

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ДЕЛИКТОЛОГИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Голубничая Любовь Сергеевна
кандидат юридических наук
Амурский-гуманитарно-педагогический
государственный университет
г. Комсомольск-на-Амуре

SOME ASPECTS OF DELICTOLOGICAL CHARACTERISTICS OF AUTO ACCIDENTS

Golubnichaya Lubov S.
PhD in Law,
Amur State University of Humanities
and Pedagogy, Komsomolsk-on-Amur

АННОТАЦИЯ

В статье анализируются основные показатели дорожно-транспортных происшествий в РФ, исследуются причины их совершения водителями транспортных средств; предлагаются меры профилактики дорожно-транспортных происшествий, совершенных по вине данной категории участников дорожного движения.

ABSTRACT

In the article presented, the main criteria of auto accidents in Russian Federation are under study. The author investigates the reasons by which vehicle drivers perform road accidents and suggests measures to prevent the accidents made by this category of traffic participants.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия; водители; безопасность движения; профилактика.

Key words: traffic accidents, driver, safety, prevention.

Многолетние исследования основных показателей нарушений правил безопасности дорожного движения свидетельствует о том, что их уровень в российском государстве крайне высок. Изучение структуры административных правонарушений в ее динамике показывает, что особенно быстрыми темпами увеличивается удельный вес данной группы противоправных деяний, которая отличается не только интенсивным ростом количества этих противоправных деяний, но и повышением размера причиняемого

физического, материального и морального вреда. Общий отрицательный эффект данного вида правонарушений уже можно сопоставить с ущербом, который причиняют другие виды противоправной деятельности.

Анализ динамики состояния административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения за прошедшие три года показывает, что их число неуклонно растет (рис. 1) [2].

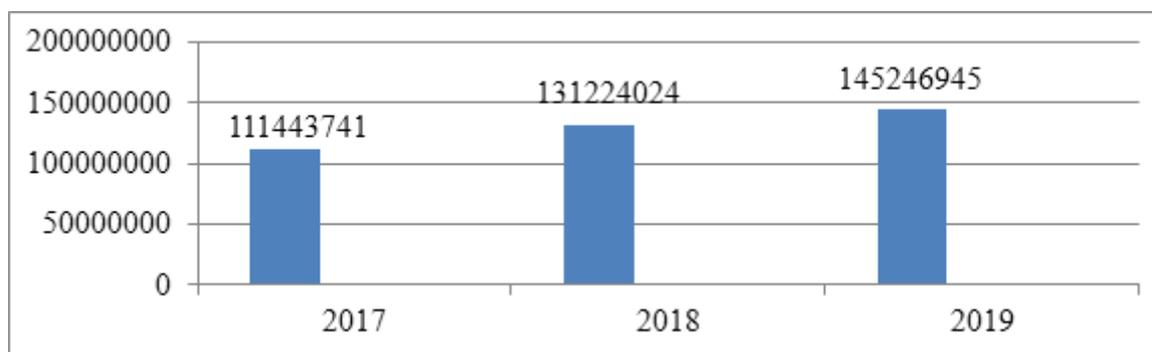


Рисунок 1. Количество административных правонарушений в РФ в области дорожного движения в 2017-2019 гг. (абсол. данные)

Необходимо обратить внимание, что административные проступки, связанные с эксплуатацией и управлением транспортом выступают заметным фоновым явлением для преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. По справедливому замечанию В.В. Лунсева,

соотношение правонарушений и преступлений данной группы указывает на то, что между ними имеет место достаточно сильная корреляционная зависимость [3, с. 159]. Поэтому анализ деяний, связанных с нарушением правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта следует сочетать с исследованием транспортных

преступлений. Только указанный подход позволяет наиболее адекватно отследить их тенденции, рассматривать отдельные группы, изучать связи с другими социальными явлениями и процессами, составлять прогнозы обстановки в государстве и его регионах, осуществлять разработку стратегии и тактики превенции транспортных правонарушений.

Наибольшую опасность здесь представляют те правонарушения, результатом которых стало дорожно-транспортное происшествие (ДТП). За исследуемый период имеет место небольшое снижение ежегодно регистрируемых случаев ДТП (рис. 2) [5].

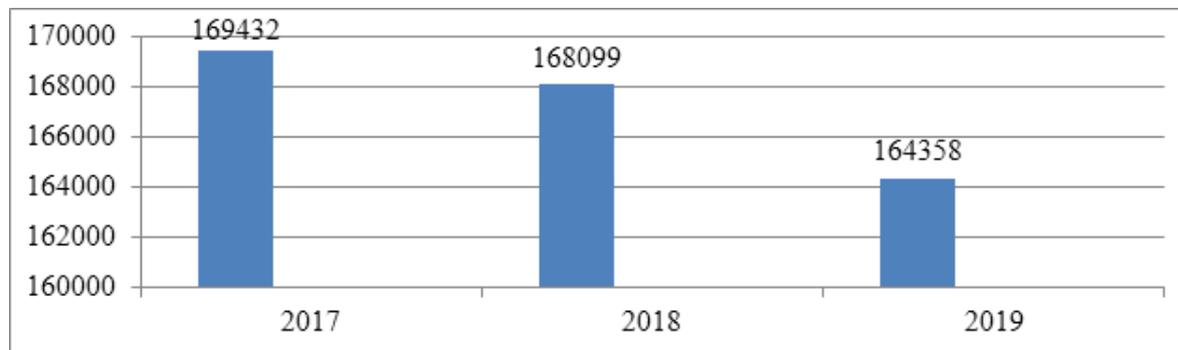


Рисунок 2. Количество дорожно-транспортных происшествий в РФ в 2017-2019 гг. (абсол. данные)

Самым тяжким последствием ДТП является причинение вреда жизни и здоровью людей. Согласно данным официальной статистики в 2019 г. общее количество ДТП с пострадавшими составило 164 358. В целом с 2017 г. по 2019 г. фиксируется незначительный спад данного показателя (чуть более 3%) [2]. Предельно высокая аварийность на транспорте в России негативно влияет на социально-экономическую жизнь страны. Социальный аспект проблемы обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта выражается в том, что в дорожно-транспортных происшествиях группу наибольшего риска составляют граждане возраста 26-40 лет, таким образом, 1/3 погибших и пострадавших в ДТП – это граждане в наиболее активном трудоспособном возрасте. [6, с. 102] Социально-экономический ущерб складывается из бюджетных расходов на выплату пособий и пенсий, оказание медицинской помощи и т.п. Материальный ущерб от транспортных нарушений включает убытки от повреждений и гибели грузов, объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств, от простоев в ремонте и перебоев в движении транспорта и т.д. Потери от аварийности в дорожно-транспортной сфере составляет, по различным оценкам 2-5 % ВВП страны [4].

Приведенные данные с очевидностью свидетельствуют о неблагоприятных тенденциях нарушений, аварий, числа погибших и раненых в ДТП. Самая крупная и наиболее уязвимая группа участников дорожного движения – это водители (40-45% от общего количества). [1, с. 16]

Ими же оказывается определяющее значение на уровень аварийности. В результате нарушения водителями правил дорожного движения совершается 89,2 % всех происшествий. Всего в течение 2019 г. по вине водителей произошло 164341 (+ 3,6 %) ДТП, в которых погибло 27574 (-

3,8 %) человек и 212313 (+4,4 %) получили ранения. Коэффициент тяжести последствий этих происшествий – 11,5 погибших на 100 000 населения [1, с. 3].

Повышение риска ДТП со стороны водителя во многом обусловлено низким качеством подготовки водителей, их квалификации и уровня дисциплины вождения.

Для преодоления первого из указанных негативных факторов необходимо пересмотреть систему обучения управления транспортным средством. Как показывают официальные статистические данные, удельный вес ДТП, совершенных водителями со стажем менее двух лет составляет в 2019 г. 6,8 %. (прирост к аналогичному периоду прошлого года 1,1 %). Удельный вес погибших и раненых здесь составляет 5,90 % и 7,3 % соответственно. Указанные показатели также характеризуются негативными тенденциями: их прирост в 2019 г. по отношению к 2018 г. составил 2,4% и 0,4 %. [1, с. 17] Исходя из сказанного, главной задачей подготовки водителей должно стать не приобретение первоначальных умений управления автомобилем (мопедом, мотоциклом и т.д.) а получение необходимых знаний, умений и навыков, при помощи которых он мог бы ответственно и безопасно управлять транспортным средством в различных условиях дорожного движения.

С сожалением, приходится констатировать тот факт, что времени, отведенного законодательством РФ на практическую подготовку кандидата в водители явно недостаточно для формирования указанных навыков. Здесь представляется полезным опыт ряда зарубежных государств (Франции, Швейцарии, Канады, США и др.), в которых сдача теоретического и практического курсов оканчивается выдачей временных прав. И только при условии отсутствия нарушений в

течение определенного срока выдается постоянное водительское удостоверение.

Следующим фактором, непосредственно влияющим на уровень аварийности, является квалификация водителей. В данном случае речь идет о лицах, которые по разным причинам редко управляют транспортным средством. При этом стаж управления у них может быть достаточно велик. Так, в аналитическом обзоре дорожно-транспортной аварийности в РФ за 12 месяцев 2019 г. указывается, что «Основное количество ДТП в 2019 году, как и в предшествующие годы, приходится на период с июля по октябрь, с максимумом в октябре» [1, с. 14]. Можно предположить, что подобная ситуация связана в том числе, и с так называемыми «сезонными водителями». Теплое время года и «дачный сезон» обуславливают повышенный трафик: на дороги выезжают водители, которые в зимний период предпочитают не пользоваться личным транспортом. При этом отсутствие постоянной практики управления автомобилем негативно сказывается на восприятии дорожной ситуации, а в октябре, когда во многих регионах страны уже случаются первые заморозки при отсутствии навыков управления в сложных дорожных условиях избежать ДТП для них достаточно сложно. В подобных случаях представляется правильным повторная сдача экзамена по управлению транспортным средством, если имеет место длительный перерыв в вождении.

Одной из главных причин совершения ДТП является низкий уровень водительской дисциплины. Статистические данные, характеризующие аварийность, травматизм и смертность в результате нарушения правил дорожного движения лицами, управляющими транспортными средствами были представлены ранее. Здесь можно добавить, что «основное количество ДТП произошло по вине водителей транспортных средств из-за несоблюдения очередности проезда перекрестков и неправильного выбора дистанции. Однако

наиболее тяжкими последствиями характеризовались ДТП, связанные с выездом на полосу встречного движения (15,0)». Кроме того, «наезд на пешехода и столкновение транспортных средств по-прежнему занимает лидирующее место среди всех видов ДТП» [1, с. 15]. В качестве превентивных мер, направленных на повышение уровня водительской дисциплины могут стать увеличение санкций за совершение соответствующих видов административных правонарушений, а также ужесточение контроля за соблюдением правил дорожного движения.

Проведенное исследование основных показателей безопасности дорожного движения позволило выявить ряд первоочередных причин дорожно-транспортных происшествий в РФ на современном этапе. Повышение эффективности предупредительной деятельности возможно только на основании их комплексного анализа и совместной работы всех субъектов профилактики.

Список литературы:

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2019 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2020. – 21 с.
2. ЕМИСС. Государственная статистика. – Режим доступа к изд.: <https://www.fedstat.ru>
3. Лунеев В.В. Преступность XX века. Мировые, региональные и российские тенденции. – М.: Норма, 1999. – 497 с.
4. Решетова Е. Дороги не убивают // Коммерсантъ FM. – 03.09.2019. – Режим доступа к изд.: <https://www.kommersant.ru/doc/4080782>
5. Сведения о показателях безопасности дорожного движения. – Режим доступа к изд.: <http://stat.gibdd.ru>
6. Шевкуненко М.Ю. Анализ аварийности и социально-экономического ущерба от ДТП в России и Краснодарском крае // Вестник Северо-Кавказского федерального университета. – 2019. – № 4 (73). С. 101-107.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ И РЕАЛИЗАЦИЯ ПРАВА ОСУЖДЕННЫХ НА ЛИЧНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

Нурғалиев Б.М.

*Академия «Болашақ»,
Республика Казахстан, г. Караганда*

Уалиев Е.С.

*Академия «Болашақ»,
Республика Казахстан, г. Караганда*

Борецкий А.В.

*Павлодарский инновационный университет,
Республика Казахстан, г. Павлодар*

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена рассмотрению проблем реализации мер государственного принуждения в учреждениях уголовно-исполнительной системы. Раскрываются вопросы законодательной защиты личности в местах лишения свободы, проводится анализ международных нормативных документов и законодательства Казахстана в деле защиты безопасности личности в учреждениях УИС. Приводится статистика и анализ судебной практики по нарушениям со стороны сотрудников пенитенциарной системы.