

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казённое образовательное
учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В. В. Лукьянова»**

Ю. Н. Калюжный, В. В. Вдовиченко

**ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ
ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ В ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ**

Учебное пособие

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова
2017**

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
К17

Рецензенты:

И. А. Пекулов – заместитель начальника УГИБДД
УМВД России по Тульской области;
А. М. Подгайный – старший преподаватель кафедры административной
деятельности и организации деятельности ГИБДД
Краснодарского университета МВД России, кандидат юридических наук

Калюжный Ю. Н.

К17 **Теоретико-правовые основы осуществления пропаганды безопасности дорожного движения в Госавтоинспекции : учебное пособие / Ю. Н. Калюжный, В. В. Вдовиченко. – Орел : ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2017. – 84 с.**

В учебном пособии рассматриваются вопросы, которые связаны с деятельностью подразделений Госавтоинспекции по осуществлению профилактической работы направленной на обеспечение безопасности дорожного движения.

В пособие изложена история становления и развития законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения в России, зарубежный опыт пропаганды безопасности дорожного движения, административно-правовые формы пропаганды безопасности дорожного движения, рекомендации инспекторам для проведения занятий по пропаганде безопасности дорожного движения, а также Осуществление производства по делам об административных правонарушениях в отношении родителей, ненадлежащим образом исполняющих обязанности по воспитанию, содержанию и обучению, защите прав и интересов несовершеннолетних (ст. 5.35 КоАП РФ). Учебное пособие предназначено для практических работников полиции, а также курсантов и слушателей учебных заведений МВД Российской Федерации.

Пособие публикуется в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2017

Оглавление

Основные понятия и термины, используемые в работе отделов пропаганды	4
Введение	6
Глава 1. Административно-правовое регулирование пропаганды безопасности дорожного движения	
§ 1. Правовые основы совершенствования форм и методов пропаганды безопасности дорожного движения	8
§ 2. Историко-хронологические аспекты становления и развития законодательства по пропаганде безопасности дорожного движения в России	23
§ 3. Влияние пропаганды на состояние дорожно-транспортного травматизма	32
§ 4. Зарубежный опыт пропаганды безопасности дорожного движения	35
Глава 2. Административно-правовые формы пропаганды безопасности дорожного движения	
§ 1. Характеристика основных субъектов пропаганды безопасности дорожного движения	39
§ 2. Проблемы и пути решения эффективности работы по пропаганде безопасности дорожного движения	49
§ 3. Рекомендации инспекторам для проведения занятий по пропаганде безопасности дорожного движения	57
§ 4. Осуществление производства по делам об административных правонарушениях в отношении родителей, ненадлежащим образом исполняющих обязанности по воспитанию, содержанию и обучению, защите прав и интересов несовершеннолетних (ст. 5.35 КоАП РФ)	73
Заключение	83

Основные понятия и термины, используемые в работе отделов пропаганды

Беседа – обсуждение различных вопросов.

Буклет – произведение печати на одном печатном листе, сложенном параллельными сгибами, как ширма (краткие путеводители, проспекты и т. п.).

Брифинг – встреча с представителями СМИ по определенной теме (проведение акции, конкурса, освещение «злободневного» вопроса). Брифинг может быть проведен как в помещении, так и на дороге (пост ДПС, у перекрестка, пешеходного перехода и т. д.). Брифинг не предполагает ответы на вопросы журналистов не по теме. Тем не менее, если такие вопросы будут поступать, желательно на них ответить или перенести ответ на следующую встречу.

Интервью – беседа с начальником подразделения ГИБДД (руководителями служб), предназначенная для опубликования в прессе или передаче по телевидению или радио.

Виды интервью: интервью-монолог – один вопрос и подробный ответ; интервью-диалог – беседа в вопросах и ответах; коллективное интервью – дается представление о мнениях нескольких людей.

Интервью может быть прямым (с места события, например, ДТП) или в записи. Если журналиста приглашают к себе, то заранее ставят в известность о возможной теме разговора. Любое интервью желательно записывать на аудио- или видеопленку, чтобы избежать недоразумений в случае неточностей, которые могут быть допущены в печатном варианте. Журналисты могут заранее присылать вопросы и попросить ответы в письменном виде. Но лучше приглашать их к себе. Не только рассказать, но и показать, если возможно, «товар лицом». Лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать. Причем рассказать и показать со всех сторон нужно как можно больше. Принцип открытости всегда выгоден. Журналист должен знать о работе ГИБДД в 10 раз больше, чем он напишет.

Круглый стол – проводится с приглашением других заинтересованных лиц по определенной теме. Например, круглый стол по проблеме ДДТТ предполагает участие представителей ГИБДД, органов исполнительной власти, управления образованием, педагогов, общественности (родителей, ВОА), врачей и др. Для освещения приглашаются все СМИ.

Лекция – устное изложение материала по различным вопросам.

Обращение – призыв, речь, просьба, обращенные к кому(чему)-нибудь.

Очерк – излагает и анализирует различные факты и явления общественной жизни, как правило, в сопровождении прямого истолкования их автором.

Открытая приемная – ответы начальника подразделения ГИБДД, руководителей служб на вопросы граждан. Проводится непосредственно на посту ДПС либо в другом открытом месте вблизи оживленной трассы. СМИ приглашаются для освещения мероприятия.

Печатный лист – единица измерения фактического объема издания; оттиск на одной стороне бумажного листа 60х90 см. Оттиск на бумаге стандартных размеров и других форматов называется физическим печатным листом данного формата.

Пресс-релиз – короткая информация об аварийности, проводимой акции, изменении в организации дорожного движения и др. Подается во все СМИ ежедневно, еженедельно, ежемесячно (либо оперативно по мере необходимости), готовится к различным встречам, совещаниям как с журналистами, так и с др. лицами. Информация по пресс-релизам может быть озвучена журналистами самостоятельно (без участия сотрудника ГИБДД).

Пресс-конференция – встреча начальника подразделения ГИБДД (руководителей служб) с представителями СМИ с целью довести до широкой публики важную информацию, имеющую большую значимость для общественности, осветить значительное событие или изменения в деятельности службы. Цель пресс-конференции – максимальный выход материалов в СМИ.

К пресс-конференции необходимо тщательно подготовиться: определить тему, круг обсуждаемых вопросов, число участников, список приглашенных, разослать приглашения на имя руководителей СМИ, уточнить дату, время и место проведения, определить порядок встречи и регистрации журналистов, раздачи документов (пресс-релизы, блокноты и др.). По окончании пресс-релизы рассылаются в СМИ, которые не были представлены на пресс-конференции.

Пропаганда – распространение и углубленное разъяснение каких-либо идей в обществе в целях формирования у масс определенного мировоззрения.

Прямая линия – прямые ответы начальника подразделения ГИБДД, руководителей служб на вопросы населения. Проводится непосредственно в студиях, редакциях СМИ.

Репортаж (от англ. «сообщать») – жанр журналистики, оперативно сообщаемый для печати, радио, телевидения о каком-либо событии, очевидцем или участником которого является корреспондент.

Тезис – утверждение, требующее доказательства.

Толерантность – терпимость к чужим мнениям, верованиям, поведению.

Формализм – безукоснительное следование правилам, даже в тех случаях, когда жизненная ситуация делает это бессмысленным.

Форма – установленный образец чего-либо (отчеты и т. п.).

Введение

Пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой целенаправленную деятельность, осуществляемую сотрудниками Госавтоинспекции совместно с общественными объединениями, автотранспортными предприятиями и другими ведомствами, деятельность которых связана с дорожным движением, а также средствами массовой информации.

В наши дни автомобиль стал обычным средством передвижения. Он позволяет экономить время, помогает быстро добираться до любой населенного пункта или даже до весьма удаленных городов и районов. Но с каждым годом под колеса транспортных средств попадают все больше и больше людей, ведь движение автотранспорта по дорогам становится все более интенсивным.

Каждый день на дорогах страны в дорожно-транспортных происшествиях гибнут, остаются инвалидами тысячи людей, в том числе дети и подростки. Ребенок, попавший в аварию, даже при незначительных физических ранениях получает серьезную психологическую травму. Результатом может стать постоянный страх и ожидание беды от окружающей действительности.

Так, за 11 месяцев (январь-ноябрь) 2016 года в Российской Федерации произошло 157 108 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибли 18 490 человек, а 199 544 человек получили ранения; 10 786 ДТП произошло по вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения, в результате этих ДТП 3 081 человек погиб, а 15 354 человек получили ранения различной степени тяжести¹.

За указанный период произошло 17636 ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет, в которых 636 детей погибли, а 18890 получили ранения².

За аналогичный период на территории Орловской области произошло 941 дорожно-транспортное происшествие, погибло 115, ранено 1232 человек получили ранения различной степени тяжести. С участием детей произошло 93 ДТП, погибло 3 ребенка, ранено 95³.

Пропаганда безопасности дорожного движения имеет важное значение для правовой подготовки участников дорожного движения, обеспечения знания тех нормативных правовых актов, которые регламентируют различные аспекты: разрешительной системы в области обеспечения безопасности дорожного движения; основания административной ответственности и порядка производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Воспитательное значение пропаганды безопасности дорожного движения выражается, прежде всего, в том, что она является одним из основ-

¹ См.: URL: <http://www.gibdd.ru/stat> (дата обращения: 8 января 2017 г.).

² См.: Там же.

³ См.: Там же.

ных средств убеждения участников дорожного движения в необходимости и целесообразности соблюдения Правил дорожного движения. При этом крайне важно обеспечить адресность пропагандистского воздействия, учет специфических интересов отдельных групп участников дорожного движения и выбор соответствующих форм и методов пропаганды.

Состояние безопасности дорожного движения в нашей стране в настоящее время представляет самостоятельную государственную проблему. Вместе с тем повышение безопасности субъектов дорожного движения и снижение количества детского дорожно-транспортного травматизма возможно лишь в комплексе с другими мероприятиями, в частности пропагандистской и профилактической деятельностью, которая является одним из важнейших направлений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Именно поэтому в настоящее время вопрос подбора и обучения высококвалифицированных кадров является одним из приоритетных в органах внутренних дел.

Для того чтобы стать пропагандистом-профессионалом, необходимо научиться излагать свои мысли в устной и письменной форме, овладеть психолого-педагогическими методами и приемами пропаганды, знать все тонкости и нюансы этой деятельности, в том числе связанные не только с подбором интересного материала, но и умением его преподнести с помощью определенных методик подачи информации.

Сотрудниками ГИБДД проводится большая профилактическая и воспитательная работа как со взрослыми участниками дорожного движения, так и с детьми.

Актуальным в процессе воспитания, образования и информирования населения в настоящее время остаются методы работы, основанные на проведении бесед и лекций по пропаганде безопасности дорожного движения¹.

¹ См.: Калужный Ю. Н., Капустина Е. Г. Профилактическая работа в области дорожного движения: учебное пособие. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2013. С. 8.

Глава 1. Административно-правовое регулирование пропаганды безопасности дорожного движения

§ 1. Правовые основы совершенствования форм и методов пропаганды безопасности дорожного движения

Дорожное движение по дорогам страны регулируется принятыми Правительством РФ 23 октября 1993 г. Правилами дорожного движения Российской Федерации, а также еще рядом нормативных актов Правительства России и нормативно-правовых актов Минтранса России и МВД России, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по автодорогам.

На урегулирование общественных отношений в области безопасности дорожного движения направлен Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в соответствии с которым под безопасностью дорожного движения понимается – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Закон определяет основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения, направления и полномочия различных уровней публичного управления в этой области, требования по обеспечению безопасности дорожного движения, организацию государственного контроля и надзора.

Перечень основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения изложен в статье 3 Закона¹. Первые три из них представляют собой переложение соответствующих конституционных норм в сферу регулирования обеспечения безопасности дорожного движения – это принципы демократического общества, базовым из которых является приоритет интересов личности над государственными интересами; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

Четвертый из названных основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения – программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения – реализован в положениях ст. 10 Закона, посвященных программам обеспечения безопасности дорожного движения. В пункте 1 указанной статьи предусмотрено, что в

¹ См.: О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

целях реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий.

Результаты реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100, свидетельствуют, что использование программно-целевых методов управления в этой сфере позволило значительно улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в стране. В ходе реализации этой программы основной акцент был сделан на таких важных направлениях, как предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, совершенствование условий движения транспортных средств и повышение безопасности пешеходов. Активизировалась работа по обеспечению безопасности дорожного движения на региональном и муниципальном уровнях. Во всех субъектах Российской Федерации и большинстве муниципальных образований были приняты и реализовывались соответствующие программы. Таким образом, на федеральном, региональном и местном уровнях были сформированы единые подходы к снижению ущерба, наносимого государству и обществу последствиями дорожно-транспортных происшествий.

Целью федеральной целевой программы «Повышения безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864¹ является сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 %) по сравнению с 2012 годом.

¹ См.: О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 8 октября 2016 г.).





ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 3 октября 2013 г. № 864

МОСКВА

О федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения
в 2013 - 2020 годах"

Правительство Российской Федерации *п о с т а н о в л я е т* :

1. Утвердить прилагаемую федеральную целевую программу "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах".
2. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации при принятии в 2013 - 2020 годах региональных целевых программ, направленных на повышение безопасности дорожного движения, учитывать положения Программы, утвержденной настоящим постановлением.

Председатель Правительства
Российской Федерации



Д.Медведев

**Конечная цель – снижение
на 28,8 % числа лиц,
погибших в результате ДТП
по сравнению с 2012 годом**



**снижение тяжести травм,
получаемых участниками
дорожного движения**



**развитие современной
системы оказания помощи
пострадавшим**



**совершенствование системы
управления дорожного
движения**



**повышение правосознания и
ответственности участников
дорожного движения**

2015 год

Достижение заявленной цели предполагает использование системного подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

- создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;
- повышение культуры вождения;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку.

Новая программа должна стать органичным продолжением действующей. Основные усилия в рамках новой программы повышения безопасности дорожного движения направлены на дальнейшую активизацию работы органов исполнительной власти, особенно на региональном и местном уровнях; защиту наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения (пешеходов, пассажиров, детей и пр.); развитие системы организации движения транспорта и пешеходов; совершенствование взаимодействия с институтами гражданского общества и расширение контактов на международном уровне.

Проблема безопасности дорожного движения имеет разные аспекты. Однако главным из них всегда есть и будет, сохранение человеческой жизни, особенно жизни детей. К основным объективным и субъективным факторам, влияющим на рост показателей аварийности, можно отнести следующие¹:

- объективные факторы – это несоответствие улично-дорожной сети фактической интенсивности транспортных потоков; несовершенство конструктивно-эксплуатационного состояния транспортных средств; стремительный рост автопарка;

- к субъективным факторам относится, прежде всего, низкий уровень дисциплины участников дорожного движения, сознательное невыполнение ими установленных требований, нарушение или незнание Правил дорожного движения его участниками, неумение оказывать первую медицинскую помощь.

Наличие этих объективных и субъективных факторов обусловлено следующими обстоятельствами:

- во-первых, законы и иные нормативные акты, регулирующие общественные отношения в области безопасности дорожного движения, не обеспечивают на должном уровне проведение пропаганды безопасности дорожного движения, что ведет к постоянному снижению транспортной культуры населения, к росту административных правонарушений.

- во-вторых, отсутствует четкая регламентация деятельности и порядка взаимодействия органов исполнительной власти, средств массовой информации и общественных организаций в области пропаганды безопасности дорожного движения и профилактики дорожно-транспортного травматизма. Это обуславливает низкую степень информированности граждан о состоянии безопасности дорожного движения и причинах дорожно-транспортных происшествий;

- в-третьих, пропаганда безопасности дорожного движения не имеет строгого научно-методического обеспечения, не разработана система пропаганды безопасности дорожного движения, основывающаяся на единых понятиях, принципах, приемах и методических подходах, что ведет к низкой эффективности проводимых профилактических мероприятий;

- в-четвертых, нормативно не определены требования к содержанию курсов обучения Правилам дорожного движения и дорожной безопасности в учебных заведениях, к преподавателям, осуществляющим обучение. Отсутствует ответственность за невыполнение и ненадлежащее выполнение обязанностей по обучению;

- в-пятых, в настоящее время на федеральном, региональном и местном уровнях отсутствует система финансирования мероприятий в области

¹ См.: Смородина В. А. Организационно-правовые основы пропаганды безопасности дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Санкт-Петербург, 2007.

обеспечения безопасности дорожного движения и ее пропаганды и четкий механизм использования средств. Выделение средств осуществляется безотносительно расчетной величины социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

- в-шестых, отсутствует механизм, а также количественные и качественные критерии оценки выполнения мероприятий в области пропаганды безопасности дорожного движения, позволяющие;

- оценить эффект от реализуемых мероприятий, степень влияния финансовых вложений на состояние системы безопасности дорожного движения в целом и отдельных факторов аварийности;

- оценить эффективность работы органов исполнительной власти и органов местного самоуправления, ответственных за выполнение отдельных проектов и мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- повысить эффективность реализуемых мероприятий и прозрачность использования финансовых ресурсов.

До настоящего времени значение и возможности пропаганды безопасности дорожного движения явно недооценивались, их эффективность и действенность изучены слабо. С помощью пропаганды можно не только создать условия для усвоения и выполнения правил дорожного движения всеми его участниками, но и сформировать на научной основе сознательное отношение к безопасному ведению дорожных работ, соблюдению правил технического состояния автотранспорта, содержанию дорожной сети и средств организации дорожного движения в должном состоянии.

Профилактика (предупреждение) дорожно-транспортных происшествий – это система мер экономического, социально-культурного, воспитательного и правового характера, проводимых государственными органами и общественными организациями в целях снижения уровня аварийности на автотранспорте, устранения ее причин, обеспечения безопасности дорожного движения.

Важным средством профилактики является правовое воспитание и правовая пропаганда. Профилактическая работа невозможна без выявления причин негативных явлений и условий, им способствующих.

Деятельность по пропаганде безопасности дорожного движения в нашей стране как одного из направлений работы по повышению правовой культуры безопасности дорожного движения имеет уже более чем полувековую историю. Весьма широко и эффективно использовались методики общественного воздействия и контроля на нарушителей Правил дорожного движения, привлекались и привлекаются ресурсы средств массовой ин-

формации. Во второй половине XX в., с массовым распространением телевидения, широко стал использоваться в данной работе и этот ресурс¹.

Изучение зарубежного практического опыта, а также исследований отечественных ученых показывает, что в рыночных условиях одним из эффективных способов пропаганды безопасности дорожного движения является социальная реклама, направленная на формирование правовой культуры участников дорожного движения, а также стереотипов правомерного поведения у водителей и пешеходов. Развитие современной науки и техники позволяет использовать различные интернет-ресурсы, а также рекламные источники для популяризации правомерного поведения на дороге.

Важнейшая роль в решении этих вопросов и принятии профилактических мер, направленных на пресечение правонарушений в области дорожного движения и предупреждение ДТП совершаемых участниками дорожного движения, принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации, на основании Федерального закона Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»² и Указа Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»³. Основным документом, регламентирующим деятельность подразделений пропаганды БДД, является Приказ МВД РФ от 2 декабря 2003 г. № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения»⁴. Настоящим приказом определен порядок:

- организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения;
- основные направления деятельности по пропаганде;
- формы и методы осуществления деятельности по пропаганде;
- особенности деятельности подразделений пропаганды Госавтоинспекции;

¹ См.: Войтенков Е. А. Пропаганда безопасности дорожного движения: обзор форм и методов деятельности // Административное право и процесс. 2011. № 7. С. 39–40.

² См.: О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ // Рос. газ. 2011. 8 февр. № 25.

³ См.: О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 // Рос. газ. 1998. 23 июня. № 116.

⁴ См.: Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 2 декабря 2003 г. № 930. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

- цели и задачи, стоящие перед Госавтоинспекцией в области социально-профилактической и воспитательно-пропагандистской деятельности по укреплению дисциплины участников дорожного движения;

- предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий.

В целом суть пропаганды безопасности дорожного движения сводится к постоянному разноплановому информационному воздействию на участников дорожного движения и имеет целью формирование у широкого круга участников дорожного движения как стереотипов допустимого и возможного поведения, так и стереотипов безоговорочного отказа от возможных неправомерных поступков.

Пропаганда безопасного поведения на автодорогах и формирование общественного сознания в части соблюдения Правил дорожного движения являются одним из главных направлений деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения. В своей деятельности Госавтоинспекция МВД России делает упор на четкое исполнение нормативных актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также на широкомасштабную профилактическую работу, при этом уделяя самое серьезное внимание разъяснительной работе.

Важным средством профилактики является правовое воспитание и правовая пропаганда. Профилактическая работа невозможна без выявления причин негативных явлений и условий, им способствующих.

Вся деятельность Госавтоинспекции направлена на профилактику аварийности. В зависимости от того, предусмотрены ли они нормами права, профилактические меры условно разделяют на правовые и неправовые.

Соответствующие правовые акты являются основной формой исполнительно-распорядительной деятельности субъектов пропаганды на различном уровне. Правовые нормы, определяющие правовое положение субъекта пропаганды, фактически определяют и формы его деятельности. Выбор конкретной формы деятельности починен определенным закономерностям: она должна соответствовать компетентности субъекта, назначению и функциям деятельности, содержанию и характеру регламентируемых вопросов, целям воздействия, особенностям объекта управления.

Правовые меры регулируются административными или административно-процессуальными, уголовными, уголовно-процессуальными нормами. В частности, к подобным профилактическим мерам относится привлечение к административной ответственности правонарушителей должностными лицами подразделений ГИБДД в ходе осуществления надзора за дорожным движением. Наказание также является профилактической мерой. Оно преследует цели специального предупреждения (удержания от совершения преступления того, к кому применено наказание) и цели общего

предупреждения (предупреждения от совершения преступления других лиц под страхом наказания)¹.

Правовая пропаганда, заключается в проведении с населением разъяснительной работы и пропаганды положений Правил дорожного движения, норм действующего законодательства, решений администраций регионов, приказов МВД РФ и иных нормативных актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Целью данной работы является оказание помощи участникам дорожного движения в понимании и осуществлении ими не только своих законных прав, интересов, но и обязанностей, а также формирование общественного мнения о важности проблемы безопасности дорожного движения и сокращения числа нарушений Правил дорожного движения.

Основными мероприятиями, представляющими организационно-технический аспект деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, являются²:

- снижение тяжести ДТП в результате регламентации скоростей движения и обеспечения контроля скоростных режимов и поведения водителей в местах повышенной опасности, а также проведения работ по устранению неудовлетворительных дорожных условий;
- снижение тяжести возможных последствий для пострадавших в ДТП и сокращение смертности при оказании своевременной помощи в результате уменьшения времени обнаружения ДТП;
- создание и внедрение информационных систем обнаружения ДТП;
- координация мер по спасению пострадавших от ДТП;
- комплектация служб необходимым оборудованием для оперативного извлечения пострадавших из транспортных средств (ТС), эвакуации и оказания неотложной медицинской помощи.

Например, к профилактическим мерам технического характера можно отнести осуществление надзора за техническим состоянием транспортных средств, внедрение дополнительных средств регулирования дорожного движения, улучшение качества улично-дорожной сети и многие другие мероприятия, проводимые Госавтоинспекцией.

В качестве примера профилактических мер организационного характера можно назвать: широкое привлечение к обеспечению безопасности дорожного движения общественных формирований; оптимальная организация маршрутного дорожного движения; привлечение в определенные ча-

¹ См.: Для профилактики ДТП в ГАИ открыта бесплатная линия связи [Электронный ресурс]. URL: www.regnum.ru.

² См.: О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 8 октября 2016 г.).

сы дополнительных сил и средств, для усиления эффективности надзора за дорожным движением на аварийно-опасных участках улиц и дорог и т. д.

Вместе с тем профилактическая работа Госавтоинспекции направлена не только на борьбу с дорожно-транспортной аварийностью и преступными посягательствами на транспортные средства, но и на предупреждение иных неблагоприятных последствий автомобилизации. Это, прежде всего загрязнение окружающей среды отработанными газами, резиновой пылью, шумом и т. д., что неблагоприятно отражается на здоровье населения. С ростом автомобильного парка данная проблема приобретает все большую злободневность, особенно в крупных городах. Многие эксперты считают, что совокупные потери от вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду в 2-2,5 раза превышают ущерб от дорожно-транспортной аварийности.

Профилактические меры могут быть мерами общего порядка (направленные на большую общность людей) или носить индивидуальный характер применительно к конкретному лицу.

Профилактика как процесс, который характеризуется взаимодействием системы «субъект-объект», осуществляется по следующей схеме:

- выявление объектов профилактики;
- изучение их личностей, психологических особенностей, поведения в различных ситуациях и других факторов;
- целенаправленное воздействие на объекты научно обоснованными способами со стороны субъектов профилактики.

Эффективность названных форм профилактической деятельности находится в прямой зависимости от их своевременности.

Воспитательно-педагогические профилактические меры составляют основу профилактической работы Госавтоинспекции в узком смысле слова – выступление в средствах массовой информации по тематике безопасности дорожного движения, проведение устной разъяснительной работы, использование наглядной агитации, обследование учебных заведений, обеспечение функционирования отрядов юных инспекторов движения и т. п.

Медицинские профилактические меры, например – обязательное медицинское освидетельствование кандидатов в водители транспортных средств¹.

К психологическим мерам профилактики можно отнести так называемую «шоковую терапию» – использование в предупредительных целях фотографий с мест ДТП транспортных средств, получивших значительные повреждения.

Эффективность названных форм профилактической деятельности находится в прямой зависимости от их своевременности. Содержание по-

¹ См.: Квитчук А. С. Пропаганда как элемент системы обеспечения безопасности дорожного движения. Общественный фонд «Транспортная безопасность РФ», 2005.

нятия эффективности пропаганды безопасности дорожного движения, является отношение полученного результата к цели действия. Результаты эксперимента по определению эффективности пропагандистской кампании приводят к выводу о достаточно высокой эффективности таких мероприятий при условии четкого выдвижения целей и грамотной организации проведения.

Профилактическое воздействие должно осуществляться как по месту работы, так и по месту жительства лица, совершившего ДТП. Это обусловит необходимость более тесного взаимодействия с другими подразделениями и службами территориальных органов МВД России, общественными и государственными организациями, населением. Формами подобных мероприятий могут быть индивидуальные беседы, выступления на собраниях коллективов предприятий с обсуждением материалов конкретного дорожно-транспортного происшествия, предполагающих освещение выявленных обстоятельств, способствовавших его совершению, и возможных путей их устранения, а главное как воспитательный аспект для других участников дорожного движения, это соблюдение Правил дорожного движения.

Пропагандистская деятельность достаточно широкое понятие. В-первых, это управленческая деятельность, направленная на создание:

- благоприятных условий для двухстороннего общения сотрудников ГИБДД с населением, участниками дорожного движения, гражданами, организациями, государственными органами (общественностью);
- позитивного отношения к деятельности ГИБДД общественности;
- согласованности интересов ГИБДД и общественности;
- партнерских отношений между участниками дорожного движения.

Управленческое воздействие осуществляется посредством:

- передачи информации о деятельности ГИБДД, о решаемых задачах, проблемах, отражающихся на эффективности деятельности, о руководителях, истории, традициях службы;
- опровержение ложной информации о деятельности ГИБДД;
- реакция на негативную информацию, сообщение причин этого негативного факта или явления и указание на принятые меры по их устранению.

Передаваемая информация при этом должна быть нацелена на формирование положительного отношения к деятельности ГИБДД и носить достоверный характер.

Во-вторых, пропагандистская деятельность это и специально организованное психологическое воздействие, направленное на формирование общих интересов, взаимопонимания, общественного мнения как в отношении к правоохранительным органам, так и в отношении законопослушного поведения. Психологическое воздействие осуществляется с учетом осо-

бенностей различных категорий участников дорожного движения, возрастных особенностей и т. д., основанное на предварительном изучении этих особенностей, с подбором соответствующих средств коммуникации, то есть средств общения¹.

Одной из главных задач в этом направлении выступает формирование имиджа ГИБДД, её руководителя, то есть специально сконструированного образа, отвечающего целям деятельности и решаемым задачам ГИБДД.

Профилактическая деятельность, основываясь на анализе аварийности, включает в себя деятельность по организации безопасного движения, усовершенствование и использование средств активной и пассивной безопасности. Особым направлением является формирование у участников дорожного движения устойчивых знаний правил дорожного движения и навыков безопасного поведения.

Выполнение функций пропаганды, а также воспитательное воздействие на участников дорожного движения в подразделениях ГИБДД возложено на инспектора по пропаганде безопасности дорожного движения.

Это действительно важная и необходимая деятельность. В первую очередь, важность этой деятельности должен понимать каждый руководитель. Пропаганда безопасности дорожного движения серьезная и трудная работа, а её результаты сказываются на достижении цели - снижении аварийности. Связь между деятельностью подразделений пропаганды и снижением аварийности очень тонкая, которую достаточно сложно проследить. Это работа на перспективу и она, безусловно, приносит результат.

К сотрудникам, осуществляющим эту деятельность, необходимо относиться серьезно. По статусу он один из сотрудников, который с согласия руководителя может в своей работе использовать сведения и факты состояния оперативной обстановки, осуществлять взаимодействие со СМИ и общественностью. В свою очередь руководитель в обязательном порядке должен лично участвовать в мероприятиях по связям с общественностью. Общеизвестно, что первое лицо организации должно быть на виду. Доверие населения, распространяется в первую очередь на личность, а потом уже на саму организацию. Имидж службы ГИБДД и имидж (репутация) ее руководителя понятия взаимосвязанные.

Исходя из сложности задач, возложенных на инспектора по пропаганде БДД, к нему предъявляется ряд особых требований.

Пропагандистская деятельность, предполагает не только общие, но и специальные знания правового положения, структуры и основных направлений деятельности ГИБДД, их функций, системы обеспечения безопасности дорожного движения и т.д., так как в процессе общения с аудиторией, журналистами может быть задан достаточно широкий круг вопросов. Кро-

¹ См.: Квитчук А. С. Указ. соч.

ме этого, он должен обладать коммуникативными навыками, уметь устанавливать контакты с людьми, так как, положительное отношение к службе ГИБДД, её руководителю формируется на основе положительного опыта общения, поэтому важны личностные особенности самого инспектора по пропаганде БДД, к нему должна возникнуть симпатия, уважение. Необходимо владеть современными компьютерными технологиями, выполнять отдельные виды журналистской работы, осуществлять деловое общение, анализировать данные социологических опросов и многое другое.

Субъектами пропаганды являются:

- подразделения Госавтоинспекции,
- средства массовой информации,
- автотранспортные предприятия, общественные объединения, деятельность которых связана с дорожным движением,
- дошкольные и иные образовательные организации.

Основными задачами Госавтоинспекции по пропаганде являются¹:

1. Информирование населения о состоянии безопасности дорожного движения.

2. Формирование у участников дорожного движения правосознания и культуры в области дорожного движения, уважительного отношения к действующим правилам, нормативам и стандартам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, установление партнерских взаимоотношений между участниками дорожного движения и сотрудниками Госавтоинспекции.

3. Воспитание дисциплинированности граждан, чувства долга и личной ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения.

Подразделения Госавтоинспекции решают стоящие перед ними задачи по пропаганде во взаимодействии с другими подразделениями органов внутренних дел, федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными организациями, общественными объединениями, СМИ.

Следует отметить, что с целью организации работы по пропаганде в управлениях (отделах) Госавтоинспекции создаются подразделения пропаганды безопасности дорожного движения, функции которых определяются соответствующими положениями, утверждаемыми в установленном порядке. Координация работы подразделений пропаганды возлагается на руководителей подразделений Госавтоинспекции соответствующего уровня.

¹ См.: Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 2 декабря 2003 г. № 930. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Материально-техническое обеспечение подразделений пропаганды осуществляется в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами МВД России.

Деятельность подразделений Госавтоинспекции по пропаганде осуществляется по следующим основным направлениям¹:

1. Разъяснение законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере безопасности дорожного движения с целью предупреждения ДТП и правонарушений, воспитание дисциплинированности граждан, ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения.

2. Информирование участников дорожного движения о проблемах обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе о ДТП и причинах их возникновения, дорожных заторах, а также иных актуальных вопросах обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Проведение мероприятий, направленных на профилактику ДТП и снижения тяжести их последствий.

При проведении массовых мероприятий, направленных на профилактику безопасности дорожного движения (смотров, конкурсов, рейдов, операций), основное внимание уделяется:

- разработке планов по их проведению;
- оповещению населения о целях и задачах мероприятий, ходе и результатах их проведения;
- разработке и изданию печатных материалов, информирующих о проводимых мероприятиях;
- проведению целевых профилактических пробегов;
- привлечению к активному участию в проведении массовых мероприятий, заинтересованных государственных и общественных организаций и объединений.

4. Укрепление авторитета и доверия среди населения к деятельности Госавтоинспекции, а также привлечение внимания широких слоев населения к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения.

В этих целях подразделениям Госавтоинспекции необходимо:

- объективно и всесторонне отражать деятельность Госавтоинспекции по предупреждению ДТП, профилактике нарушений законности сотрудниками Госавтоинспекции, а также освещать характерные примеры задержаний, розыска транспортных средств, изъятия оружия, наркотических средств и психотропных веществ, предотвращения террористических актов, проведение профилактических акций с детьми и подростками;
- оказывать помощь представителям СМИ в подготовке информационных материалов по всем направлениям деятельности Госавтоинспекции;

¹ См.: Там же.

- анализировать публикуемые материалы, вносить предложения по дальнейшему улучшению деятельности Госавтоинспекции;
- своевременно информировать население через СМИ о мерах, принятых по критическим выступлениям;
- проводить целенаправленную пропаганду участия общественных организаций в мероприятиях по предупреждению аварийности.

При осуществлении деятельности по пропаганде подразделения Госавтоинспекции используют следующие формы и методы¹:

1. Организация проведения в субъектах Российской Федерации автомотоболопробегов, конкурсов, выставок, викторин и других массовых профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения.

2. Организация издания и распространения брошюр плакатов, листовок, памяток, рисунков и обращений к населению по безопасности дорожного движения, деятельности Госавтоинспекции.

3. Организация проведения конкурсов-смотров на лучшие издания, пропагандирующие безопасность дорожного движения.

4. Участие в качестве консультантов и рецензентов изданий, кино-, видеопродукции, социальной рекламы, сценических постановок по безопасности дорожного движения, а также содействие в организации дальнейшего их использования.

5. Использование возможностей СМИ, социальной рекламы, печатной и сувенирной продукции.

6. Организация трансляций обращений к участникам дорожного движения посредством радиоустановок (громкоговорящих установок) на вокзалах, предприятиях, в общественном транспорте, крупных торговых центрах, а также в иных общественных местах.

7. Проведение лекций и бесед с различными категориями участников дорожного движения в организациях и общественных формированиях.

8. Принятие участия в организации и проведении конференций и методических семинаров по безопасности дорожного движения.

9. Обобщение передового опыта работы и внедрение новых форм пропаганды безопасности дорожного движения.

Таким образом, под пропагандой безопасности дорожного движения понимают – целенаправленную деятельность, осуществляемую субъектами пропаганды по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих поведение участников дорожного движения.

Само понятие системы пропаганды безопасности дорожного движения может рассматриваться с различных научных точек ее воздействия на внешнюю среду – общетеоретической, педагогической, психологической,

¹ См.: Там же.

правовой, социальной и т. д. Большой вклад в исследование этого вопроса был внесен И. К. Шахриманьяном, который указывал, что «пропаганда безопасности дорожного движения должна рассматриваться как подсистема большой и сложной системы профилактической деятельности органов внутренних дел: «Именно предупреждение дорожно-транспортных происшествий и воспитание законопослушных участников дорожного движения входит в широкую систему мер, направленных на поддержание общественного порядка в стране».

В Толковом словаре русского языка термин «профилактика» определяется как совокупность предупредительных мероприятий, направленных на сохранение и укрепление нормального состояния, порядка. В связи с чем, вопросы профилактики конфликтных ситуаций на дорогах страны, системного формирования правовой культуры поведения на дороге среди широких слоев населения находятся в тесной взаимосвязи. Эта деятельность преимущественно происходит при использовании метода убеждения в различных его формах – непосредственной организаторской работы, согласования, координации, разъяснения, информирования, инструктирования, внушения, стимулирования, поощрения и т. п.

Поэтому, только системное применение современных методик и информационных технологий в образовательных процессах, средствах массовой информации, а также таком «инструменте воздействия», как социальная реклама, учитывающая основные психологические процессы и механизмы мыслительной деятельности человека, могут являться реальными и действующими факторами повышения бесконфликтности и культуры дорожного движения, как одной из составляющих деятельности по снижению аварийности и дорожно-транспортного травматизма на дорогах России.

Таким образом, понятие форм работы по пропаганде безопасности дорожного движения, которые являются внешним выражением конкретных действий, совершаемых уполномоченными на то органами (субъектами пропаганды) При этом формы работы по пропаганде можно разделить на правовые и неправовые. Основной правовой формой является издание правовых актов. Неправовые формы пропаганды безопасности дорожного движения подразделяются на организационно-технические действия и материально-технические действия.

Перечень неправовых форм работы по пропаганде достаточно широк, однако, проведение таких форм работы или предусмотрено правовыми актами, или подготавливает и обеспечивает их принятие.

§ 2. Историко-хронологические аспекты становления и развития законодательства по пропаганде безопасности дорожного движения в России

Исследование административно-правовых основ пропаганды безопасности дорожного движения невозможно без применения исторического метода, который предполагает рассмотрение существующих административно-правовых явлений, т. к. вопросам формирования правосознания участников дорожного движения и стереотипов их правомерного поведения всегда уделялось повышенное внимание.

В истории становления и развития законодательства по пропаганде безопасности дорожного движения в России, можно выделить следующие периоды:

- первый период – середина 20-х–30-е годы XX века;
- второй период – 40-е годы–конец 50-х годов;
- третий период – 60-е годы–начало 90-х годов;
- четвертый период – 90-е годы XX века;
- пятый период – с 2001 г. по настоящее время, так называемый современный период.

В первой половине XX в. деятельность в этом направлении получила название «пропаганда безопасности дорожного движения». Несмотря на то, что в разное время методы такой пропаганды были различными, статистика показывает, что целенаправленная и систематическая работа в этой области неизменно дает положительные результаты и оказывает существенное влияние на аварийность на автомобильном транспорте¹.

Первый этап нашей периодизации характеризуется становлением правовой регламентации пропаганды безопасности дорожного движения, определением ее субъектов. Законодательство этого периода включает Декрет Всесоюзного Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров, циркуляры, приказы и директивы Народного комиссариата внутренних дел, Министерства внутренних дел и Главного



управления рабоче-крестьянской милиции, постановления Президиума Моссовета, Ленсовета, горсоветов других крупных городов, распоряжения Отделов регулирования уличного движения (ОРУД), решения партийных органов, общественных организаций. Декретом Всесоюзного Центрального исполнительного комитета

¹ См.: Советская милиция: история и современность / 1917–1987 гг. С. 143; Коммунальное хозяйство. 1931. № 23–24. С. 74.

и Совета народных комиссаров РСФСР от 11 августа 1924 г было утверждено Положение об административных отделах губернских и областных исполнительных комитетов¹. Данный документ послужил основой для разработки местными Советами нормативных актов не только об административных отделах, но и о входивших в их состав подразделениях, осуществлявших функции по организации дорожного движения, включая пропаганду этой деятельности.

С середины 20-х годов все большее внимание к проблеме безопасности дорожного движения стала проявлять печать, стараясь привлечь к ней внимание широкого круга специалистов, воспитать граждан в духе соблюдения правил уличного движения. Не малую роль в пропаганде безопасности дорожного движения сыграли милицейские периодические издания, такие как: журнал «Рабоче-крестьянская милиция», газеты «Известия административного отдела Моссовета», «Вестник Ленсовета» и др.

Применялись и новые средства пропаганды. В 1925 г. по постановлению президиума Моссовета для популяризации правил дорожного движения на улицах города были размещены плакаты и вывески, пропагандирующие безопасность дорожного движения.

В июне 1926 г. пленум Моссовета одобрил проведенные мероприятия и предложил руководству отдела Московского коммунального хозяйства усилить намечаемые меры по упорядочению дорожного движения; шире развернуть освещение этих вопросов в печати; путем издания соответствующих плакатов и объявлений активизировать пропаганду; установить тесное взаимодействие с органами милиции.

В периодической печати начинается публикация статистики несчастных случаев на городском транспорте, проводятся исследования, посвященные вопросам пропаганды. В журнале «Коммунальное хозяйство» была опубликована статья С. П. Шереметевского и Л. А. Полякова «Методика школьной пропаганды безопасности», в которой приводится опыт работы в этом направлении Англии и Германии, предлагаются формы и методы пропаганды, программы проведения занятий².

Большую работу по пропаганде безопасности дорожного движения вели общественные организации, самой массовой из них в тот период являлось общество Автодор (Общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог в РСФСР). Устав организации был утвержден Совнаркомом РСФСР 5 октября 1927 г. Общество имело право: создавать на территории РСФСР свои отделения и коллективы; распространять среди населения знания по автото- и дорожному делу; открывать курсы, школы, стадионы; выступать с докладами, лекциями, проводить диспуты; из-

¹ См.: Куницын В. М. Переход к НЭПу и революционная законность. М., 1972. С. 95.

² См.: Николаев П. Ф. Развитие и совершенствование советской милиции в восстановительный период (1921–1925 гг.) // Труды. Омская высшая школа милиции. Выпуск 22. Омск, 1976. С. 122.

давать книги, журналы, брошюры, проводить в установленном порядке съезды и совещания.

Были образованы различные секции Общества, в том числе агитационно-издательская. Отделения общества открывались по всей стране. С первых дней существования «Автодора» его деятельность находилась в поле зрения партии и правительства, местных партийных и советских органов. Именно по их решению с 1 апреля 1928 г. стал издаваться журнал «За рулем» – орган «Автодора» РСФСР. По инициативе Автодора и Общества содействия милиции (ОСОДМИЛ) начали создаваться специальные пешие и моторизованные группы содействия ОРУД. Еще большее внимание было обращено на использование разных форм воспитательного воздействия на недисциплинированных участников городского движения. Особую озабоченность вызывало положение с детским дорожно-транспортным травматизмом. В Ленинграде ОРУД совместно с Ленинградской психотехнической лабораторией, работниками транспортных служб, образовательных учреждений разработал серию инструктивных писем по безопасности для родителей и детей¹.

В 1930 г. состоялось первое издание отдельной брошюрой Правил уличного движения. В составе управлений милиции и уголовного розыска Москвы и Ленинграда создаются отделения регулирования городского движения – предшественники отделов регулирования уличного движения (ОРУД). Помимо надзора за соблюдением правил уличного движения милиции вменялась в обязанность и их пропаганда среди населения, учет дорожно-транспортных происшествий. Благодаря усилиям ОРУДов был налажен централизованный учет ДТП, организован выпуск плакатов, листовок, брошюр и кинофильмов по проблемам безопасности уличного движения. Проводились радиопередачи, выступления на рабочих собраниях, в школах, в которых постоянно призывали население к уличной дисциплине, организованности и порядку².

В 1932 г. Главным управлением Рабоче-крестьянской милиции издается Циркуляр «О мероприятиях по развертыванию пропаганды безопасности уличного движения». Это был первый нормативный документ о деятельности милиции в данном направлении.

С 1934 г. в школах города началось обязательное ознакомление учащихся с правилами уличного движения. Аналогичные мероприятия проводились и в Москве.

¹ См.: Смородина В. А. Из истории пропаганды безопасности дорожного движения // История государства и права. 2006. № 12.

² См.: Островский Н. Б. Автомобильный транспорт за 50 лет Советской // Дела и люди Ленинградской милиции: очерки истории. М., 1967. С. 10.

Датой образования ГАИ как милицейской структуры считается 3 июля 1936 г., когда СНК СССР своим Постановлением утвердил Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР. Также вскоре Наркомат Внутренних Дел Союза ССР издает Приказ «С объявлением инструкции об агитационно-пропагандистской работе по безопасности дорожного движения», в котором предписывается широко развернуть агитационно-массовую работу по безопасности движения среди населения и водителей транспорта¹.

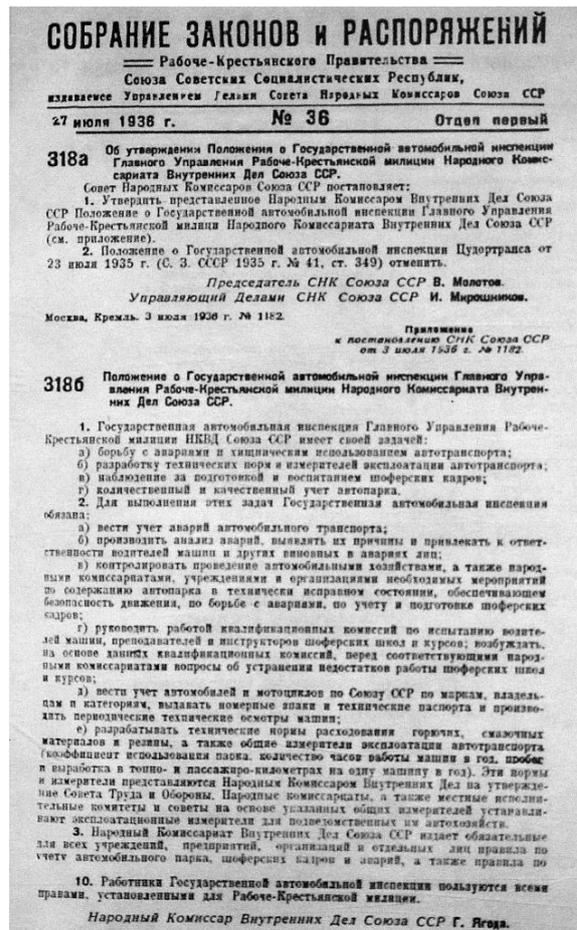
В СССР вплоть до 1940 г. не было единых Правил дорожного движения, они разрабатывались и утверждались местными органами власти и имели существенные различия. Некоторое единообразие было достигнуто после утверждения в 1940 г. типовых Правил, на базе которых стали создаваться более или менее единообразные Правила на местах.

В годы Великой Отечественной войны деятельность подразделений пропаганды ГАИ не прекращалась – велась активная работа с населением по предупреждению дорожно-транспортных происшествий путем разъяснения правил дорожного движения, правил безопасного поведения в военное время, соблюдения светомаскировки на транспорте и т. д. Много было сделано и для подготовки водительских кадров для армии².

В послевоенные годы правила дорожного движения менялись часто. С 1955 г. начал издаваться журнал «Советская милиция», в каждом номере которого можно найти материалы, посвященные службе ГАИ, пропаганде и безопасности дорожного движения. Вопросы безопасности дорожного движения ставятся на научную основу. В 1958 г. по Приказу МВД СССР был создан Научно-технический совет по безопасности дорожного движения автомобильного транспорта. Тогда же вышел в печать первый номер ежемесячника «За безопасность движения» УГАИ ГУВД Мосгорисполкома. Во второй половине 1950-х годов патрульные автомобили и мотоциклы

¹ См.: Советская милиция: история и современность / 1917–1987 гг. М., 1987. С. 160.

² См.: Скилягин А. Т. Внутренние войска и органы внутренних дел в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Л., 1976. С. 64.



оборудуются ультракоротковолновыми радиостанциями и громкоговорящими установками; начинается поставка в ГАИ агитмашин с киноаппаратурой, проводится впервые в России декада безопасности движения (15–25 сентября 1958 г.). Одновременно усиливается роль общественных формирований. На автопредприятиях создаются комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей, товарищеские суды. МВД РСФСР утверждает положение о внештатных сотрудниках милиции¹.

В 1960 г. были утверждены Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР. С конца 60-х годов XX в. направление пропаганды безопасности дорожного движения получило наиболее всесторонне, полное и разнообразное развитие, что во многом связано с комплексным подходом к решению задач безопасности дорожного движения в целом. В этот период для повышения правовой культуры участников дорожного движения использовались практически все доступные методы и формы работы. Разнообразие таких форм и методов объясняется несколькими причинами:

- во-первых, методы, применяемые ранее, становились менее эффективны с появлением все большего количества индивидуальных автовладельцев, подготовка к участию в дорожном движении не носила централизованный характер, что закономерно влекло к появлению на дорогах водителей с разным уровнем подготовки;

- во-вторых, существенно расширились материально-технические возможности «инструментария», применяемого для осуществления пропаганды безопасности дорожного движения;

- в-третьих, во второй половине XX в. были проведены специализированные комплексные научные исследования, в том числе и в области пропаганды безопасности дорожного движения².

Период с конца 60-х до середины 80-х гг. характеризуется комплексным подходом к проблеме безопасности дорожного движения, а предпринимаемые государством в этом направлении меры отличались системностью, что определило их достаточную эффективность. В условиях усиления административно-командных методов руководства и управления страной, количество задач, возлагаемых на Госавтоинспекцию, неуклонно возрастало, а система обеспечения безопасности дорожного движения, которая сложилась к середине 60-х гг., уже не справлялась возложенными на нее задачами.

В изучаемый период на страницах периодической печати публиковались статьи специалистов Госавтоинспекции, автомобильного транспорта, дорожного хозяйства по проблемам автомобилизации страны, среди которых особое место занимала проблема обеспечения безопасности дорожного движения. Безопасность дорожного движения на данном историческом

¹ См.: За безопасность движения. 1958. № 4. С. 3.

² См.: Войтенков Е. А. Пропаганда безопасности дорожного движения: обзор форм и методов деятельности // Административное право и процесс. 2011. № 7. С. 39–40.

периоде стала социальной проблемой государственной важности, которая требовала комплексного, системного подхода.

Постановления партии и правительства тех лет создали правовую основу для решения этой проблемы, значительно расширив круг мер, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий, повысив ответственность соответствующих министерств, ведомств и организаций за их реализацию.

В 1967 г. Совет Министров СССР принял постановление «О повышении безопасности движения в городах, других населенных пунктах и на автомобильных дорогах», где одним из основных требований к работе исполнительной власти было создание необходимых условий для наиболее быстрого движения транспорта при его максимальной безопасности. К основным направлениям деятельности исполнительной власти по обеспечению безопасности дорожного движения можно отнести техническое совершенствование автомобилей и создание условий для их качественного технического обслуживания, дорожное строительство и улучшение оснащённости дорог средствами организации движения, улучшение подготовки водительских кадров, пропаганда безопасности дорожного движения.

В начале 70-х годов работа Госавтоинспекции была направлена на профилактику дорожно-транспортных происшествий и воспитание участников дорожного движения в духе неуклонного соблюдения Правил дорожного движения. К этой деятельности активно привлекаются Комитет по кинематографии, Комитет по радиовещанию и телевидению, Министерство просвещения СССР, Министерство высшего и среднего специального образования, Комитет по печати. Создаются детские автогородки, регулярно проводятся общесоюзные операции «Трактор», «Автобус», «Внимание – дети», «Осторожно, водитель», «Внимание – дорога». Об эффективности проведенной работы свидетельствует тот факт, что в середине десятилетия были существенно снижены темпы роста показателей аварийности¹.

В 1973 году страна вступает в международную организацию по безопасности дорожного движения и подписывает международную Конвенцию о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах.

Пропаганде дорожного движения в исследуемый период уделялось особое внимание. Были предприняты усилия, направленные на совершенствование форм и методов пропаганды безопасности дорожного движения среди населения, на широкое использование в этих целях возможностей кино, радио, телевидения, печати, а также выставок и тематических кабинетов. При этом телевидение становится обязательным каналом передачи информации по вопросам безопасности дорожного движения населению.

¹ См.: Лукьянов В. В. Обеспечение безопасности дорожного движения. М., 1979. С. 157.

В рассматриваемый период к проблеме безопасности дорожного движения в той или иной степени имело отношение подавляющее большинство государственных организаций.

МВД СССР в своем указании от 3 июля 1978 г. № 98 «О мерах по активизации деятельности общественных формирований в предупреждении дорожно-транспортных происшествий» обратило особое внимание на роль общественности в работе по обеспечению безопасности дорожного движения. Данное указание содержало ряд рекомендаций по организации работы общественности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В частности, предлагалось сосредоточить усилия общественности главным образом «на проведении мероприятий в автохозяйствах, организациях, учреждениях и школах»¹.

В целях борьбы с правонарушениями в сфере безопасности дорожного движения), предусматривалось создание специализированных добровольных народных дружин или специализированных групп в составе дружин по обеспечению безопасности дорожного движения. Эти общественные формирования были наиболее массовыми из тех, которые действовали в сфере обеспечения безопасности дорожного движения наряду с государственными. Правовыми основами их деятельности является Указ Президиума Верховного Совета СССР от 20 мая 1974 г. «Об основных обязанностях и правах добровольных народных дружин по охране общественного порядка», а также Примерное положение о добровольных народных дружинах по охране общественного порядка.

Высокоэффективной формой работы общественных формирований зарекомендовала себя такая форма как внештатные подразделения дорожно-патрульной службы. Эти подразделения формировались из владельцев собственных автомобилей и мотоциклов. Изучение материалов административной практики тех лет позволяет прийти к выводу, что в тех регионах, где такие подразделения были созданы, имелась устойчивая тенденция к снижению количества ДТП.

Создавались добровольные общества автомотолюбителей. Организации такого рода не являлись общественными организациями, специально созданными для обеспечения безопасности дорожного движения, но, борьба с аварийностью была одной из основных задач их деятельности. Создание подобных организаций – это было своего рода определенное гармоничное сочетание государственных, общественных и личных интересов её членов.

В 1973 г. в РСФСР было создано Всероссийское добровольное общество автомотолюбителей. Посредством Общества проводилась системати-

¹ См.: Квитчук А. С., Синькевич Н. А. Государственно-правовая политика обеспечения безопасности дорожного движения в России: монография / под общ. ред. В. П. Сальникова / Санкт-Петербургский университет МВД России. СПб., 2005. С. 187.

ческая целеустремленная воспитательная работа в отношении членов этих организаций-владельцев транспортных средств.

Таким образом, можно сказать, что подобные формы коллективного взаимодействия автолюбителей с одной стороны и государства, и общества с другой, позволяли как удовлетворять по мере возможности потребности автомобилистов, так и снижать уровень аварийности путем проведения систематической воспитательной работы¹.

Не маловажной вехой в истории пропаганды безопасности дорожного движения стало движение Юных инспекторов движения. Отряды Юных инспекторов дорожного движения были созданы по инициативе Главного управления ГАИ МВД СССР подполковника милиции Овчаренко Ларисы Николаевны. Днем рождения движения ЮИД России по праву считается 6 марта 1973 года. К концу 1973 года по СССР насчитывалось около 14 тыс. отрядов ЮИД. Первые отряды ЮИД формировались из школьников при Домах и дворцах пионеров. Воспитание человека высокой культуры, законопослушного гражданина своей Родины, с высоким уровнем правосознания, гуманного отношения к людям, уважения к старшим, к славным боевым традициям своего народа – основная задача деятельности движения ЮИД России. Слеты-конкурсы, соревнования организовывались при непосредственной поддержке подразделений ГАИ и проходили на базах Дворцов пионеров и оздоровительных лагерей. При Дворцах пионеров работали кабинеты по Правилам дорожного движения, которые оснащались стендами с дорожными знаками, макетами перекрестков. Как правило, здесь располагались штабы ЮИД².

Благодаря совместной работе отрядов ЮИД по пропаганде Правил дорожного движения и подразделений пропаганды ГИБДД МВД России все больше ребят становятся законопослушными участниками дорожного движения. Традиционными становятся слеты-конкурсы, фестивали по безопасности дорожного движения, такие как: «Юный пешеход», «Юный пропагандист», «Безопасное колесо», агитпробеги по пропаганде безопасного дорожного движения «Детям – дороги без опасности!».

Рубеж 1980–1990 гг. оказался переломным для страны. В условиях социально-политического кризиса в России существенный рост автопарка обернулся усилением напряженности на дорогах, дисциплина водителей резко снизилась. Прежде на нарушителей можно было воздействовать через руководителей и общественность организаций и предприятий – с распадом крупных автохозяйств, где проводилась плановая работа ГАИ, и угасанием деятельности общественных объединений подобные меры утратили эффективность. После распада СССР в начале 90-х годов в обществе

¹ См.: Лукьянов В. В. Обеспечение безопасности дорожного движения. М., 1979. С. 157.

² См.: Храпов И. С. Краткий обзор становления, развития и совершенствования службы обеспечения безопасности дорожного движения (Государственной автомобильной инспекции) в СССР. М., 1993. С. 61.

не были сформированы ценностные моральные ориентиры, которые обеспечили бы воспитание участников дорожного движения в духе неукоснительного соблюдения правовых норм.

Таким образом, завершая анализ деятельности органов государственной власти и общественных организаций по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в изучаемый исторический период необходимо отметить, что бурная автомобилизация нашей страны, которая пришлась на вторую половину XX века вскрыла существенные недостатки в имевшейся на тот момент системе безопасности дорожного движения. Устранение этих недостатков потребовало пристального внимания высших органов государственной власти нашей страны. Своевременно принятые меры как нормотворческого, так и организационного характера позволили не только стабилизировать ситуацию, но и отстроить механизм обеспечения безопасности дорожного движения, отвечающего требованиям времени, где ключевым элементом системы обеспечения безопасности дорожного движения является Государственная автомобильная инспекция МВД СССР.

Руководством страны ведется комплексная крупномасштабная организационно-правовая работа по улучшению безопасности дорожного движения. В этот период создается правовая база системы обеспечения безопасности дорожного движения. К решению проблем безопасности дорожного движения было привлечено подавляющее число министерств и ведомств, а также общественных организаций. Основными направлениями деятельности государственных органов и общественных организаций по обеспечению безопасности дорожного движения стали техническое совершенствование конструкций производимых автомобилей и создание условий для их качественного технического обслуживания, дорожное строительство и улучшение оснащенности дорог средствами организации движения, улучшение подготовки водительских кадров, пропаганда безопасности дорожного движения.

§ 3. Влияние пропаганды на состояние дорожно-транспортного травматизма

В современном обществе деятельность по пропаганде безопасности дорожного движения является действенным механизмом обеспечения надлежащего уровня дорожной безопасности, поскольку входит в единый комплекс мер, направленных на снижение аварийности. Однако в настоящее время отсутствуют единые требования к содержанию такой деятельности, недостаточно чётко определены направления пропагандистской работы, существующее законодательное регулирование не в полной мере отвечает современным реалиям. В этой связи очевидна необходимость более тщательного рассмотрения данной проблемы.

Рассмотрение роли и значения пропаганды безопасности дорожного движения следует начать с анализа категорий в их наиболее общем смысле, уяснения смысла и содержания данных понятий, а также их систематизации.

Так, толковый словарь живого великорусского языка В. И. Даля определяет пропаганду как распространение какого-либо толка, учения; старание об этом самого общества¹. В такой формулировке акцент делается, прежде всего, на образовательной и просветительской функции пропаганды.

Малый энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона указывает на два основных значения термина «пропаганда»:

1) распространение каких-либо идей с целью приобретения сторонников;

2) пропаганда (*congregation de propaganda fide*) – миссионерское учреждение, основанное в 1622 г. в Риме папой Григорием XV для распространения католичества среди язычников и уничтожения ересей².

Данная трактовка уже несколько отличается по смыслу от определения В. Даля; в ней присутствует не столько образовательный, сколько идеологический момент. Она во многом сходна с фиксацией понятия «пропаганда» словарем по общественным наукам: пропаганда – деятельность, направленная на распространение знаний, художественных ценностей и другой информации с целью формирования определенных взглядов, представлений, эмоциональных состояний, оказания влияния на социальное поведение людей³. Как видим, в приведенной трактовке появляется результат воздействия пропаганды на сообщества людей, в частности – изменение социального поведения.

¹ См.: Даль В. И. Толковый словарь русского языка. Современное написание. М.: АСТ, Астрель, 2008. 352 с.

² См.: Малый энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. М.: Терра, 2001. 726 с.

³ См.: Данильян О. Г., Панов Н. И. Современный словарь по общественным наукам. М.: ЭКСМО, 2007. 528 с.

Еще более глубокое определение пропаганды дает Большая советская энциклопедия, которая указывает, что пропаганда – распространение политических, философских, научных, художественных и других взглядов и идей с целью их внедрения в общественное сознание и активизации массовой практической деятельности¹.

Проанализировав приведённые выше суждения можно сформулировать следующее определение.

Пропаганда – это последовательная продолжительная деятельность, направленная на создание или информационное оформление различных событий с целью влияния на отношение масс к событию, идее или суждениям, распространяемым в обществе.

Основными элементами процесса пропаганды являются:

- ее субъект (социальная группа, интересы которой выражает пропаганда);
- объект (аудитория или социальная общность, которым адресована пропаганда);
- содержание, формы и методы, средства или каналы пропаганды (радио, телевидение, Интернет, печать, система лекционной пропаганды и т. д.).

Таким образом, пропаганда воздействует на мыслительные процессы огромных масс людей, через различные эмоциональные, образные, познавательные механизмы, переводит общественное сознание на качественно новый уровень, формируя новые поведенческие модели и институты гражданского общества.

Современная система управления общественным сознанием в сфере обеспечения безопасности дорожного движения имеет в своем арсенале довольно широкий спектр инструментов и методов, позволяющих управлять отдельными индивидами и различными социальными группами. В упрощенном варианте всю имеющуюся совокупность данных методов управления можно подразделить на две группы:

- 1) методы принуждения, основанные на применении мер государственного принуждения или угрозе его применения;
- 2) методы убеждения, разъяснения, просвещения и положительной мотивации с целью изменения психологических установок и корректировки системы ценностей.



¹ См.: Большая советская энциклопедия / гл. ред. О. Ю. Шмидт. М.: Сов. энциклопедия.

Применение методов принуждения в современном демократическом обществе весьма ограничено и далеко не всегда целесообразно. Гораздо более приемлемым является использование второй группы методов, с помощью которых осуществляется косвенное управление людьми и организациями. То есть, не прямыми директивами, а опосредованно, неявно, с использованием определенных методов воздействия на общественное сознание и поведение.

Поведение отдельных индивидов и социальных групп определяется их менталитетом, жизненным опытом, уровнем образования и культуры. Немалую роль также играют обычаи, традиции, предрассудки, убеждения, религиозные верования. Изменение поведения различных слоев населения, таким образом, связано с трансформацией отмеченных социально-психологических и культурных факторов. Только изменив образ мыслей людей можно скорректировать их поведение.

Задача по формированию в широких слоях населения стереотипа безопасного поведения на дороге достаточно сложна. Однако именно от её правильного и, что немаловажно, своевременного решения зависит будущее государства, поскольку экономические, социальные издержки, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, значительны.

Соблюдение правил дорожного движения – гарантия безопасности на дороге. Однако далеко не все граждане осознают важность данной истины. Без вмешательства извне, без пропагандистской работы она может быть усвоена либо слишком поздно, либо не воспринята вообще.

Уполномоченные государственные органы, общественные организации и бизнес структуры различными способами и инструментами должны воздействовать на широкие массы населения, формировать в общественном сознании привлекательный имидж законопослушного человека, соблюдающего установленные ограничения. И, напротив, создание малопривлекательного и отталкивающего образа человека, пренебрегающего элементарными требованиями безопасности, должно создать в обществе соответствующую реакцию отторжения нарушителя, выработать новые стереотипы поведения, «моду» на соблюдение правил и ограничений.

§ 4. Зарубежный опыт пропаганды безопасности дорожного движения

Ежегодно во всем мире в дорожных авариях погибает 1,3 миллиона человек и еще 50 миллионов человек получают травмы или остаются инвалидами. Дорожно-транспортный травматизм является одной из важнейших проблем общественного здравоохранения и одной из основных причин смертности во всем мире, особенно это касается детей и молодых людей в возрасте до 29 лет. По прогнозам Всемирной организации здравоохранения, (ВОЗ), к 2020 г. в списке причин гибели людей дорожно-транспортный травматизм займет третье место, уступая место лишь сердечно-сосудистым и психоневрологическим заболеваниям. К указанному году уровень смертности на дорогах в странах с высоким уровнем доходов составит 30%, а в странах с низким и средним уровнем доходов – более 80 %¹. Данные статистики количества ДТП и связанные с ними негативные последствия на 58-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН признаны «глобальным кризисом».

Основные причины смертности на дорогах не имеют национальности и являются общими для всех стран: это управление транспортным средством в состоянии опьянения, превышения скорости движения, не использование водителями и пассажирами средств безопасности и специальных средств безопасности для детей, использование старых и технически неисправных автомобилей, плохое состояние дорог, небезопасный общественный транспорт.



Инициатива объявить период с 2011 по 2020 год «Десятилетием действий» была выдвинута на Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения: «Время действовать!» в ноябре 2009 года в Москве. В марте 2010 года инициативу России на Генеральной Ассамблее ООН представил Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации, а

ныне заместитель Министра внутренних дел Российской Федерации генерал-полковник полиции В. Кирьянов, после чего ООН была принята резо-

¹ См.: Предупреждение дорожно-транспортного травматизма. Зарубежный опыт / НИЦ ДОБДД МВД России. М., 2006. С. 20.

люция № 64/255, согласно которой «Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения» 11 мая 2011 года официально стартовало. Соавторами резолюции стали представители более чем 100 стран.

Разработка и принятие программ носят межведомственный характер, в ее реализации участвуют различные органы государственной власти и управления. В большинстве европейских стран программы по обеспечению безопасности дорожного движения представляют собой самостоятельный документ, а в ряде стран эта Программа является составной частью более масштабных проектов¹. Принимаются и утверждаются программы на высшем уровне государственной власти. Так, в Мексике программу утверждает президент; постановления правительством принимаются в Болгарии, России, Финляндии, Японии, парламентом – в Дании, Италии, Швеции и т.д. Многие государства, помимо национальных программ обеспечения безопасности дорожного движения, имеют также региональные и даже местные программы, утвержденные соответственно региональными или местными органами исполнительной власти.

Интересен опыт профилактической работы в странах СНГ и ближнего зарубежья, так в частности в Республике Беларусь, для профилактики дорожно-транспортных происшествий, пресечения грубых нарушений Правил дорожного движения и правонарушений в сфере автомобильного транспорта в Госавтоинспекции открыта и действует бесплатная линия связи GSM-022. с помощью этой линии Госавтоинспекция обращается к гражданам и просит незамедлительно сообщать информацию о водителях, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения или без права на управление, о нетрезвых пешеходах на проезжей части, о фактах, которые помогут предупредить ДТП и преступления, позволят повысить степень безопасности на дорогах².

Положение с безопасностью на литовских дорогах, как считает член Сейма Рамуне Висоцките, настолько серьезно, что впору говорить об идущей на автомагистралях войне: только в этом году из-за нетрезвых водителей произошло три с половиной сотни ДТП, в результате которых погибло 27 человек. Предпринимаемые властями до этого меры по исправлению ситуации пока что большой отдачи не дали. Поэтому, по мнению парламентария, необходимо обязательное лечение тех водителей, кто садится за

¹ См.: Так, в Великобритании, на основании положений Десятилетнего плана развития транспорта, принята программа «Дороги будущего безопаснее для всех». В Швеции программа «Снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий» входит в Национальный план развития дорожно-транспортной системы на 2004–2015 гг. В Японии программа безопасности дорожного движения – часть программы мероприятий по обеспечению безопасности транспорта.

² См.: Для профилактики ДТП в ГАИ открыта бесплатная линия связи [Электронный ресурс]. URL: www.regnum.ru.

руль «под градусом». Кроме того, действенным дополнением к этой мере могла бы стать конфискация автомобилей у особо злостных любителей совмещать езду и дружбу с «зеленым змием». Однако курс на явное ужесточение мер в отношении нарушителей Правил дорожного движения, предпринимаемый сейчас литовскими властями, не исключает и меры профилактики ДТП¹.

Работники ГИБДД г. Днепропетровска, юные инспекторы движения из городского детского дома № 1 и представители духовенства побывали в отделении травматологии областной детской клинической больницы, где встретились с детьми, которые пострадали в ДТП. Им показали театрализованную программу о необходимости соблюдения правил дорожного движения, кроме того, пострадавшие дети получили сладкие подарки. Также на Украине проводился рейд «Внимание! Дети на дорогах!», направленный на снижение детского дорожно-транспортного травматизма, в результате количество дорожно-транспортных происшествий с участием детей значительно сокращается².

В Казахстане под усиленный контроль дорожной полиции попадают все автолюбители, а также периодически проводится республиканское оперативно-профилактическое мероприятие «Безопасная дорога». В целях профилактики ДТП на въездах в город устанавливаются покореженные автомобили и табло с информацией о состоянии аварийности. Также на дорогах столицы стоят макеты инспекторов дорожной полиции и патрульных автомобилей. Но все же лучшей профилактической мерой казахские полицейские считают личную беседу с водителями³.

Можно сделать вывод, что ситуация, сходная с нынешней ситуацией с дорожно-транспортным травматизмом в России, возникала в определенный момент во всех экономически развитых странах мира, и была преодолена переходом к государственной системе управления безопасностью дорожного движения. Высокий уровень культуры поведения участников дорожного движения ряда европейских стран, Японии и США непосредственно влияет на снижение значений основных показателей аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

Во всех странах, добившихся значительных результатов, сокращение аварийности было обусловлено реализацией программно-целевого подхода в управлении безопасностью движения, разработкой государственных целевых программ повышения безопасности движения. Для эффективности работы этих программ все этапы их внедрения должны получать мощную пропагандистско-разъяснительную поддержку. При соответствующей эф-

¹ См.: Литва проводит профилактику ДТП [Электронный ресурс]. URL: www.regnum.ru.

² См.: Сладкая профилактика рецидивов ДТП [Электронный ресурс]. URL: www.regnum.ru.

³ См.: Сотрудник ГАИ: лучшее средство профилактики ДТП – беседа [Электронный ресурс]. URL: www.regnum.ru.

фективности работы над методами, структурами, видами профилактики дорожно-транспортных происшествий и их достаточном финансировании, можно добиться значительного снижения числа пострадавших и погибших.

Глава 2. Административно-правовые формы пропаганды безопасности дорожного движения

§ 1. Характеристика основных субъектов пропаганды безопасности дорожного движения

Субъект – (от лат. Subjectus – лежащий внизу, находящийся в основе, от sub под и jacio – бросаю, кладу основание), носитель предметно-практической деятельности и познания (индивид или социальная группа), источник активности, направленной на объект¹.

К субъектам деятельности по пропаганде Приказом отнесены:

- подразделения Госавтоинспекции,
- средства массовой информации,
- автотранспортные предприятия, общественные объединения, деятельность которых связана с дорожным движением,
- дошкольные и иные образовательные учреждения².

Выполнение функций пропаганды, а также воспитательное воздействие на участников дорожного движения в подразделениях ГИБДД возложено на инспектора по пропаганде безопасности дорожного движения.

Это действительно важная и необходимая деятельность. В первую очередь, важность этой деятельности должен понимать каждый руководитель. Пропаганда безопасности дорожного движения серьезная и трудная работа, а её результаты сказываются на достижении цели – снижение аварийности. Связь между деятельностью подразделений пропаганды и снижением аварийности очень тонкая, которую достаточно сложно проследить. Это работа на перспективу и она, безусловно, приносит результат.

К сотрудникам, осуществляющим эту деятельность, необходимо относиться серьезно. По статусу он должен являться правой рукой руководителя. В свою очередь руководитель в обязательном порядке должен лично участвовать в мероприятиях по связям с общественностью. Общеизвестно, что первое лицо организации должно быть на виду. Доверие населения, распространяется в первую очередь на личность, а потом уже на саму организацию. Имидж службы ГИБДД и имидж, репутация ее руководителя понятия взаимосвязанные.

Исходя из сложности задач, возложенных на инспектора по пропаганде БДД, к нему предъявляется ряд особых требований.

¹ См.: Философский энциклопедический словарь / гл. редакция: Л. Ф. Ильичёв, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалёв, В. Г. Панов. М.: Советская энциклопедия, 1983.

² См.: Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 2 декабря 2003 г. № 930. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Пропагандистская деятельность, предполагает не только общие, но и специальные знания правового положения, структуры и основных направлений деятельности ГИБДД, их функций, системы обеспечения безопасности дорожного движения и т. д., так как в процессе общения с аудиторией, журналистами может быть задан достаточно широкий круг вопросов. Кроме этого, он должен обладать коммуникативными навыками, уметь устанавливать контакты с людьми, так как, положительное отношение к службе ГИБДД, её руководителю формируется на основе положительного опыта общения, поэтому важны личностные особенности самого инспектора по пропаганде БДД, к нему должна возникнуть симпатия, уважение. Необходимо владеть современными компьютерными технологиями, выполнять отдельные виды журналистской работы, осуществлять деловое общение, анализировать данные социологических опросов и многое другое¹.

При этом свою деятельность инспектор Госавтоинспекции по пропаганде должен осуществлять в соответствии со следующими универсальными принципами:

- научности,
- оперативности,
- конкретности,
- наступательности.

Научность пропаганды выражается в использовании достижений науки в деятельности Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения, повышению информированности и культуры участников дорожного движения.



Оперативность пропаганды заключается в своевременности реагирования на изменение обстановки по обеспечению безопасности дорожного движения.

¹ См.: Калюжный Ю. Н., Капустина Е. Г. Указ. соч. С. 13.

Конкретность пропаганды выражает связь теории с практикой, нацеленность пропаганды на практические действия.

Наступательный характер пропаганды проявляется в формировании отрицательного общественного мнения к нарушителям Правил дорожного движения Российской Федерации, используя при этом все новое и передовое в работе по обеспечению безопасности дорожного движения¹.

Также к субъектам пропаганды следует отнести:

- на федеральном уровне – Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство здравоохранения и социального развития Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство обороны Российской Федерации и другие федеральные органы исполнительной власти. При этом МВД России осуществляет координацию деятельности органов исполнительной власти в сфере безопасности дорожного движения;

- на региональном уровне функции обеспечения безопасности дорожного движения и ее пропаганды выполняют структурные подразделения органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации (департаменты транспорта и связи, образования, здравоохранения, органы внутренних дел и другие) Кроме этого, существует ряд государственных организаций, имеющих своей целью профилактику аварийности и работу по пропаганде безопасности дорожного движения, например, фонды безопасности дорожного движения.

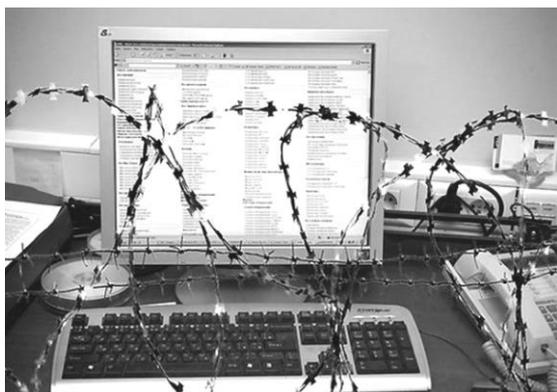
Одним из основных и самых эффективных инструментов пропаганды является взаимодействие со средствами массовой информации (СМИ), т. к. ни одно мероприятие не обходится без привлечения средств массовой информации, без сомнения, главной для силовых структур является роль СМИ как одного из ключевых каналов воздействия на общественность, как средства управления общественным мнением. Именно для совершенствования сотрудничества работают подразделения пропаганды и зачастую добровольно берут на себя и часть функций пресс-службы, эффективность которой не редко зависит от уровня профессионализма сотрудников.

Другими словами, СМИ обеспечивают расширенную форму человеческой коммуникации и могут выступать социальными партнерами в достижении целей и задач, стоящих перед Госавтоинспекцией.

К электронным средствам массовой информации относятся: телевидение, радио, Интернет.

Пропаганда безопасности дорожного движения в сети Интернет может осуществляться в следующих видах деятельности:

¹ См.: Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 2 декабря 2003 г. № 930. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». П. 5.



- создание и поддержка Веб-сайта подразделения Госавтоинспекции;

- работа с Интернет-изданиями, в том числе используя ресурсы Веб-сайтов территориальных Администраций и УМВД;

- мониторинг Интернет-изданий.

Взаимодействие со средствами

массовой информации (СМИ) по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется по следующим направлениям:

1. Анализ информации, размещенной в СМИ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, подготовка ежедневных обзоров и аннотаций к критическим выступлениям с предложениями по решению затрагиваемых проблем и мерами, принятыми по критическим выступлениям.

2. Подготовка опровержений по недостоверной или искаженной информации по вопросам безопасности дорожного движения.

3. Выражение в СМИ официальной позиции руководства Госавтоинспекции и распространение информации о деятельности Госавтоинспекции, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения.

4. Подготовка ежедневных информационных материалов для СМИ об изменениях в организации, условиях дорожного движения, наличии препятствий, автомобильных заторов и других проблемах безопасности дорожного движения.

5. Привлечение представителей СМИ для осуществления информационного обеспечения мероприятий, организованных Госавтоинспекцией.

6. Организация и проведение совместно со СМИ тематических рейдов и различных акций.

7. Осуществление деловых контактов с редакциями СМИ, творческими объединениями и отдельными авторами, оказание им консультативной помощи в профилактике аварийности и правонарушений в области дорожного движения, правовой пропаганде.

8. Организация и проведение для представителей СМИ встреч, пресс-конференций, брифингов, «круглых столов», «прямых линий» с участием руководства Госавтоинспекции по наиболее актуальным вопросам деятельности.

9. Организация выступлений руководителей Госавтоинспекции в СМИ, как в плановом порядке, так и по запросам СМИ.

10. Консультация и обеспечение необходимыми информационными материалами представителей СМИ, освещающих проблемы безопасности дорожного движения.

11. Организация в СМИ, специальных тематических рубрик для систематического освещения проблемных вопросов, отражения положительного опыта работы Госавтоинспекции.

12. Организация и проведение тематических конкурсов публикаций в СМИ, фотовыставок, телевизионных и радиопередач по безопасности дорожного движения и работе Госавтоинспекции.

13. Организация и проведение совместно с представителями СМИ репортажей с мест ДТП, улиц и дорог, автотранспортных предприятий, лечебных учреждений, залов судов.

14. Формирование постоянного состава журналистов, специализирующихся на подготовке материалов по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение с ними семинаров, привлечение их к участию в целевых профилактических мероприятиях.

15. Организация через СМИ ответов на вопросы по безопасности дорожного движения читателей и теле радиослушателей.¹

Участие представителей СМИ в пропагандистских мероприятиях (пресс-конференциях, брифингах, «круглых столах», акциях и рейдах, и т.п.) требует тщательной подготовительной работы со СМИ, которую возможно построить в три этапа:

1. Составление базы представителей СМИ, которых необходимо пригласить на событие. Составление анонсирующего пресс-релиза, его рассылка и предварительный обзвон по сформированной базе с целью заинтересованности в тематике мероприятия.

2. Приглашение и аккредитация СМИ на мероприятие.

3. Работа по подготовке мероприятия и контроль за выходом материалов.

Необходимо оказывать СМИ всяческое содействие в их работе, так как это будет содействовать положительному имиджу организации и появлению материалов, где она будет представлена в выгодном свете. Именно поэтому при организации мероприятия для СМИ следует уделить должное внимание подготовке сопроводительных материалов для прессы, в которых будет содержаться исчерпывающая информация о мероприятии².



¹ См.: Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 2 декабря 2003 г. № 930. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См.: Калюжный Ю. Н., Капустина Е. Г. Указ. соч. С. 23.

Одной из наиболее эффективных форм осуществления деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения является организация проведения автотомовелопробегов, конкурсов, выставок, викторин и других массовых профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения, а также привлечение к активному участию различных государственных, общественных организаций и объединений. В Российской Федерации общероссийские, межрегиональные, региональные и местные общественные объединения создаются и действуют согласно Федеральному закону от 19 мая 1995 г. № 82 «Об общественных объединениях»¹.

Так, с целью улучшения взаимодействия между подразделениями ГИБДД и «Всероссийского общества автомобилистов» (ВОА), поиска новых форм и методов пропаганды Правил дорожного движения среди водителей и других участников дорожного движения разрабатываются планы совместных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, направленных на повышение правосознания в дорожном движении, профилактику нарушений ПДД, снижение количества ДТП и тяжести последствий при этих происшествиях.

Основными направлениями взаимодействия ГИБДД с ВОА являются:

- проведение массовых профилактических мероприятий, семинаров-совещаний, «круглых столов», иных форм указанного направления по актуальным проблемам ОБДД;



- совместное изуче-

ние и внедрение в территориальных организациях Общества опыта работы объединений предпринимателей и индивидуальных автовладельцев по обеспечению БДД в организации перевозок пассажиров и грузов;

- проведение работы с водителями в организациях Общества по разъяснению требований нормативных правовых актов в области БДД.

При этом ГИБДД имеет право:

- привлекать Общество к участию в обсуждении проектов нормативных правовых актов, касающихся участия общественности в обеспечении БДД;

- передавать для тиражирования и распространения в территориальные органы Общества печатную продукцию, образцы наглядной агитации,

¹ См.: Об общественных объединениях [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 19 мая 1995 г. № 82. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

другие материалы, направленные на пропаганду ПДД и предупреждение ДТП;

- при необходимости включать представителей Общества в состав делегаций, участвующих в конференциях, встречах по вопросам деятельности общественных организаций в сфере БДД;

- принимать участие в работе органов Общества.

В соответствии со ст. 29 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹ обучение граждан правилам безопасного поведения на дорогах проводится не только в специальных образовательных учреждениях различных организационно-правовых форм, получивших лицензию на осуществление данной образовательной деятельности в установленном порядке, но и во всех дошкольных и общеобразовательных учреждениях. Этот же закон предусматривает и обязательный государственный контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения (ст. 30).

Госавтоинспекции предоставлено право:

- запрашивать и получать в установленном порядке от организаций, независимо от форм собственности, и должностных лиц сведения о соблюдении ими нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также объяснения по фактам их нарушения;

- давать должностным лицам обязательные для исполнения предписания об устранении нарушений нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Вместе с тем, в соответствии с законом «О безопасности дорожного движения» (ст. 29), органы внутренних дел обязаны оказывать помощь соответствующим организациям в проведении мероприятий по обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах. Ответственным за проведение работы по контролю за соблюдением требований по обеспечению безопасности дорожного движения образовательными учреждениями является инспектор по пропаганде.

Важно отметить, что деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма осуществляется в тесном взаимодействии с подразделениями:

- по делам несовершеннолетних,
- участковыми уполномоченными полиции,
- заинтересованными федеральными органами исполнительной власти,
- органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации,

¹ См.: О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

- органами местного самоуправления,
- образовательными учреждениями и организациями,
- общественными объединениями,
- средствами массовой информации.

Эта работа ведется по следующим основным направлениям:

1. Планирование и организация деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на основе дифференцированного анализа его состояния, а именно:

- по категориям участников (пешеход, пассажир, велосипедист, водитель),
- по возрасту,
- месту жительства (город, район, сельская местность),
- времени и месту (рядом со школой, в зоне спортивного или культурно-оздоровительного учреждения и другие),
- и причинам совершения ДТП.

2. Ведение наблюдательного дела на каждое дошкольное и общеобразовательное учреждение, содержащее:

- информационные данные об учреждении,
- фактах ДТП и принимаемых по ним оперативных мерах,
- организации обучения и профилактической работы (акты обследования, приказы по школе, схемы безопасного маршрута движения учащихся на участках дорог, прилегающих к образовательному учреждению и другие) с



целью поиска новых форм и методов работы,

- учета деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

3. Контроль за организацией обучения детей и подростков Правилам дорожного движения, навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах, созданием дорожных условий, обеспечивающих безопасность детей (инспектирование образовательных учреждений).

4. Участие в организации и проведении конференций, совещаний и семинаров по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

5. Оказание методической помощи в создании и организации работы:

- базовых школ и детских садов,
- кабинетов по безопасности дорожного движения,
- автоплощадок и автогородков, юношеских автомобильных школ, автомотовелокартклубов,

➤ разработке учебных программ и пособий, сценариев и постановке детских игр, спектаклей и викторин по тематике дорожного движения.

6. Выпуск методических рекомендаций и другой печатной продукции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

7. Организация и проведение конкурсов и соревнований по знанию Правил дорожного движения, целевых профилактических мероприятий перед началом и по окончании учебного года, соревнований юношеских автомобильных школ, автовеломотокартклубов.

8. Оказание содействия в создании региональных методических центров по подготовке преподавателей школ, работников детских дошкольных учреждений к обучению детей и подростков навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах.

9. Привлечение детей к проведению профилактической работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма среди сверстников, развитие сети отрядов юных инспекторов движения, иных профильных объединений учащихся.

10. Организация профилактической работы во время школьных каникул (проведение бесед, массовых мероприятий, специальных профильных смен в оздоровительных лагерях).

11. Обобщение опыта работы школ по изучению правил безопасного поведения на улицах и дорогах, в разработке примерных планов общешкольных мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на предстоящий учебный год, обеспечении наглядными пособиями.

12. Проведение занятия на курсах повышения квалификации педагогических работников.

13. Оказание содействия в оборудовании уголков и школьных кабинетов безопасности дорожного движения, организации и проведении занятий на автоплощадках и в автогородках по обучению детей навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах.

14. Участие в заседаниях совета органа управления образования, педагогических советов школ и других образовательных учреждений, в проведении занятий с классными руководителями, целевых родительских со-



браний по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма¹.

Хотелось бы отметить, что в современных условиях в связи с возрастанием значимости проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, этот перечень должен быть значительно расширен, в него должны быть включены иные органы государственной и муниципальной власти, представители общественности, коммерческие организации. Только такое, комплексное, воздействие будет способствовать достижению поставленной цели.

Таким образом, следует отметить, что с целью организации работы по пропаганде в управлениях (отделах) Госавтоинспекции создаются подразделения пропаганды безопасности дорожного движения, функции которых определяются соответствующими положениями, утверждаемыми в установленном порядке. Координация работы подразделений пропаганды возлагается на руководителей подразделений Госавтоинспекции соответствующего уровня. Материально-техническое обеспечение подразделений пропаганды осуществляется в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами МВД России.

¹ См.: Калюжный Ю. Н., Капустина Е. Г., Павлова Е. В. Профилактическая работа в области дорожного движения: учебное пособие. Орёл: Орловский юридический институт МВД России, 2011. С. 25–26.

§ 2. Проблемы и пути решения эффективности работы по пропаганде безопасности дорожного движения

Одной из ключевых задач Российской Федерации является построение наиболее эффективной модели управления системой обеспечения безопасности дорожного движения на всех уровнях (федеральном, региональном и местном). Представляется, что данная работа должна строиться при обязательной оценке эффективности работы деятельности органов власти всех уровней, в том числе и с учетом состояния дел в сфере безопасности дорожного движения. Немаловажной видится качественная аналитическая работа, направленная на прогнозирование и моделирование перспективных ситуаций в сфере безопасности дорожного движения.

Как отмечает МВД России, современные дороги – это высокая опасность, с которой сталкиваются все граждане вне зависимости от их социального положения и возраста¹. В связи с этим Правительством РФ уделяется огромное внимание проблемам снижения количества и тяжести дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, а также снижения количества пострадавших и погибших в них людей.



Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения РФ генерал-лейтенант полиции В. И. Нилов считает одним из наиболее приоритетных направлений работы ГИБДД – обеспечение безопасности пешеходов.

На сегодняшний день заметны позитивные тенденции: наездов на пешеходов стало меньше, водители пропускают людей на «зебрах», сами переходы стали лучше оборудоваться. Но проблемы существуют. На дороге мелочей не бывает. Как ни банально это звучит, но Правила дорожного движения написаны кровью, и любое отступление от них в той или иной степени увеличивает риск дорожно-транспортных происшествий. Одной из главных причин является то, что некоторые проступки автомобилистов очень трудно отследить и доказать. Скажем, превышение скорости фиксируется радаром, выезд на встречную полосу снимается на видеокамеру в патрульной машине... А как доказать, что водитель не уступил дорогу пе-

¹ См.: Официальный сайт МВД России. URL: <http://www.mvd.ru> (дата обращения: 17 октября 2016 г.).

шеходу¹? Плохие дороги, несовершенное законодательство – все это, несомненно, важные факторы в сфере аварийности на дорогах. Но причиной большинства ДТП по-прежнему остается пресловутый «человеческий фактор»: кто-то был излишне самоуверен, переоценил собственные силы, понадеялся на везение².

Проводимая работа по пропаганде безопасности дорожного движения сотрудниками ГИБДД МВД России позволила пресечь десятки тысяч нарушений правил движения, которые традиционно являются причинами ДТП с человеческими жертвами.

Огромнейшей проблемой на всей территории нашей страны является детский дорожно-транспортный травматизм.

Несмотря на то, что за последние годы доля дорожно-транспортных происшествий с участием детей сократилась с 14 до 10 %, а количество погибших снизилось почти вдвое, требуется обязательное совершенствование школьных образовательных стандартов и включение в них просветительских программ, связанных с проблемами безопасности дорожного движения. Представляется весьма актуальным создание детских автомобильных школ и автогородков для формирования навыков безопасного поведения на дорогах, обучения Правилам дорожного движения и основам безопасности дорожного движения. Пропаганда безопасности дорожного движения среди детей с использованием возможностей средств массовой информации также весьма актуальна. При этом необходимые знания должны доноситься до детей в доступной и интересной для них форме.

Основная причина всех несчастных случаев с детьми на дороге заключается в несоблюдении ПДД и низкой культуре поведения, как водителей транспортных средств, так и детьми. Что касается нарушений со стороны детей, то чаще всего это:

➤ переход проезжей части в неустановленном месте,

➤ переход на запрещающий сигнал светофора, перед близко идущим транспортом,

➤ выход на дорогу из-за стоящего транспортного средства,

➤ игра на проезжей части или в непосредственной близости от нее,

➤ нарушения Правил дорожного движения при управлении велосипедами, мопедами и мотоциклами.



¹ См.: Официальный сайт автомобильной газеты «Клаксон». URL: <http://www.klaxon.ru/archiverpaper>.

² См.: Обращение Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения РФ В. И. Нилова к участникам дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: http://www.stopgazeta.ru/news/gibdd/obrashchenie_nilova.

Существует прямая связь между ростом количества детского дорожно-транспортного травматизма и неэффективными профилактическими мероприятиями, проводимыми с детьми, которые по большей части заключаются в простой передаче информации о поведении на дорогах. Как представляется, прежде всего, необходимо начать формировать практические навыки безопасного поведения на улицах и дорогах с учетом возрастных и психофизических особенностей каждого ребенка. Получаемая информация о правилах дорожного движения должна стать осознанными убеждениями маленьких граждан России.

Существует целая система причин, которые не позволяют сформировать у детей необходимый уровень безопасного поведения на дорогах. Это группа психологических причин (невысокая устойчивость и распределяемость внимания, повышенная импульсивность и эмоциональная отзывчивость на события, недостаточно сформированные навыки планирования, предвидения ситуации; дети – дошкольники не способны объективно воспринимать обстановку, они не видят момента изменения предметов, а видят только результаты этих изменений, т. е. дети не видят приближающийся к ним автомобиль, не способны предсказать скорость его приближения – да и собственное импульсивное поведение). Группа социальных причин (негативные образцы поведения окружающих людей – пешеходов и водителей, демонстративное пренебрежение правилами со стороны окружения). Известно, что в дошкольном детстве и в младшем школьном возрасте безопасность ребенка обеспечит репродуктивный уровень культуры безопасности – точное воспроизведение заложенных взрослым человеком правил и алгоритмов поведения в ситуации на дороге.

Культура безопасности в современной науке определяется как способности разумной жизнедеятельности человека в области обеспечения безопасности и как результаты этой жизнедеятельности и степень развитости личности и общества в этой области.

Непрерывность процесса овладения культурой поведения на дорогах обеспечивается поэтапным и планомерным усвоением понятий и правил на специальных занятиях: во время бесед, игр, чтения книг, заучивания стихов, прогулок, экскурсий и в повседневных реальных жизненных ситуациях. В связи с этим большое значение приобретает изучение детьми и подростками в образовательных учреждениях различных типов элементарной дорожной грамоты. Результатом формирования культуры безопасного поведения дошкольников, младших школьников выступает интегративное качество личности, которое предполагает освоение социальных норм, ценностей, правил и способов ответственного поведения на дорогах, обеспечивающих эффективное взаимодействие с другими участниками дорожного движения, а также личностно-творческое преобразование и актуализа-

ция в формах ценностных ориентаций знаний и способов безопасного поведения на дорогах и улицах¹.

Подготовка ребенка к процессу обеспечения личной безопасности (самосохранению) в условиях ускоряющегося жизненного ритма на дорогах – одна из важнейших задач. Эта задача в процессе обучения правилам дорожного движения в воспитании дошкольников дифференцируется на ряд частных задач:

- формирование координации движения;
- совершенствование навыков ориентации в пространстве;
- формирование реакции и быстроты мыслительных действий и деятельности в условиях дорожного движения;
- повышение уровня психофизиологических качеств, обеспечивающих безопасность ребенка на улице;
- формирование мотивационно-повиденческой культуры ребенка, как основы безопасности в условиях общения с дорогой и улицей.

Именно совместные усилия образовательной организации, родителей, сотрудников ГИБДД могут значительно сократить случаи дорожно-транспортных происшествий, происходящих по вине самих детей и выполнить данные задачи.

Содержание работы по формированию культуры безопасного поведения обучающихся на дорогах и предупреждению причин возникновения дорожно-транспортных происшествий может осуществляться по нескольким направлениям: информационное, развивающее, воспитательное пропагандистское, шефское и другие².

Информационное направление предполагает информирование участников образовательного процесса и образовательного сообщества о проблемах детского дорожно-транспортного травматизма и основах безопасного поведения на улицах и дорогах. Такая деятельность предполагает организацию школьных радиопередач, создание стендов, стенгазет, «боевых листков», размещение актуальной информации на сайте образовательного учреждения и другой информационной работы.



¹ См.: Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма: методическое пособие / под общ. ред. В. Н. Кирьянова. Москва: Третий Рим, 2007. 56 с.

² См.: Формирование безопасного поведения детей и подростков на дорогах и улицах: методические рекомендации / сост. М. Б. Неганова, Е. А. Царегородцева; Государственное автономное образовательное учреждение дополнительного профессионального образования Свердловской области «Институт развития образования». Екатеринбург: ГАОУ ДПО СО «ИРО», 2013. 97 с.

Развивающее направление – формирование у обучающихся практических умений и навыков безопасного поведения на улицах и дорогах, а также профилактика детского дорожно-транспортного травматизма.

Воспитательное – формирование мотивации ответственного и сознательного поведения детей и подростков на улицах и дорогах, формирование право послушного социального поведения, безопасность жизнедеятельности детей и подростков в окружающей среде.

Пропагандистское направление предполагает разъяснительную работу для детей дошкольного, младшего школьного и подросткового возраста, родителей и других взрослых по вопросам безопасного поведения на улицах и дорогах посредством проведения бесед, викторин, игр, экскурсий, соревнований, конкурсов, КВН, тематических утренников, праздников, постановки спектаклей, создания агитбригад, а также через создание и использование наглядной агитации безопасного поведения участников дорожного движения, участие во всех профилактических мероприятиях, конкурсах и др.

Шефское – предусматривает разъяснительную работу по пропаганде основ безопасного поведения на улицах и дорогах для детей дошкольного, младшего школьного и подросткового возраста, Правил дорожного движения в школах, детских садах, внешкольных учреждениях с использованием различных наглядных средств, а также организацию среди дошкольников и младших школьников конкурсов рисунков по теме безопасности дорожного движения, разучивание песен и стихов, помощь в проведении экскурсий «Азбука дорог»; организацию мастерской «Умелые руки» для подготовки наглядных пособий для детей.

Патрульная деятельность предполагает участие в рейдах вместе со взрослыми в целях предотвращения нарушений Правил дорожного движения со стороны детей и подростков, родителей; выпуск «молний» по результатам патруля и рейдов; информирование родителей о нарушении школьниками Правил дорожного движения; дежурство у перекрестков в микрорайоне школы; организацию практических игр на территории авто городков безопасности дорожного движения и авто площадок; участие в создании авто площадок на пришкольных участках и в других местах, выделенных для этой цели; работу с юными велосипедистами.



В Орле данная проблема решается активно. В городе состоялся семинар, посвященный проблемам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма¹.

В Центре детского (юношеского) технического творчества, туризма и экскурсий Орловской области ежегодно проводятся семинары для педагогов общеобразовательных учреждений Орловской области, ответственных за профилактику детского дорожно-транспортного травматизма. Главные цели и задачи семинара: активизация профилактической работы по безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях области; применение современных форм и методов обучения и воспитания детей, инновационных технологий, направленных на предупреждение несчастных случаев на улицах, дорогах и во дворах; развитие форм сотрудничества и взаимодействия педагогических коллективов образовательных учреждений с родителями, с подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма; обобщение и распространение опыта эффективной работы по организации образовательного процесса в области безопасности дорожного движения.



В ходе семинаров освещаются вопросы основных аспектов работы и перспектив развития Центра детского (юношеского) технического творчества, туризма и экскурсий, детского дорожно-транспортного травматизма, новых форм работы в единой системе деятельности инспектора ГИБДД и педагогов образовательных учреждений, психофизиологических и возрастных особенностей восприятия и поведения детей младшего и среднего школьного возраста на дороге.

Вклад в воспитание детей основам безопасного поведения вносит Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, который реализует функцию учебно-научного центра в свете требований Приказа МВД России от 29 августа 2012 г. № 820 «О профилизации образовательных учреждений МВД Рос-



¹ См.: URL: <https://www.gibdd.ru/r/51/news/77580>.

сии». Практико-ориентированное обучение способствует тому, что курсанты и слушатели имеют возможность применять профессиональные знания и компетенции в практической деятельности. В рамках преподаваемых психолого-педагогических и административно-правовых дисциплин курсанты и слушатели под руководством преподавателей осуществляют воспитательную работу. Начиная с 2008/2009 учебного года и по настоящее время курсанты и слушатели ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова проводят воспитательно-профилактические мероприятия в муниципальных образовательных учреждениях г. Орла и Орловской области (МОУ-СОШ г. Орла № 5, 19, 35, 46, 50, МБОУ – Лицей № 21 имени генерала А. П. Ермолова, Стрелецкой школе Орловского района, школе-интернате п. Нарышкино и др.).

Развернутая в стране кампания по реализации федеральной программы поставила большие задачи перед подразделениями ГИБДД, особенно в отношении «дорожного воспитания» детей, их безопасности на дорогах.

Однако, состояние детского дорожно-транспортного травматизма в первую очередь зависит от проводимой сотрудниками Госавтоинспекции профилактической работы, которая будет результативна только при решении ряда проблем:

1) несовершенство законодательной базы (положительно зарекомендованные положения нормативных актов субъектов РФ не регламентированы федеральным законодательством и носят факультативный характер, отсутствие подготовленной базы для реализации отдельных положений законодательства);

2) недостаточное финансирование реализации проектов на местном уровне;

3) низкая штатная численность подразделений ГИБДД, отсутствие специальных знаний и навыков у сотрудников (педагогического и психологического образования);

4) отсутствие контактов и взаимодействия между субъектами РФ по обмену опытом и информацией в решении проблем, игнорирование положительно апробированных решений, принимаемых в рассматриваемой сфере;

5) слабо скоординированное взаимодействие органов здравоохранения, управления образования, органов внутренних дел и МЧС;

6) недостаточно развита система непрерывности образовательного процесса по обучению основам безопасности дорожного движения, начиная с дошкольных учреждений и заканчивая учреждениями дополнительного образования;

7) недостаточное научно-методическое и информационно-аналитическое обеспечение деятельности ГИБДД.

Проведенная работа позволила не допустить по итогам 2015 года дорожно-транспортных происшествий с погибшими детьми в возрасте до

16 лет по их собственной неосторожности¹, при этом в целом на территории Российской Федерации данный показатель также снижен на 16,5 %².

Конечным фактором оценки эффективности системы безопасности дорожного движения видится сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий. Представляется, что этого результата можно достичь путем предупреждения и профилактики опасного (противоправного) поведения участников дорожного движения. Это возможно при широком вовлечении в данную работу общественных организаций, продвижении продуктов социальной рекламы с широким использованием средств массовой информации (телевидение, радио, печать), использованием инновационных решений (пропаганда безопасности дорожного движения через Интернет) и нетрадиционных решений (например, демонстрация видеороликов в кинозалах). Положительный эффект может оказать работа, направленная на формирование у населения (у участников дорожного движения – в особенности) стереотипов законопослушного поведения и широкое информирование населения о проблемах в сфере безопасности дорожного движения. Весьма эффективным может быть внедрение средств технической фиксации нарушений и создание единой общегосударственной базы данных по учету таких правонарушений.

¹ См.: URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 7 апреля 2016 г.).

² См.: Там же.

§ 3. Рекомендации инспекторам для проведения занятий по пропаганде безопасности дорожного движения

Результативность выполнения своих обязанностей инспектором по пропаганде безопасности дорожного движения возрастает, если он обеспечивает свою деятельность психологически грамотными приемами и средствами общения, «... учитывает психологические особенности человека или группы, с которыми он работает, психологически оценивает обстановку, создает благоприятные для себя условия, понимает и контролирует психологическое влияние на ситуацию своей личности и поведения и др.»¹

Соглашаясь с мнением Е. А. Козловской о том, что наряду с перечнем основных задач по пропаганде БДД, инспекторы должны знать не только конкретные методики подачи информационного материала через средства массовой информации, но и владеть психолого-педагогическими методами и приемами профилактического воздействия на различные социальные и возрастные категории участников дорожного движения².

Общие рекомендации

1. Целенаправленно овладевайте *искусством самопрезентации и формированием позитивного имиджа*³, без которого трудно достичь успехов в служебной деятельности. Исследователи утверждают, что 92 % производимого впечатления зависит от того, как человек выглядит и «звучит». Поэтому осваивайте актерский ликбез, изучайте искусство улыбаться, постановку голоса, технику конструктивных жестов, мимики, поз и пр.

2. Вступайте в деловые контакты с должностными лицами, представителями СМИ, *заранее подготовившись к общению* с ними. При этом помните, что в течение первых 60-90 секунд в подсознании партнера по общению создается Ваш образ. Первое впечатление складывается на основе трех компонентов общения: вербальных (то, что мы говорим), вокальных (то, как мы говорим) и визуальных (то, как мы при этом выглядим). Вербальные компоненты – это смысл первых 10 слов, в число которых

¹ См.: Энциклопедия юридической психологии / под общ. ред. проф. А. М. Столяренко. М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2003. С. 285.

² См.: Козловская Е. А. Психолого-педагогические основы пропаганды деятельности Госавтоинспекции. М., 1994. С. 6.

³ Понятие имиджа появилось в психологической науке сравнительно недавно. Имидж (от английского Image – «образ», «ореол») – это визуальная привлекательность личности. См.: Гладилин А. П. Профессиональная культура и имидж руководителя органа внутренних дел (философско-культурологический аспект). М., 1998. С. 55; Сердюк Н. В. Культура и имидж руководителя органа внутренних дел // Психологическое обеспечение формирования и развития культуры общения и коммуникативной компетентности у сотрудников органов внутренних дел: учебно-методическое пособие / под общ. ред. канд. пед. наук. В. Л. Кубышко. М.: ЦОКР МВД России, 2007. С. 38.

входят слова приветствия, представление себя, передача вашего отношения к встрече. Обязательно произносится и имя человека, на которого вы хотите произвести хорошее первое впечатление.

3. *Совершенствуйте организаторские, ораторские, коммуникативные способности* в процессе общения с разными категориями участников дорожного движения и в различных ситуациях: проводя беседу с несовершеннолетним правонарушителем, выступая с лекцией или докладом на совещании или конференции, отвечая на вопросы водителей и пр.

4. Устанавливайте *связь между степенью подготовленности к общению и эффективностью проведения мероприятий*, достиганием поставленной цели.

5. *Убеждайте и разъясняйте* правила дорожного движения (ПДД), призывайте аудиторию к их соблюдению, подкрепляя это примерами и другими средствами наглядности.

6. *Анализируйте свои выступления и выступления своих коллег* – успешные и менее успешные, которые произвели и не произвели впечатления на ту или иную группу лиц (аудиторию).

7. *Закрепляйте то, что получается лучше, и тренируйте* то, что получается хуже у вас, чем у других. Подкрепляйте позитивные результаты и опыт своей деятельности самоодобрением и похвалой.

8. *Сравнивайте свои достижения и успехи* с тем, что было достигнуто Вами раньше, показывая и доказывая себе, что ваш профессионализм растет.

Рекомендации для проведения занятий с педагогами образовательных учреждений

1. Убеждайте педагогов в том, что необходимо целенаправленно *формировать у молодых людей правосознание, его отдельные компоненты* (знание ПДД и уважительное отношение к ним, правовую оценку и самооценку, отношение к сотрудникам Госавтоинспекции и их деятельности).

2. Подчеркивайте необходимость в *использовании комплекса форм и методов обучения, тренировочных упражнений* для формирования социально-правовых убеждений, ценностных ориентаций, нравственных чувств, эмоциональной устойчивости, самоконтроля.

3. *Анализируйте на занятиях ситуации на дороге*, в которых оказываются участники дорожного движения, анализируйте допускаемые ими ошибки, предлагайте им выбрать грамотные и надежные действия, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

4. Разъясняйте необходимость формирования у обучаемых *стойких навыков, привычек и стереотипов безопасного поведения на дороге*.

Психологические рекомендации для проведения практических занятий с детьми и подростками образовательных учреждений

При проведении практических занятий с детьми и подростками в форме тренингов, моделирования и анализа дорожных ситуаций необходимо учитывать психологические, возрастные особенности детей и подростков.

Формирование у детей и подростков культуры безопасного поведения осуществляется через **психологический механизм**, построенный на основе теории деятельности А. Н. Леонтьева теории поэтапного формирования умственных действий П. Я. Гальперина, теории развивающего обучения В. В. Давыдова, в целях активизации базовой потребности в безопасности. Данный механизм можно свести к следующим этапам, это:

1. *Фиксирование внимания* (сознания) на дороге и вблизи нее как на предельно важной, необычной ситуации, которая, в силу высокого фактора опасности, требует особого отношения, даже если ребенок сталкивается с ней несколько раз в день. Через средства обучения до ребенка следует донести мысль о необходимости включения в сознании специального сигнала «Внимание, дорога!», т. е., находясь рядом с дорогой, ему нужно прервать разговор, расширить обзор (сняв капюшон, выключив наушники и т. д.), переключить свои мысли на дорогу и быть максимально собранным.

2. *Анализ и оценка ситуации на дороге* по определенным параметрам:

- типичная, или нетипичная ситуация;
- выделение основных объектов, определяющих безопасность на дороге: наличие светофора, его исправность;
- при отсутствии светофора мощность потока машин;
- наличие объектов, мешающих правильно оценить ситуацию;
- вероятность появления неожиданного фактора: машины «скорой помощи», машины из-за плохо просматриваемого поворота;
- плохие погодные условия;
- темное время суток и т. д.

Результатом данного этапа должно стать определение основных и второстепенных объектов на дороге, определяющих ее безопасность в данный момент с учетом ее развития и пребывания ребенка в ней.

3. *Воспоминание правил дорожного движения* в соответствии со складывающейся ситуацией.

4. *Реализация этого правила* через соответствующие практические действия по строгому алгоритму через механизм внутреннего планирования и самоконтроля своих действий. На этом этапе ребенок должен четко осознавать не только то, что он делает и зачем, но и брать на себя ответственность за все свои действия.

5. *Выход из ситуации*, переключение внимания на другие объекты, «отключение сигнала «Внимание, дорога!».

Применение представленного механизма в каждом возрасте имеет свою специфику. В младшем детском и младшем подростковом возрасте этап анализа и оценки ситуации требует более детального рассмотрения по сравнению с другими этапами. Данный этап помогает прогнозировать событие, анализировать поведение каждого участника ДД, принимать решение, проявлять ответственность. Остальные этапы должны осуществляться автоматически.

В результате у детей, младших и старших подростков должно быть сформулировано четкое представление о том, что у него есть выбор не в соблюдении, или несоблюдении правил дорожного движения, а выбор между тем, чтобы управлять обстоятельствами или подчиняться им, т. е. быть хозяином своей жизни или нет.

Психологические рекомендации для проведения занятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с младшими подростками (11–13 лет)

1. Использовать *массовые формы работы* (работа в группах, анализ и обсуждение поведения, в частности, правонарушающего поведения на дорогах совместно с родителями и учениками класса), где подростки могут проявлять свои достоинства в знании ПДД и самоутверждаться в коллективной работе.

2. Занятия по изучению правил дорожного движения и правил безопасности – это *форма правовой социализации* младших подростков (иногда единственная форма, особенно для детей из неблагополучных семей).

3. Основная идея занятий – идея *свободы выбора и ответственности за сделанный выбор*, обсуждение последствий неверного выбора, могущего привести к трагическим последствиям на основе анализа видеосюжетов, фотографий, с использованием моделирования и анализа реальных ситуаций на дороге, тренинга и видеотренинга.

4. Приводить *статистические данные и использовать местный материал*.

5. Использовать *наглядность* в виде ярких образных примеров, рассказов педагогов, родителей и сотрудников Госавтоинспекции о ДТП, их расследовании, судебных разбирательствах, гибели и ранениях в транспортных авариях, интервью с пострадавшими.

Психологические рекомендации для проведения занятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма со старшими подростками (14–15 лет)

Работа с детьми старшего подросткового возраста во многом похожа на вышерассмотренные рекомендации, однако целесообразно:

1. Использовать *дифференцированный подход* к организации работы.
2. Считать основной идеей занятий – формирование взаимоуважения участников дорожного движения и ответственность за жизнь другого человека.

3. Обсуждать вопросы, связанные с *последствиями нарушений правил дорожного движения*: уголовной и административной ответственностью, страданием родственников, моральными и материальными потерями.

4. Добиваться соблюдения подростками принципа: *хочу и могу выполнять правила дорожного движения*, управлять обстоятельствами на дороге.

5. Привлекать подростков к *обучению в юношеских автошколах, спортивно-технических автомотоклубах, секциях велосипедистов*. Формирование дисциплинированности и разумного риска – основа в занятиях по этим видам спорта и досуга.

6. *Диагностировать усвоение основ безопасного поведения в дорожном движении*. Диагностические материалы должны быть составлены с ориентацией на творческое воспроизведение теоретических знаний по ПДД, приобретенных детьми в процессе обучения. Основной акцент следует делать на *решение типичных и нетипичных дорожных ситуаций*, а также воспроизведение основных положений ПДД.

7. Представлять ситуации, при решении которых молодые люди должны показать не только знания ПДД, но и *умение их творчески реализовывать в практической деятельности на основе логического анализа*. Цель – выявить готовность учащихся к обеспечению своей безопасности в процессе дорожного движения в качестве пешехода, пассажира, водителя велосипеда, мопеда, мотоцикла или автомобиля.

Формулировка фраз и призывов при усвоении ПДД (рекомендации Дитера Клебельсберга)

При проведении занятий инспекторам и преподавателям необходимо обращать внимание на формулировки фраз и призывов. Поскольку подростки погружены в свои ощущения и мысли, то слова о внимательности на дороге («Будь внимателен на дороге!», «На дороге играть опасно!», «Переходи дорогу только по переходу!»), по мнению специалиста в обла-

сти транспортной психологии профессора Д. Клеббельсберга, лишены конкретики и не помогают усвоению правил дорожного движения¹.

1. С психологической точки зрения целесообразно *формулировать правила в утвердительной форме*. Например, вариант «Если ты идешь по тротуару и тебе надо обойти препятствие – лужу, яму или еще что-либо, – обходить это препятствие надо только по тротуару» предпочтительнее, чем «Не следует, обходя препятствие на тротуаре, выходить на проезжую часть».

2. Если нет возможности избегать отрицательных формулировок, то необходимо представлять детям такие правила *вместе с альтернативными «утвердительными»*, в которых содержатся руководства к действию. Например, сразу же после формулировки «Нельзя переходить проезжую часть на красный сигнал светофора» должна следовать рекомендация: «Переходить проезжую часть можно только по зеленому сигналу светофора».

3. Не следует обращаться к детям с такими указаниями, как: «Надо оглядеться», «Надо осмотреться», «Нужно внимательно смотреть по сторонам» и т.п. По сути – это ничего не значащие абстрактные указания, не имеющие ничего общего с конкретными требованиями, обеспечивающими безопасность пешехода. Указания должны быть точные, конкретные, понятные учащимся, имеющие вполне логический смысл и цель – *безопасность в конкретных условиях* (см.: таблицу 1).

Таблица 1.

Рекомендуемые фразы при усвоении правил дорожного движения

Нецелесообразны	Целесообразны
Абстрактные фразы: «Будь внимателен на дороге!»	<u>Конкретные фразы:</u> «Если будешь внимательным на дороге, сохранишь жизнь себе и другим УДД»
Фразы в отрицательной форме: «Не следует, обходя препятствие на тротуаре, выходить на проезжую часть»	<u>Фразы в утвердительной форме:</u> «Если ты идешь по тротуару и тебе надо обойти препятствие (лужу, яму), то обходить это препятствие надо только по тротуару» или дополнение отрицательной фразы утвердительной: «Нельзя переходить дорогу на красный цвет светофора. Переходить дорогу можно только по зеленому цвету светофора»
Абстрактные указания: «Надо оглядеться, прежде чем переходить дорогу!»	<u>Конкретные требования:</u> «Безопасно, если перед переходом через дорогу посмотреть по сторонам»

¹ См.: Клеббельсберг Д. Транспортная психология / пер. с нем. А. Б. Тарасова; под ред. В. Б. Мазуркевича. М.: Транспорт, 1989.

Основные требования психологической профилактики детского дорожно-транспортного травматизма

1. *Формируйте внутреннюю мотивацию подростка*, т. е. чтобы он выполнял правила дорожного движения не под внешним давлением, а через осознание (логику) и «прочувствование» необходимости их точного соблюдения (ответственность, чувство вины, сострадания, стыда, угрызения совести и пр.).

Источники несоблюдения правил дорожного движения могут быть внешними и внутренними. В качестве примера внешних источников можно назвать страх гражданина перед возможным наказанием. Примером внутреннего источника является переживание вины за несоблюдение правил дорожного движения, сожаление и угрызения совести по этому поводу или по поводу причинения вреда. В исследованиях было обнаружено, что обычных подростков от тех, кто совершил правонарушения, отличает только наличие внешних источников торможения. Сильным тормозным фактором для подростков в несоблюдении ПДД является позиция взрослых, родителей, авторитетных людей (в частности, если таковым является класс, учебная группа).

2. *Оказывайте воздействие на эмоции, сознание и поведение подростка.*

3. *Учитывайте и анализируйте причины и условия попадания подростков в ДТП* (невнимательность, торопливость, переоценка своих возможностей, склонность к риску, сложившийся стереотип неправильного поведения на дороге; одетый на голову капюшон или прослушивание музыки при помощи наушников, затрудняющий обзор и ориентацию на дороге и пр.).

4. *Опирайтесь на психологические основы безопасного поведения подростков на дороге.*

5. *Используйте нестандартные формы и методы пропаганды* (социальную рекламу, компьютерные игры, тренинги; возможности родителей, сотрудников ДПС ГИБДД, Интернета, сотовых телефонов и пр.).

6. *Опирайтесь на личный пример педагогов, воспитателей, родителей, авторитетных людей* в соблюдении правил дорожного движения.

7. *Привлекайте подростков и молодых людей к проведению занятий по изучению правил дорожного движения с младшими детьми.*

Рекомендации для проведения занятий с водителями транспортных средств

1. Если говорить о вождении транспортных средств, а также поведении и действиях граждан на дороге по соблюдению ПДД – это виды деятельности, надежность (безошибочность) которых должна быть высокой.

Поэтому при проведении пропагандистских и профилактических мероприятий целесообразно *знакомить участников дорожного движения с механизмами надежности*. В психологии труда Санкт-Петербургскими учеными В. Д. Небылицыным и Б. Ф. Ломовым были разработаны механизмы надежности (безошибочности) профессиональной деятельности¹, которые применимы к поведению и действиям участников дорожного движения.

Самоконтроль – фундаментальный механизм, свойство личности и одновременно черта характера, формируется в результате целенаправленного воспитания. Среди психологических факторов запуска самоконтроля определяющая роль принадлежит мотивации. Необходимо не только обучать водителя навыкам самоконтроля, но и воспитывать в нем такие черты характера, которые побуждали бы к должному самоконтролю в его поведении, поступках, деятельности. К ним в первую очередь следует отнести ответственность, дисциплинированность, чувство долга и др.

Компенсация – возмещение недостаточно развитых или нарушенных психических функций путем использования сохранных или перестройки частично нарушенных функций. Так, например, медлительность и педантичность участника дорожного движения может компенсироваться в сложной дорожной обстановке продуманностью и логичностью маневра, основанного на анализе этой обстановки.

Избыточность – универсальный механизм, среди видов которого выделяют информационный и структурный, логический, технический. Избыточность способна свести ошибки функционирования, деятельности и поведения к минимуму. Получаемые и осознаваемые избыточные знания о ПДД, последствиях за их нарушения, навыки поведения в разнообразных дорожных ситуациях, не востребованные водителем, становятся латентными. При необходимости в конкретной ситуации дорожного движения эти знания могут быть востребованы и использованы водителем из подсознания.

2. Используйте европейский опыт: пригласите водителя, потерпевшего (или воспроизведите его речь с диктофона или DVD-плеера), который расскажет о пережитом опыте ДТП, проанализирует факторы и причины, которые послужили причиной происшествия, обратится к будущим водителям с призывами не совершать подобных действий. Такие встречи, безусловно, оказывают сильнейшее эмоциональное воздействие на будущих водителей².

¹ Психология: учебник. М.: «ПРОСПЕКТ», 1998. С. 486–492.

² Реформирование системы подготовки водителей. Российский и международный опыт: доклад президента Межрегиональной ассоциации автошкол (МААШ) Т. В. Шутылевой, 2009.

Психологические рекомендации для оформления наглядного материала

1. *Сочетайте аудиальные и визуальные средства*, т. к. согласно исследованиям Н. В. Краснова, «человек запоминает 15 % информации, получаемой им в речевой форме, и 25 % – в зрительной; если же оба эти способа передачи информации используются одновременно, он может воспринять до 65 % содержания этой информации¹.

2. При подготовке плакатов, слайдов для презентации и средств наглядности к выступлению *используйте до 9 блоков информации*, выбирая ключевые понятия, выносимые на слайд, количество слов в названии темы и т. п. Данная рекомендация основана на доказанной психологами адекватности восприятия человеком информации, которая ограничивается «золотым числом» – числом Мюллера – 7(+)-2.

3. При оформлении плакатов, слайдов *используйте нечетное число перечислений: 3, 5, 7, 9*. Психологи утверждают, что зрение требует группировки информации. Четное число вертикально записанных перечислений запоминается хуже.

4. Наиболее значимую информацию *располагайте правее и выше* на слайде, плакате, экране, доске и пр. Американские исследователи, занимавшиеся психологией восприятия, еще в 20-е годы прошлого столетия определили, что лучше всего запоминается информация, расположенная на слайде (доске или плакате) в правом верхнем углу. Ей принадлежит 33 % нашего внимания. Затем идут соответственно левый верхний (28 %), правый нижний (23 %) и левый нижний (16 %) углы (см.: табл. 2).

Таблица 2.

Запоминание информации в зависимости от ее расположения на слайде

28%	33%
16%	23%

5. *Используйте контрастные цвета при оформлении слайдов, плакатов*. Наиболее читаемым является черный шрифт на белом фоне, затем – черный набор на всех цветных планшетах (т. е. фон). Нечитаемый текст – желтый на белом фоне, и наоборот.

6. При оформлении цветных рисунков, картинок, диаграмм *прибегайте к взаимодействующим цветам*: красный – зеленый; желтый – фио-

¹ Цит. по: Басова Н. В. Педагогика и практическая психология. Ростов н/Д: «Феникс», 1999. С. 185.

летовый; синий – оранжевый. По мнению специалистов, при таком сочетании цветов не возникает новых оттенков, а происходит лишь взаимное повышение насыщенности и яркости.

7. Для лучшего закрепления в долговременной памяти значимой информации *выделяйте ее шрифтом или подчеркиванием*. Причем лучше всего подчеркивать не отдельные слова или предложения, а словосочетания (см. рис. 1.).

буквы	– 7 %;
слоги	– 11 %;
слова	– 25 %;
группы слов	– 78 %;
предложения	– 37 %

Рис. 1. Запоминание информации в единицу времени (Ж. Пиаже).

8. При использовании так называемых «рамочек», которые необходимы при оформлении различного рода слайдов, рисунков, схем и т. п., следует отдавать предпочтение рамкам с закругленными краями, чтобы удерживать внимание слушателей как можно больше времени на значимой информации. По данным исследований, линии, не имеющие перерыва, с плавными закруглениями считаются на 1/3 дольше, чем линии с резко выраженными углами (см. рис. 1).

9. Используйте в слайдах для презентаций шрифт такого размера, чтобы он был *легко виден всеми* (36 – для основных заголовков, 24 – для подзаголовков, 18 – текстовый материал), не используйте красивый и впечатляющий шрифт, отдавайте предпочтение стандартному, «рубленному» шрифту – Arial, Pragmatika и др.¹

Культура оформления слайдов и других видов наглядности является важной составляющей культуры инспектора по пропаганде безопасности дорожного движения. Грамотное оформление наглядного материала должно не только привлекать внимание участников дорожного движения, но и способствует повышению интереса и познавательной активности в изучении и знании ПДД, их соблюдении.

Изложенные рекомендации могут быть использованы инспекторами по пропаганде БДД в целях саморазвития, при проведении занятий по профессионально-психологической подготовке, наставниками для работы с сотрудниками, имеющими небольшой стаж работы.

¹ См.: Вердербер Р., Вердербер К. Психология общения. Полный курс. СПб.: ПРАЙМ-ЕВРОЗНАК, 2007. С. 257–258.

Методические разработки занятий по пропаганде БДД

Среди основных функций пропаганды И. К. Шахриманьян выделяет образовательную, воспитательную и организаторскую. Однако, как замечает Е. А. Козловская, следует различать пропаганду и обучение. Обучение, в отличие от пропаганды, является педагогическим процессом, в ходе которого под руководством специально подготовленного лица (педагога, пропагандиста и др.) реализуются общественно обусловленные задачи по формированию знаний, специальных умений, навыков и определенного опыта¹.

В качестве целей пропагандистской деятельности выступают: «распространение знаний по проблемам безопасности дорожного движения и деятельности Госавтоинспекции: административному законодательству, розыску угнанного и похищенного автотранспорта, регистрации транспорта, анализу и прогнозу дорожно-транспортных происшествий, профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и т. д.»²

Придерживаясь высказанных мнений указанных авторов, подчеркивая значимость и необходимость подготовки сотрудников Госавтоинспекции к осуществлению функций пропагандистской деятельности, в данном параграфе приведены две разработки занятий, подготовленные слушателями 5 курса Орловского юридического института. Приводим их в том виде, который был реализован слушателями при проведении профилактических мероприятий со школьниками.

Первая разработка подготовлена для проведения занятия (в виде беседы-демонстрации) со старшими подростками. Тема занятия «Безопасность на дорогах».

I. Вступительная часть:

Первый ведущий:

- Добрый день, девушки и юноши!

Мы прибыли к вам из Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова.

Цель нашего визита – показать и рассказать про безопасность на дорогах.

II. Основная часть занятия

Второй ведущий:

- Мы решили, что не будем утомлять Вас чтением лекций по безопасности дорожного движения, а покажем все наглядно – при помощи видеосюжетов, на примерах и ошибках других людей.

¹ См.: Козловская Е. А. Психолого-педагогические основы пропаганды деятельности Госавтоинспекции. М., 1994. С. 20.

² См.: Там же. С. 3.

Поднимите руки те, кто имеет опыт вождения автомобиля? (учитесь, пробовал и т. д.).

Отлично! Основной упор сегодня мы сделаем именно на это. Ведь вы в скором времени станете водителями, т. е. полноценными участниками дорожного движения, и расскажем о том, что вас ожидает на дороге.

Первый ведущий:

- Я вижу, вы уже взрослые, понимающие люди, поэтому мы подготовили для вас серьезный видеоматериал.

Но для начала немного статистики о состоянии аварийности на дорогах Орловской области.

Второй ведущий:

- Аварийность на дорогах Орловской области по-прежнему высока.

Обратите внимание на слайд № 1, на котором видно, что:

Слайд № 1:

- за 11 месяца 2016 г. на территории области зарегистрировано 941 ДТП,

- в которых 115 человек погибли,

- 1232 получили ранения.

По словам специалистов, эти показатели ниже показателей аналогичного периода прошлого года. Однако, вряд ли такая статистика утешает.

Первый ведущий:

- Думаю, что у вас есть родственники, проживающие не только в г. Орле, но и в районах нашей области. Поэтому мы вас познакомим с состоянием аварийности в городе и отдельных районах.

Слайд № 2:

По данным УГИБДД УМВД России по Орловской области, аварийность возросла:

в Шаблыкинском, Залегощенском, Новосильском, Краснозоренском, Покровском, Свердловском, Глазуновском, Троснянском и Малоархангельском районах – на 100 %,

в Орловском районе – на 162,5 %.

Второй ведущий:

- Думаю, что приведенные данные о пострадавших и погибших вызывают много вопросов. Основной из них: Каковы причины ДТП? Сможете ли вы ответить на этот вопрос?

- Совершенно верно, ДТП происходят чаще всего по вине водителей. На слайде видно, что среди причин ДТП выделены следующие:

Первый ведущий:

- Как вы думаете, может ли быть причиной ДТП поведение пешеходов?

- Конечно, да.

Второй ведущий:

- Увы, говорить о существенном улучшении ситуации с безопасностью дорожного движения пока не приходится. Приведены сухие цифры статистики, но за ними стоят реальные человеческие жертвы.

Первый ведущий:

- Как видно из приведенных данных, нарушения правил дорожного движения носят массовый характер. Ежегодно Госавтоинспекция области фиксирует более 100 тысяч правонарушений, к административной ответственности привлекается фактически треть населения области. Особую тревогу вызывает поведение водителей, по вине которых происходит более 80 % всех дорожных происшествий. И причины очевидны: отсутствие элементарного правосознания и ответственности, с одной стороны, и повышенная агрессивность, и беспечность участников дорожного движения – с другой.

В этой связи применение мер административного принуждения к нарушителям ПДД является одним из методов предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

III. Заключительная часть занятия

Первый ведущий:

- Наше мини-выступление подходит к концу, и в заключение хотелось бы отметить, что приведенные нами цифры о жертвах на дорогах, показанные видеосюжеты не пройдут бесследно и останутся в Вашей памяти, заставят задуматься о том, что, находясь на дороге, вы можете подвергнуть риску не только себя, но и других людей. Безопасно на дороге тогда, когда вы контролируете свое поведение и соблюдаете правила дорожного движения, когда уважаете других участников движения, сохраняя жизнь себе и другим.

Вторая разработка подготовлена для проведения занятия (в виде познавательно-обучающей игры) с младшими подростками. Тема занятия «Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма».

I. Вступительная часть:

- Добрый день, уважаемые подростки!

Давайте познакомимся, мы приехали к вам из Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова.

- Меня зовут Вика.

- Меня зовут Артем.

- Меня зовут Андрей.

- Меня зовут Маша.

Вика:

- Давайте договоримся о правилах. Слаженность нашей работы зависит от того, как Вы быстро будете выполнять наши просьбы и задания. А

вот и первая просьба: будьте добры, произнесите на счет 3-4 не очень громко свое имя! Спасибо, вас очень много, и мы уважаем вас за то, что вы пришли к нам на встречу!

Просьба вторая: если вы хотите получить приз в конце нашего занятия, то слушайте и запоминайте, вас ждет викторина. Победителями будут самые внимательные, знающие и соблюдающие правила дорожного движения!

II. Основная часть занятия

Артем:

- Мы приехали к вам не только познакомиться, но и рассказать о том, как предупредить детский дорожно-транспортный травматизм на дорогах. А чтобы было интересно, начнем ... с историй. Вы любите интересные истории? Если да, слушаем первую историю.

История 1. Как появился пешеходный переход.

Демонстрация фотографий с изображением знака «Пешеходный переход».

Андрей:

- Где расположены такие знаки у вас в микрорайоне? А рядом со школой тоже есть?

Что он обозначает?

Всегда ли вы переходите дорогу там, где висит рядом знак?

Почему необходимо переходить дорогу в этом месте?

Если знак висит далеко, можно ли переходить дорогу там, где хочется?

Как правильно переходить дорогу?

Изображение пешеходного перехода на сцене при помощи листов бумаги, в этой интересной игре принимают участие желающие.

Маша:

- Я думаю, что в этом зале есть ученики, которые переходят проезжей части дороги правильно. Хотите показать нам, как Вы это делаете?

Перечислите все этапы перехода через дорогу.

(Вышедшие на сцену школьники переходят условную проезжую часть по условному пешеходному переходу. Допущенные ошибки исправляют).

Вика:

- Что изменится, если рядом окажется машина, автобус, любое транспортное средство?

Давайте покажем это на примере (выставляют макеты машин). Предлагает вышедшим на сцену подросткам перейти проезжую часть дороги, а затем и перекресток, соблюдая правила ДД и обеспечивая безопасность перехода. Ведущие корректируют поведение, добиваясь соблюдения ПДД при переходе через дорогу и перекресток.

- Усложним эту ситуацию: Вам нужно перейти проезжую часть дороги, где нет знака «Пешеходный переход».

Предлагается выйти подросткам, в одежде которых имеется капюшон и у которых есть плееры. Задание вышедшим: перейти дорогу так, чтобы это было безопасно, учитывая уменьшенный угол обзора (за счет капюшона) и уменьшающую звуковую ориентацию плеера. Ведущие обсуждают и вырабатывают совместно с подростками алгоритм перехода проезжей части дороги, предлагают подросткам снять капюшон, выключить плеер, добиваются сосредоточенного внимания и безопасного поведения. Затем предлагают перейти проезжую часть дороги. Сравним два варианта перехода проезжей части дороги: 1) со снятым капюшоном и отключенным плеером; 2) с одетым капюшоном и включенным плеером. Какой из них является безопасным?

Что еще может помешать безопасному переходу дороги? (перечисляют и анализируют вместе другие причины и условия возникновения ДТП: незнание правил перехода, игра на проезжей части и вблизи нее, переход по диагонали, нахождение на дороге в состоянии опьянения и пр.).

Ну что же, вы молодцы, знаете не только историю возникновения пешеходного перехода, но и дорожный знак и даже то, как безопасно надо переходить по пешеходному переходу, а также проезжую часть дороги, перекресток.

Демонстрация мультфильма (о пешеходном переходе).

Арте́м:

- Прежде чем рассказать вторую историю, ответьте на вопрос: чем внешне пешеходный переход похож на жезл регулировщика?

История 2. О жезле и регулировщике.

Андре́й (одет в форму инспектора ДПС):

- Мы сейчас проведем игру. Я буду показывать жесты регулировщика, а вы внимательно смотрите и запоминайте их для того, чтобы хорошо ориентироваться в них и в том, как должен реагировать пешеход на эти жесты. Договорились?

Показывает жесты регулировщика, а подросток переходит дорогу или стоит на обочине соответственно этим жестам.

Ма́ша:

- Кто хочет научиться переходить дорогу по жестам регулировщика?

Все ведущие принимают участие в этой обучающей игре.

- Спасибо (называет по именам участвующих в игре учеников).

III. Заключительная часть занятия

Ви́ка:

- В завершении нашего мероприятия проведем викторину.

Ведущие задают вопросы на знание правил дорожного движения, показывают знаки ДД с целью определения их назначения, вопросы по ис-

тории возникновения дорожных знаков и разметки и пр. Подводят итоги, определяют победителей и наиболее активных подростков, раздают призы.

Таким образом, данные методические разработки являются результатом творчества слушателей ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова. Опыт разработки подобных занятий будет накапливаться в институте благодаря взаимодействию с управлением ГИБДД УМВД России по Орловской области, а также распространяться благодаря курсам повышения квалификации сотрудников подразделений ГИБДД по пропаганде безопасности дорожного движения.

§ 4. Осуществление производства по делам об административных правонарушениях в отношении родителей, ненадлежащим образом исполняющих обязанности по воспитанию, содержанию и обучению, защите прав и интересов несовершеннолетних (ст. 5.35 КоАП РФ)

Ежегодно на дорогах Орловской области в ДТП погибают и получают ранения дети, причем 13–15 % юных участников движения попадают в дорожные происшествия, находясь за рулем какого-либо транспортного средства.

Подростки садятся за руль транспортного средства, и при этом лишь немногие обладают знаниями правил дорожного движения, хотя пункт 1.3 ПДД РФ гласит, что «участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил...»

Основные пункты правил дорожного движения, которые не соблюдаются несовершеннолетними на дорогах Орловской области:

п. 2.1.1: «иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки:

— водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории;

— регистрационные документы на данное транспортное средство (кроме мопедов), а при наличии прицепа – и на прицеп (кроме прицепов к мопедам);

— страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства.

п. 2.1.2: «при управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого шлема»;

п. 2.7: «водителю запрещается: управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного)...»;

п. 10.1: «водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения...»

п. 24.1: «право на управление транспортными средствами предоставляется: мотоциклами – лицам, достигшим 16-летнего возраста»;

Многие родители достаточно беспечно относятся к требованиям закона, а порой и сами провоцируют нарушение ПДД, покупая детям транспортные средства повышенной опасности до достижения ими возраста, с которого, законодательством разрешено управление тем или иным транспортным средством. Тем самым они подвергают здоровье и жизнь своих детей опасности, нарушая ч. 1 ст. 63 Семейного кодекса РФ («родители обязаны заботиться о здоровье своих детей»).

Настоящие рекомендации определяют порядок действий сотрудников полиции при выявлении фактов нарушений ПДД подростками и последующем оформлении материалов в отношении несовершеннолетних и их родителей.

В целях пресечения административного правонарушения, установления личности нарушителя, составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления, сотрудник полиции вправе в пределах своих полномочий применять следующие меры:

- 1) доставление;
- 2) административное задержание;
- 3) личный досмотр, досмотр вещей, досмотр транспортного средства, находящихся при физическом лице;
- 4) изъятие вещей и документов;
- 5) отстранение от управления транспортным средством;
- 6) медицинское освидетельствование на состояние опьянения;
- 7) задержание транспортного средства;
- 8) арест товаров, транспортных средств и иных вещей;
- 9) привод.

При доставлении несовершеннолетнего в отдел полиции необходимо:

- установить данные подростка, сведения о родителях или законных представителях, условиях воспитания;
- выяснить обстоятельства совершения правонарушения;
- оформить материалы, необходимые для привлечения к административной ответственности (в соответствии со ст. 23.2 КоАП РФ дела об административных правонарушениях в отношении несовершеннолетних в возрасте от 16 до 18 лет в области дорожного движения могут быть направлены на рассмотрение в комиссию по делам несовершеннолетних и защите их прав. Здесь срабатывает, так называемый, альтернативный вариант рассмотрения материалов).

Несовершеннолетнего, в отношении которого имеется достаточно оснований полагать, что он находится в состоянии наркотического опьянения либо употребил наркотическое средство или психотропное вещество без назначения врача, по возможности в установленном порядке (в возрасте до 15 лет – с согласия родителей или лиц их заменяющих) необходимо направить на медицинское освидетельствование.

Несовершеннолетние, в отношении которых применено административное задержание, содержатся отдельно от взрослых лиц.

Задержанному лицу разъясняются его права и обязанности, предусмотренные КоАП РФ, о чем делается соответствующая запись в протоколе об административном задержании.

Об административном задержании несовершеннолетнего без учета его просьб в обязательном порядке уведомляются родители или иные законные представители.

Такой подход к задержанному несовершеннолетнему тесным образом связан с требованиями ст. 55, 56 Семейного кодекса РФ.

Так, ребенок, находящийся в экстремальной ситуации (задержание, арест, заключение под стражу, нахождение в лечебном учреждении и другое), имеет право на общение со своими родителями и другими родственниками в порядке, установленном законом. Более того, он имеет право на защиту своих прав и законных интересов. Их защита осуществляется родителями (лицами, их заменяющими), а в случаях, предусмотренных Семейным кодексом РФ, органом опеки и попечительства, прокурором и судом.

Законными представителями несовершеннолетнего являются его родители, усыновители, опекуны или попечители. Родственные связи или соответствующие полномочия лиц, являющихся законными представителями, удостоверяются документами, предусмотренными законом.

В соответствии со ст. 25.1 КоАП РФ, они вправе знакомиться со всеми материалами дела, давать объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства и отводы, пользоваться юридической помощью защитника, а также иными процессуальными правами в соответствии с КоАП РФ.

При опросе несовершеннолетнего свидетеля, не достигшего возраста четырнадцати лет, **обязательно присутствие педагога или психолога.**

В случае необходимости опрос проводится в присутствии законного представителя несовершеннолетнего свидетеля.

По окончании разбирательства сотрудник полиции, проводивший разбирательство:

1) передает несовершеннолетнего родителям либо законным представителям; должностным лицам образовательных и учебно-воспитательных учреждений; должностным лицам специализированных учреждений для несовершеннолетних, нуждающихся в социальной реабилитации, или учреждений органов здравоохранения (о передаче несовершеннолетнего делается отметка в протоколе административного задержания и книге учета лиц, доставленных в отдел полиции, с указанием времени передачи и лица, которому передан несовершеннолетний);

2) составляет подробный рапорт и направляет его в ООДУУП и ПДН по письменному указанию начальника полиции.

В случаях обнаружения сотрудником ГИБДД признаков правонарушения, предусмотренного ст. 5.35 КоАП РФ (неисполнение или ненадлежащее исполнение родителями или иными законными представителями несовершеннолетних обязанностей по содержанию, воспитанию, обучению, защите прав и интересов несовершеннолетних), **к рапорту, направляемому в ООДУУП и ПДН, необходимо приобщить объяснение несовершеннолетнего и, по возможности, объяснение законного представителя.**

Субъектом данного правонарушения могут быть родители, т. е. лица, официально записанные отцом или матерью ребенка, а также иные лица,

которых закон приравнивает к ним в части обязанностей по воспитанию несовершеннолетних (это – усыновители, опекуны и попечители).

Согласно п. 1 ст. 18 Конвенции ООН о правах ребенка ответственность за воспитание и развитие детей должна быть общей и обязательной для обоих родителей, где бы они ни находились. Временная передача родителями своих детей на воспитание родственникам, посторонним лицам либо в одно из детских учреждений не освобождает родителей от ответственности за воспитание и развитие детей.

Однако следует отметить, **что административная ответственность родителей и лиц, их заменяющих, по данной статье имеет самостоятельное основание и наступает не за совершение подростками правонарушений, а в связи с ними.** Данное правонарушение выражается в умышленном неисполнении родителями или иными законными представителями несовершеннолетних своих обязанностей.

В ст. 64 и 65 Семейного кодекса РФ закреплены следующие обязанности: «Родители несут ответственность за воспитание и развитие своих детей. Они обязаны заботиться об их здоровье, физическом, психическом, духовном и нравственном развитии; обеспечить им получение основного общего образования, а также защищать права и интересы своих детей».

При получении материалов из ГИБДД в отношении несовершеннолетнего правонарушителя и его законного представителя, должностные лица ООДУУП и ПДН:

а) выявляют конкретные причины и условия, способствующие совершению правонарушения;

б) осуществляют подготовку документов, необходимых для рассмотрения материала об административном правонарушении, в т.ч. получают, при необходимости, объяснения от других лиц, подтверждающих факт совершения административного правонарушения;

в) составляют протокол об административном правонарушении (необходимо отметить, что протокол об административном правонарушении составляется **немедленно после выявления административного правонарушения**, однако в случае, если требуется дополнительное выяснение обстоятельств дела либо данных о физическом лице, в отношении которого возбуждается дело об административном правонарушении, протокол составляется **в течение 2 суток с момента выявления административного правонарушения**);

г) направляют **в течение 3 суток с момента составления протокола** материал об административном правонарушении по ст. 5.35 КоАП РФ, а также информационное письмо в отношении несовершеннолетнего правонарушителя в ООДУУП и ПДН для принятия мер воздействия в соответствии с действующим законодательством;

д) утверждают у начальника отдела полиции заключение по результатам рассмотрения сообщения ГИБДД, в котором вносят мотивирован-

ные предложения о постановке несовершеннолетнего на учет в ООДУУП и ПДН.

КоАП РФ предусматривает возможность прекращения производства по делу об административном правонарушении до передачи дела на рассмотрение компетентного органа (должностного лица). Основанием для принятия такого решения является наличие хотя бы одного из обстоятельств, перечисленных в статье 24.5 КоАП РФ:

- отсутствие события административного правонарушения;
- отсутствие состава административного правонарушения, в том числе недостижение физическим лицом на момент совершения противоправных действий (бездействия) шестнадцатилетнего возраста, или невменяемость физического лица, совершившего противоправные действия (бездействие);
- действие лица в состоянии крайней необходимости;
- издание акта амнистии, если такой акт устраняет применение административного наказания;
- отмена закона, установившего административную ответственность;
- истечение сроков давности привлечения к административной ответственности;
- наличие по одному и тому же факту совершения противоправных действий (бездействия) лицом, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, постановления о назначении административного наказания, либо постановления о прекращении производства по делу об административном правонарушении, предусмотренном той же статьей или той же частью статьи КоАП РФ или закона субъекта Российской Федерации, либо постановления о возбуждении уголовного дела;
- смерть физического лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении;
- иные предусмотренные КоАП РФ обстоятельства, при наличии которых лицо, совершившее действия (бездействие), содержащие признаки состава административного правонарушения, освобождается от административной ответственности.

Решение о прекращении производства по делу об административном правонарушении до передачи дела на рассмотрение принимается лицом, правомочным возбуждать дело об административном правонарушении путем составления протокола об этом или вынесения соответствующего постановления. Такое решение оформляется постановлением о прекращении производства по делу об административном правонарушении с соблюдением требований, предъявляемых к форме и содержанию постановления по делу об административном правонарушении, предусмотренных статьей 29.10 КоАП РФ.

ОБРАЗЕЦ

*Начальнику МО МВД России
«Мценский»
по Орловской области*

*полковнику полиции
Сидорову О. И.*

Рапорт

Докладываю о том, что мною « » _____ 201_ г. совместно с инспектором ДПС младшим лейтенантом полиции Петровым А. А. на маршруте патрулирования № 57 на улице Ленина г. Мценска был остановлен скутер АВМ под управлением несовершеннолетнего Иванова Александра Сергеевича, 2002 года рождения, учащегося СОШ № 4, проживающего по адресу: г. Мценск, ул. Ленина, д. 20/1, кв. 15.

Иванов А. С. не достиг возраста 16 лет, с которого разрешено управление скутером, а также управлял данным транспортным средством без мотошлема, т. е. совершил правонарушения, предусмотренные ст. 12.6, 12.7. КоАП РФ, однако на момент совершения не достиг возраста административной ответственности.

Иванов А. С. пояснил, что скутер подарила ему мама – Иванова И. И. – на день рождения, каких-либо препятствий к передвижению на данном т/с не чинила, ПДД с сыном не изучила, в результате чего подвергла жизнь и здоровью сына опасности.

В действиях гр. Ивановой И. И. усматриваются признаки правонарушения, предусмотренного ст. 5.35 КоАП РФ – ненадлежащее исполнение родительских обязанностей, предусмотренных ч. 1 ст. 63 СКРФ.

На основании изложенного полагал бы материал в отношении несовершеннолетнего Иванова А. С. передать в ООДУУП и ПДН МО Мценский для организации профилактической работы с ним, а также для решения вопроса о привлечении гр. Ивановой И. И. к административной ответственности по ст. 5.35 КоАП РФ за ненадлежащее исполнение родительских обязанностей.

Объяснения несовершеннолетнего Иванова А. С. и гр. Ивановой И. И. прилагаются.

Дата составления протокола

*Инспектор ДПС ОГИБДД
МО МВД России «Мценский»
лейтенант полиции*

Петров А. А.

Памятка сотруднику ГИБДД
при задержании несовершеннолетнего, нарушившего
Правила дорожного движения при управлении
транспортным средством (ст. 5.35 КоАП РФ)

В ООДУУП и ПДН направляются:

— **рапорт инспектора ГИБДД**, в котором отражается, где был задержан несовершеннолетний, на каком транспортном средстве, кому т/с принадлежит, какие статьи КоАП РФ нарушены, кто предоставил подростку транспортное средство, подтверждение выявления факта ненадлежащего исполнения родительских обязанностей, указать: полагал бы передать информацию в ООДУУП и ПДН для решения вопроса о привлечении к административной ответственности законных представителей нарушителя;

— **объяснение несовершеннолетнего**, в котором отражается, как подросток приобрел транспортное средство (купил сам, подарили родители, угнал, взял на время и т. д.), кто владелец т/с, изучал ли подросток с родителями ПДД, принимали ли меры родители к предотвращению правонарушения);

— **объяснение родителя**, в котором отражается, по какой причине несовершеннолетний совершил правонарушение, кто владелец т/с, изучал ли подросток с родителями ПДД, принимались ли меры к предотвращению правонарушения.

ПРОТОКОЛ АА №0000000

об административном правонарушении

(дата и время составления протокола)

Место составления протокола: *МО МВД России «Мценский»*

Я, инспектор ООДУУП и ПДН МО Мценский капитан полиции Петрова Н. Н., руководствуясь ст. 28.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, составил(а) настоящий протокол о том, что лицо

Фамилия, имя, отчество: *Иванова Н. Н.*

Год и место рождения: *(дата и место рождения)*

Гражданство: *РФ*

Место рождения: *г. Москва*

Место жительства: *г. Мценск, ул. Ленина, д. 20/1, кв. 15.*

Место работы (учебы) и должность: *ООО «Эльдорадо», продавец-консультант*

Размер зарплаты (пенсии, стипендии): *30 000 рублей (Тридцать тысяч рублей)*

семейное положение *замужем на иждивении 2 несовершеннолетних детей*

Полное наименование (для юридического лица)

Место регистрации _____

ИНН _____

Банковские реквизиты _____

Свидетельство о регистрации _____

Иные сведения, необходимые для разрешения дела: *сын гражданки Ивановой – Иванов Александр Сергеевич, 2002 года рождения, учащийся СОШ № 4 г. Мценска.*

Представитель (представители) _____

Подвергался ли административным взысканиям, имеет ли судимость: *не подвергалась, не судима, ФИС ГИБДД - М*

Документ, удостоверяющий личность: *паспорт 46 02 138345 выдан 2 МО МВД России Мценский 2 марта 2003 года*

(дата и время) гражданка Иванова Н. В., подарив транспортное средство повышенной опасности «скутер» несовершеннолетнему сыну Иванову А. С., 2002 года рождения, допустила управление этим транспортным средством до достижения им 16-летнего возраста, чем подвергла опасности его жизнь и здоровье, то есть совершила правонарушение, предусмотренное ст. 5.35 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (закона Московской области).

Свидетели, понятые, потерпевшие и иные лица:

1) Белова Наталья Сергеевна, 1979 года рождения., проживающая по адресу: г. Мценск, ул. Летная, д. 20/1, кв. 16

2), *Сидорова Антонина Петровна, 1981 год рождения., проживающая по адресу: г. Мценск, ул. Летняя, д. 20/1, кв. 20*

Права и обязанности, предусмотренные ст. 51 Конституции Российской Федерации и ст. 25.1-25.10, 26.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, разъяснены

1) *Белова (подпись)*

2) *Сидорова (подпись)*

Защитник _____

права и обязанности, предусмотренные ст. 25.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, разъяснены

Лицу Ивановой Н. Н. права и обязанности, предусмотренные ст. 51 Конституции Российской Федерации и ст. 24.2, 24.4, 25.1-25.7, 28.2, 30.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, разъяснены Иванова (подпись)

Место и время рассмотрения дела об административном правонарушении *ООДУУП и ПДН МО Мценский место и время мне объявлены Иванова (подпись)*

ОБЪЯСНЕНИЕ

(физического лица или законного представителя
юридического лица)

(дата) мой несовершеннолетний сын катался на скутере, который я лично ему подарила на день рождения. Каких-либо препятствий к передвижению на данном т/с я не чинила, ПДД с сыном не изучила, в связи с чем подвергла его жизнь и здоровье опасности. С протоколом согласна.

Подпись *Иванова*

Иные сведения, необходимые для разрешения дела _

Замечания и дополнения *не имею*

К протоколу прилагается: объяснение гр-ки Ивановой, объяснение несовершеннолетнего Иванова, рапорт инспектора ГИБДД

Вещественные доказательства _____

Место нахождения вещественных доказательств _____

Подписи: 1) Белова 2) Сидорова С протоколом ознакомлен:

Иванова (*подпись*)

Петрова (*подпись*)

Принятое по делу решение:

Направить на рассмотрение в ООДУУП и ПДН МО Мценский

Копию протокола получил: подпись, инициалы и фамилия

Дата

Заключение

Постоянно в средствах массовой информации констатируется, что одной из причин дорожно-транспортных происшествий (ДТП) является низкая культура участников дорожного движения и их недисциплинированность. Необходимо отметить, что проблема дисциплины на дороге сейчас решается слишком прямолинейно. Справедливо настаивая на необходимости высокой дисциплины, на дороге, требуя от участников дорожного движения неукоснительного соблюдения Правил дорожного движения, как правило, органы исполнительные и контролирующие не всегда достигают ожидаемого эффекта.

Одна из причин – пешеходы, водители, пассажиры участвуют в дорожном движении не для того, чтобы бороться с опасностью, а, чтобы попасть из пункта «А» в пункт «Б». Нельзя забывать, что человеку присуще чувство самосохранения, и сам он не имеет желания погибнуть на дороге, попасть в ДТП. Но и не всегда правильно оценивает ситуацию на дороге. Поэтому, повышая требовательность к соблюдению Правил дорожного движения, необходимо постоянно развивать в каждом участнике дорожного движения понимание опасности на дороге, целенаправленно разрушать часто встречающиеся иллюзии безопасности. Для этого необходимо осуществлять систему постоянного воспитания и обучения культурному, а значит безопасному, поведению на дороге всех возрастных групп населения, начиная с дошкольного возраста.

Опыт многих стран показывает, что воспитание культурного участника дорожного движения занимает важное место среди других мер по обеспечению безопасности дорожного движения, который достигается совместной работой ответственных за этими организациями.

Современная система управления общественным сознанием в сфере обеспечения безопасности дорожного движения имеет в своем арсенале довольно широкий спектр инструментов и методов, позволяющих управлять отдельными индивидами и различными социальными группами. В упрощенном варианте всю имеющуюся совокупность данных методов управления можно подразделить на две группы:

- 1) методы принуждения, основанные на применении мер государственного принуждения или угрозе его применения;
- 2) методы убеждения, разъяснения, просвещения и положительной мотивации с целью изменения психологических установок и корректировки системы ценностей.

Культура дорожного движения формируется годами, поэтому начинать воспитывать законопослушного участника дорожного движения нужно с рождения. Тот ребенок, который перевозился в автокресле, переходил дорогу на зеленый сигнал светофора по пешеходному переходу, вырастет в цивилизованного гражданина своей страны, который не станет понапрасну

рисковать своей и чужими жизнями, нарушая Правила дорожного движения. Для формирования подобной культуры необходимо наличие четко выстроенной системы образования, которая должна подкрепляться совокупностью инфраструктурных, законодательных, правоприменительных и других мер.

Осознавая значимость пропаганды безопасности дорожного движения, стоит отметить, что осознание необходимости проведения комплексных изменений в области дорожной безопасности все более ярко проявляется на федеральном и региональном уровнях. Так, многие руководители регионов, не дожидаясь принятия Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», уже приняли свои местные программы, заложили в них требуемые на развитие средства, инициировали строительство необходимых инфраструктурных объектов на вверенных им территориях. Ведется активная работа по строительству детских автогородков, организации различных образовательных мероприятий для детей и взрослых.

Все это весьма показательный пример переосмысления руководителями регионов подходов к решению проблемы безопасности на дорогах, понимания того, что это весьма важная составляющая социально-экономического развития субъектов Российской Федерации. Только единая слаженная работа на федеральном и региональном уровнях позволит добиться существенных результатов в деле снижения детской смертности на дорогах России. Кроме того, очевидно, что работа по профилактике детского травматизма на дороге должна быть непрерывным, последовательным процессом, включающим в себя два основных направления:

- развитие и расширение уже существующих программ и мер, нацеленных на снижение детского травматизма;
- предложение, анализ и внедрение новых инициатив.

Таким образом, только комплексный подход к проблеме в совокупности с участием всех аuktоров (государство, бизнес, общество) позволит продолжить и развить те успехи, которые были достигнуты с момента принятия первой Федеральной целевой программы по безопасности дорожного движения.

Учебное пособие

Авторы:

кандидат юридических наук
Калюжный Юрий Николаевич

Вдовиченко Вадим Владимирович

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 1516 от 11.11.2015 г.

Подписано в печать 27.03.2017 г. Формат 60x90¹/₁₆
Усл. печ. л. – 5,31. Тираж 29 экз. Заказ № 931.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Орел, ул. Игнатова, 2.