы ожидали студентов, пенсионеров и безработных, а лишение – тех, кто не явился в суд или может уклониться от уплаты штрафа или общественных работ. К этой категории, в частности, относят лиц, не имеющих постоянного места жительства, иностранцев и лиц без гражданства. Кроме того, примерно в 20 % случаев неправильно оформляется протокол и суд возвращает его на доработку. И, наконец, около 5 % дел закрываются по истечении срока давности, что составляет 3 месяца со дня совершения правонарушения [13].

Отметим также, что с начала этого года за нарушение Правил дорожного движения было составлено около 1,5 млн протоколов, из которых приблизительно 145 тыс. – за управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения. Точной цифры количества протоколов, составленных за нарушение Правил пешеходами, нет. К тому же, очень высока латентность правонарушений, совершённых пешеходами.

Сейчас основной акцент делается на том, что главную опасность на дорогах создают нетрезвые водители, поэтому их ответственность следует существенно усилить. При этом некоторые депутаты регулярно предлагают



вести для нетрезвых водителей просто огромные санкции – штрафы до 10 тыс. грн., лишение прав на 10 лет и даже конфискацию транспортных средств. Бесспорно, нетрезвым не место за рулем. Но на самом деле только ли они создают угрозу безопасности дорожного движения?

Опять обратимся к статистике, размещенной на сайте ГАИ. Оказывается, за прошлый год при участии водителей в нетрезвом состоянии произошло 2120 ДТП с потерпевшими, в которых 268 человек погибли и 2879 получили травмы, тогда как по вине пешеходов произошло вдвое больше ДТП – 4138, в которых погибло более чем втрое больше людей – 870. И еще 3428 человек было травмировано [1]. Все заинтересованы в увеличении штрафов для водителей вообще и для нетрезвых водителей – в частности. И здесь нетрезвые водители сильно отличаются от пешеходов.

Итак, надо согласиться с мнением, которое выражается в научной литературе и прессе. Сейчас в Украине явный «перебор» с критикой в адрес Госавтоинспекции, хотя некоторые факты имеют основание. Многие водители не знают Правил дорожного движения, а если и знают, то не соблюдают их. Есть и такие, которые специально нарушают ПДД, а потом общаются в Интернете. С другой стороны, поражает то, как «правильно» украинцы способны ездить за рубежом, но почему-то не могут так себя вести на родине. Опыт показывает, что высокие штрафы не научат культуре на дороге. Очень многое зависит и от дорожной обстановки в целом. Нужно серьезно взяться за доработку законов, регулирующих жизнь на автодороге, а не только заострять внимание на повышении штрафов. Следует вернуться к вопросу о создании только одного закона, например, Дорожного кодекса с четко выписанными регуляторами всего происходящего на дороге, о чем говорилось еще больше десяти лет назад [14].

Выводы. Следует подчеркнуть, что прочная общественная безопасность и безопасность дорожного движения – необходимое условие и органическая составляющая цивилизованного образа жизни, успешного функционирования общества и государства, его институтов. Дорожное движение является сложным явлением, в котором взаимо-

действуют разные элементы системы. Один из основных среди них – поведение участников дорожного движения.

Таким образом, подытоживая сказанное, можно сделать вывод о том, что вопрос о применении мер, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, требует дальнейшего совершенствования как в теоретическом, так и в практическом отношении.

Список использованной литературы:

1. Пешеходы или водители? // Автомир. – 2013. – 2 декабря. – № 49.
2. Безпека дорожнього руху: механізм адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів забезпечення : монограф. / Б.Ю. Бурбело, А.П. Головін, С.І. Саєнко; МВС України, Луган. держ. ун-т. внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка. – Луганськ : РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2011. – 248 с.
3. Стахов А.И. Безопасность как категория административного права // Вестник Московского университета МВД России. – 2006. – № 3. – С. 78.
4. Ольховський Є.Б. Адміністративно-правові засоби забезпечення громадської безпеки : дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Національна юридична академія України ім. Я. Мудрого. – Х., 2004. – С. 18; Панов М.І., Тихий В.П. Безпека як фундаментальна категорія в методології правознавства (до постановки проблеми) // Вісник Академії правових наук України. – 2000. – № 3 (22). – С. 10.
5. Крайнюк В.М. Психологія стресостійкості особистості : монографія. / В.М. Крайнюк. – К. : Ніка-Центр, 2007. – 432 с.
6. Развадовський В.Й. Адміністративно-правове регулювання праввідносин у транспортній сфері України : монографія / НУВС МВС України. – Х. : НУВС, 2004. – С. 51.
7. Холода спровоцировали рост аварий на дорогах // Вечерний харьков. – 2014. 11 февраля. – № 16 (10134).
8. Комзюк А.Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції: поняття, види та організаційно-правові питання реалізації. Монографія. – Х. :

Національний університет внутрішніх справ, 2002. – 336 с.

9. Салманова О.Ю. Переконання як засіб забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху // Право і Безпека. – 2002. – № 3. – С. 77–80.

10. Інспектор ДАІ: представник влади чи об'єкт для хамства? // Іменем Закону. – 2011. 18 лютого. – № 7 (5757).

11. Доненко В.В. Адміністративна відповідальність за правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами особами, які перебувають у стані сп'яніння : автореф. дис. ...канд. юрид. наук. – Київ, 2001. – 20 С. (12.00.07) (Д26.007.03 Національна академія внутрішніх справ України).

12. Сорокин П.А. Человек. Цивилизация. Общество / Общ. ред., сост. и предисл. А.Ю. Соколова; Пер. с англ. – М. : Политиздат, 1992. – 543 с.

13. Не пил за рулём? Докажи инспектору // Автомир. – 2011. 14 февраля. – № 7.

14. Штраф – санкція наслідку, а не причини // «Моменти» № 1 [Іменем Закону. – 2011. 28 січня. – № 4 (5754)].