

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

**Е.Г. Афонина**

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ**  
**ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ**  
**ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДЕТСКОГО**  
**ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА**

**Монография**

**Орёл**  
**ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова**  
**2018**

**УДК 35.07**  
**ББК 67.99(2)116.1**  
**А94**

Рецензенты:

- Н.В. Полякова, кандидат юридических наук, доцент,  
начальник кафедры административного права  
Воронежского института МВД России;
- О.В. Катаева, кандидат юридических наук, доцент,  
начальник кафедры управления и административной деятельности  
органов внутренних дел Белгородского юридического института  
МВД России имени И.Д. Путилина

*Афони́на Е.Г.*

**А94**      **Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма : монография / Е.Г. Афони́на. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. – 156 с.**  
**ISBN 978-5-88872-214-5**

Монография подготовлена на основе действующего законодательства и ведомственной нормативной базы. В исследовании рассматриваются основы административного регулирования деятельности подразделений полиции по предупреждению правонарушений с участием детей и подростков в сфере дорожного движения. Раскрываются правовые основы деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности и порядок взаимодействия заинтересованных субъектов профилактики в данной сфере.

Монография предназначена для преподавателей, курсантов и слушателей высших образовательных организаций системы МВД России, а также для руководителей и сотрудников подразделений ГИБДД, организующих работу сотрудников структурных подразделений Госавтоинспекции.

Монография публикуется в авторской редакции.

**УДК 35.07**  
**ББК 67.99(2)116.1**

**ISBN 978-5-88872-214-5      © ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018**

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение</b> .....	<b>4</b>
<b>Глава 1. Теоретические аспекты и правовые основы деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности</b> .....	<b>8</b>
§ 1.1. Понятие, сущность и причины детского дорожно-транспортного травматизма .....	8
§ 1.2. Правовое регулирование деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности .....	38
§ 1.3. Формы и методы административной деятельности полиции по предупреждению аварий с участием детей .....	56
§ 1.4. Опыт деятельности полиции зарубежных стран по обеспечению детской дорожной безопасности .....	76
<b>Глава 2. Основные направления административной деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности</b> .....	<b>92</b>
§ 2.1. Методическое и контрольное направления административной деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности .....	92
§ 2.2. Информационно-пропагандистское и воспитательно-образовательное направления административной деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности .....	105
§ 2.3. Взаимодействие ГИБДД МВД России с субъектами обеспечения детской дорожной безопасности .....	121
<b>Заключение</b> .....	<b>131</b>
<b>Список использованной литературы</b> .....	<b>142</b>
<b>Приложения</b> .....	<b>148</b>

## ВВЕДЕНИЕ

В последнее время проблема обеспечения детской дорожной безопасности стоит перед обществом и государством особенно остро и отмечается, как одно из главных направлений, требующих аккумуляции сил и средств субъектов профилактики и иных заинтересованных ведомств и организаций.

Актуальности данной проблеме придает ряд программ, реализуемых государством, целью которых является сокращение смертности в результате аварий с участием транспортных средств, а также минимизация социальных и экономических последствий от аварий с участием транспортных средств. На территории Российской Федерации действует вторая по счету федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»<sup>1</sup>, которая пришла на смену предыдущей, рассчитанной на период с 2006 по 2012 годы. Данная Программа предполагает комплексное решение задач по повышению безопасности дорожного движения, совмещая карательное и профилактическое воздействие, работа по предупреждению аварий с участием транспортных средств и снижению тяжести их последствий, оптимизацию нормативно-правового регулирования поведения участников дорожного движения.

Применительно к деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности ни одна из этих задач не может считаться решенной в полной мере. Постоянный рост аварий с участием транспортных средств и детей свидетельствует о том, что существующая система правовых административных методов предупреждения детской дорожной безопасности не является достаточно эффективной. В результате проведенного в ходе настоящего исследования опроса большинство (64 %) опрошенных сотрудников ГИБДД МВД России полагают, что необходимо конкретизировать значительную часть нормативной базы, регламентирующую работу полиции по обеспечению детской дорожной безопасности; 11 % опрошенных респондентов полагают, что нормативная база в этой области отсутствует вовсе, и 74 % участвовавших в опросе указали, что необходимо обязательное нормативное закрепление такого самостоятельного направления деятельности полиции, как обеспечение детской дорожной безопасности. Более того, существует проблема несогласованности действий много-

---

<sup>1</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864: в ред. от 6 ноября 2014 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

численных субъектов, участвующих в деятельности по предупреждению дорожно-транспортного происшествий с участием детей, а также совершенствования административно-правового регулирования совместной деятельности субъектов.

Надо заметить, что в последнее время, безусловно, правовая основа деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения значительно расширилась. В начале 2018 года была утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, в которой определены основные объекты государственного воздействия, сформированные в направления реализации Стратегии, одним из которых является «повышение защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов»<sup>1</sup>.

Иными словами, обеспечение детской дорожной безопасности представляет собой комплексную задачу, которая предполагает аккумуляирования усилий органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, негосударственных организаций во взаимодействии с подразделениями ГИБДД МВД России для принятия адекватного решения. Сделанный нами вывод подтверждают указания Президента Российской Федерации В.В. Путина о том, что необходимо «четко определить компетенцию всех субъектов профилактической деятельности: полиции, региональной, местной власти»<sup>2</sup>. При этом степень результативности подобных усилий напрямую зависит от того, насколько удастся преодолеть проблемные аспекты правового, мировоззренческого и управленческого характера. Эти методологические положения составляют суть государственной политики по обеспечению народа, в том числе и на дорогах.

Таким образом, проблема обеспечения детской дорожной безопасности является актуальной и предполагает научной проработки проблем совершенствования административно-правового регулирования деятельности полиции с целью снижения количества аварий с участием транспортных средств и последствий от них.

Специфика проблемы обуславливает многоаспектность поставленных в данном исследовании задач и необходимость обращения к различным источникам, отражающих ее специфику.

---

<sup>1</sup> Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р // Рос. газ. 2018. 25 янв. № 15.

<sup>2</sup> Расширенное заседание коллегии МВД [Электронный ресурс]: от 15 марта 2016 г. URL: [www.kremlin.ru/events/president/news/51515](http://www.kremlin.ru/events/president/news/51515).

Существуя в той или иной форме на протяжении значительного времени, проблема обеспечения безопасности дорожного движения как собственно научная проблема определилась лишь во второй половине XX века (с 70-х годов). В этот период, как в отечественной, так и в зарубежной науке появляется ряд работ, раскрывающих теоретические и нормативно-правовые основы безопасности дорожного движения, создаются специализированные научные институты. В настоящее время интерес к данной теме не только сохраняется, но и усиливается.

Так, в работах таких ученых, как Л.В. Астафьев, А.А. Белов, И.И. Веремеенко, В.В. Головкин, В.Г. Гусев, В.В. Денисенко, С.Н. Дмитриев, Д.С. Дубровский, А.Г. Елагин, В.И. Жулев, Л.Н. Игнатов, О.А. Иванова, В.И. Коноплянко, А.И. Кузьмин, В.В. Лукьянов, В.В. Лунеев, В.И. Майоров, Л.С. Матишевский, А.М. Низаметдинов, А.Ф. Ноздрачев, Л.Л. Попов, Б.В. Россинский, А.В. Семенистый, С.А. Сергеев, П.П. Серков, П.А. Солошенко, В.А. Тюрин, И.К. Шахриманьян, А.П. Шергин, А.А. Якимов и др., были освещены проблемы организации деятельности подразделений ГИБДД МВД России в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Особое внимание уделялось пропагандистской деятельности полиции на различных исторических этапах развития нашего государства. Научно осмыслить этот вопрос безуспешно пытались Т.А. Ворошилова, М.И. Еропкин, В.Ф. Казаченко, Е.А. Козловская, Х.Х. Лойт, В.В. Луцкий, Л.Л. Попов, В.Т. Потемкин, Г.А. Расчетин, А.В. Савельев, В.И. Скоробогатых, Э.В. Суслин, А.Н. Томашев и др.

Несмотря на значительное количество работ, вопросам детского дорожно-транспортного травматизма уделялось лишь некоторое внимание. Так, отдельные аспекты нормативно-правового регулирования профилактики детской дорожной безопасности затрагиваются в работах Ю.Е. Аврутина, А.Б. Агапова, В.Г. Аксенова, А.М. Артемьева, Д.Н. Бахраха, В.С. Белых, В.Н. Бутылина, Ф.А. Газизова, В.В. Головкин, И.В. Гончарова, С.Н. Дмитриева, А.С. Дугенца, А.С. Емельянова, Ю.Н. Калюжного, И.Б. Кардашовой, В.В. Кафидова, А.М. Кононова, В.И. Коноплянко, Л.М. Колодкина, В.В. Лазарева, Н.В. Логвиной, А.А. Лумповой, А.В. Мелехина, В.А. Мельникова, Р.С. Мулукаева, Б.В. Россинского, А.В. Яковенко.

Следует также заметить, что вопросы предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма рассматривались в рамках педагогических наук такими учеными, как Е.В. Аверина, В.А. Ананьев, В.А. Белова, В.О. Бушуева, В.А. Варламова, М.П. Гурьянова, В.Р. Клименко, М.С. Миронюк, В.А. Овчаренко, М.В. Пряхина, А.Г. Романова, С.В. Рыбников, С.Х. Шамарина, А.М. Якупова.

Тем не менее, комплексное административно-правовое исследование проблем обеспечения детской дорожной безопасности разработаны не в полной мере, что определяет границы исследовательского пространства данного вопроса.

## **ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ И ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ДЕТСКОЙ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

### **§ 1.1. Понятие, сущность и причины детского дорожно-транспортного травматизма**

На современном этапе развития общества население страны для собственного удобства и мобильности активно приобретает и использует автомобили. Эти обстоятельства негативно отражаются на статистических показателях аварийности в целом и на тех, в которых получили травмы различной степени тяжести и погибли дети. Безусловно, указанная проблема возникла гораздо раньше масштабной автомобилизации, но лишь сейчас приобрела масштабы всеобщей катастрофы. Наряду с повышением комфортности и мобильности населения, увеличилось и количество человеческих жертв аварий с участием транспортных средств, возросли экономические убытки, материальные затраты, и, что самое страшное, стремительно растет процент травмированных, ставших инвалидами, получивших иной степени вред здоровью и погибших детей в результате дорожно-транспортного происшествия.

В Российской Федерации благополучие детей и обеспечение их безопасности являются главными задачами родителей и одной из главных задач, стоящих перед государством. Проблема обеспечения детской дорожной безопасности не раз поднималась при обсуждениях на различных уровнях государственной власти. Так, 25–26 сентября 2014 года в Санкт-Петербурге Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации и Межпарламентская Ассамблея государств-участников СНГ совместно с Министерством внутренних дел Российской Федерации провели V Международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», на котором министр внутренних дел Российской Федерации В.А. Колокольцев отметил, что «...тема детской смертности никого не может оставить равнодушным, каждая такая трагедия – это вопиющий факт, свидетельство безответственности взрослых, которые не смогли сделать все возможное, чтобы уберечь ребенка и сохранить его жизнь»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Материалы официального интернет-сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: [www.gibdd.ru](http://www.gibdd.ru).

При изучении вопросов, связанных с общественными отношениями, возникающими в процессе обеспечения детской безопасности на дорогах, главных средств профилактики аварийных ситуаций с участием транспортных средств и участием детей, необходимо рассмотреть детский дорожно-транспортный травматизм как объект, требующий предупреждения со стороны сотрудников полиции. В связи с этим отметим, что данная категория и сущность понятия находят отражение в таких отраслях науки, как медицина, педагогика, административное, уголовное, гражданское право, психология, социология. Это объясняется, во-первых, схожестью задач, подлежащих решению с помощью совершенствования существующих норм права, во-вторых, общими характеристиками сложившейся системы общественных отношений, изучаемых различными науками. К тому же, нормы конституционного права закрепляют правовое положение субъектов, то есть их права, обязанности и свободы. Вместе с тем необходимо практически реализовывать основополагающие аспекты норм конституционного права, основательно и серьезно разделив полномочия по организации работы между определенными органами государственной власти субъектов как отраслевого, так и межотраслевого характера. В свою очередь разделение реализуется посредством норм административного права, регламентирующих работу всех исполнительных органов государства по управлению соответствующими субъектами, в том числе и в сфере организации деятельности подразделений ГИБДД МВД России по обеспечению детской дорожной безопасности.

Необходимо заметить, что в понятии, по сложившейся традиции, отражаются общие и наиболее существенные свойства вещей и явлений. Оно содержит самый высокий уровень обобщения признаков определяемого предмета или класса предметов<sup>1</sup>. Подвергая научному исследованию какой-либо предмет и определяя его понятие, необходимо учитывать, что оно (понятие) – это мысль, отражающая в обобщенной форме предметы и явления действительности и связи между ними посредством фиксации общих и специальных признаков, в качестве которых выступают свойства предметов и явлений<sup>2</sup>.

Не утратило актуальности и мнение Н.Н. Полянского о необходимости и важности дачи точных юридических понятий: «дать надле-

---

<sup>1</sup> Елагин А.Г. Безопасность (теория, обеспечение, управление). М., 2013. 328 с.

<sup>2</sup> Елагин А.Г., Казаков А.Я. Управление деятельностью по обеспечению безопасности: научное издание. М.: Академия управления МВД России, 2010. 320 с.

жащую форму, определяющую термин, – это иногда может иметь значение не меньшее, чем иное даже серьезное техническое открытие»<sup>1</sup>.

Отметим тот факт, что указанная проблема в основном изучалась в свете таких наук, как медицина и педагогика; а также пути ее решения разрабатывались на стыке этих двух наук.

Так, по мнению М.А. Куржанской, дорожно-транспортная травма – это смертельная или не смертельная травма, причиненная в результате аварии на публичной дороге с участием по меньшей мере одного движущегося транспортного средства<sup>2</sup>.

В свою очередь под травматизмом в толковом словаре С.И. Ожегова понимается «...наличие травм»<sup>3</sup>.

Большой энциклопедический словарь дает следующее определение травматизма: «...совокупность вновь возникших травм в определенных группах населения (исчисляется количеством травм на 100, 1000 человек за месяц, год)»<sup>4</sup>.

В современном толковом словаре русского языка Т.Ф. Ефремовой травматизм трактуется как «...совокупность травм, возникших у определенной группы лиц за некоторый период времени»<sup>5</sup>.

В медицине придерживаются мнения о том, что «травматизм – это совокупность травм, возникших в определенной группе населения за определенный отрезок времени»<sup>6</sup>.

В свою очередь, как социально обусловленное явление детский дорожно-транспортный травматизм представляет собой проблему, сопровождающуюся серьезными неблагоприятными последствиями для здоровья и жизни детей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

Травмы, полученные в результате аварий с участием транспортных средств, часто становятся причиной госпитализации, инвалидности и смерти детей. К тому же, дорожно-транспортная авария с участием детей в результате оказывают негативное влияние на самого пострадавшего, его семью, а также наносят материальный ущерб и мо-

<sup>1</sup> Полянский Н.Н. О терминологии советского закона // Проблемы социалистического права. 1938. № 5. С. 132–136.

<sup>2</sup> Куржанская М.А. Что представляет собой дорожно-транспортная травма и каковы ее последствия [Электронный ресурс] / Материалы интернет-сайта УЗ «Городской клинический кожно-венерологический диспансер». URL: <http://www.kvd.by> (дата обращения: 17 ноября 2015 г.).

<sup>3</sup> Ожегов С.И. Словарь русского языка. Изд. 4-е. М.: Гос. изд-во иностранных и национальных словарей, 1961.

<sup>4</sup> Большой энциклопедический словарь.

<sup>5</sup> Современный толковый словарь русского языка Т.Ф. Ефремовой.

<sup>6</sup> Материалы интернет-сайта [Электронный ресурс]. URL: [enc-dic.com](http://enc-dic.com).

ральный вред, как личности, так и обществу в целом. Совокупность указанных обстоятельств значительно подрывает экономическую составляющую государства, а также влияет на демографическую ситуацию в стране, лишая жизни детей, которые должны были стать трудоспособным населением.

Вместе с тем необходимо заметить факт, что в странах с развитой экономикой процент детской смертности от аварий с участием транспортных средств гораздо меньше, чем в странах, где экономика развита слабо. Так, в высокоразвитых странах на обеспечение дорожной безопасности, как активной, так и пассивной, выделяется солидная часть бюджета, что способствует развитию автомобилестроения, дорожной инфраструктуры, а также способствует высокому уровню подготовленности водителя.

При этом материальные вложения, направленные на улучшение качества дорожного покрытия и автомобилей, не будут иметь смысла, если не уделить особое внимание отсутствию должного уровня культуры вождения, что также является фактором, обуславливающим детский дорожно-транспортный травматизм как социальное явление.

Кроме перечисленных факторов, нельзя не заметить сформированный годами менталитет общества, который невозможно искоренить однажды принятым законодательным или иным нормативным правовым актом, ограничивающим или запрещающим какое-либо действие. Изменение идеологических взглядов населения страны на принципы и культуру вождения, а также на обеспечение детской дорожной безопасности, на наш взгляд, поможет изменить ситуацию на дорогах в лучшую сторону.

Таким образом, опираясь на изложенное, считаем, что детский дорожно-транспортный травматизм – это социальное явление, зависящее от ряда факторов, характеризующееся наличием травм, краткосрочным или длительным периодом лечения и (или) периодом реабилитации пострадавшего ребенка, временной или постоянной потерей трудоспособности лица, ухаживающего за больным, которое является основным элементом дорожной безопасности. Вместе с тем целями административно-правового регулирования общественных отношений в этой области являются обеспечение устойчивого развития демографической и экономической стороны государства, а также дорожной безопасности; сохранение жизни и здоровья будущего трудоспособного населения страны и интеллектуального будущего Российского государства.

Учитывая особенности детского дорожно-транспортного травматизма как социально обусловленного явления и понятия «травма-

тизм» с точки зрения медицинского и лингвистического толкования, полагаем, что детский дорожно-транспортный травматизм (как медико-социальное явление) – это совокупность травм, полученных детьми при нахождении в транспортном средстве, в процессе управления им, а также в результате нарушения ими автодорожных правил за определенный отрезок времени. Таким образом, дети получают травмы как в момент нахождения в транспортном средстве, так и вне транспортного средства, то есть, являясь пешеходами или водителями, управляя велосипедом или мопедом.

Обращаясь к педагогическим исследованиям проблемы детского дорожно-транспортного травматизма, отметим мнение М.Л. Форштата, который под детским дорожно-транспортным травматизмом предлагает понимать все случаи повреждений у детей, нанесенные им наружными и внутренними частями движущегося транспорта в условиях и местах (улица, дорога, магистраль, двор и т.д.), требующих соблюдения автодорожных правил участниками дорожного движения (водителями, пешеходами, велосипедистами и пассажирами)<sup>1</sup>.

В этом случае мы говорим о дорожном травматизме, который представляет собой особый вид травматизма, характеризующийся наличием таких признаков, как само дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, ставшее его причиной, и получение травм различной степени тяжести.

Легкие травмы и травмы средней степени тяжести ребенок может получить при столкновении, опрокидывании, наезде на стоящее транспортное средство (с учетом того, что в нем находится ребенок); а при наезде на препятствие, наезде на пешехода-ребенка, наезде на ребенка-велосипедиста и при падении ребенка-пассажира несовершеннолетние могут получить тяжелые и угрожающие жизни травмы, а также травмы, не совместимые с жизнью.

Вместе с тем, анализируя понятие детского дорожно-транспортного травматизма с точки зрения медицины и педагогики, мы приходим к выводу о том, что главным его признаком является наличие травм за определенный период времени. В тоже время, на наш взгляд, понятие «детский дорожно-транспортный травматизм» как социально обусловленное явление обладает следующим признаком: общественно опасный характер правонарушения с участием ребенка. Данный признак характеризуется причинением какого-либо вреда личности, ущербу государству и обществу. Травмы, причиненные до-

---

<sup>1</sup> Форштат М.Л. Опасная тенденция. Детский дорожно-транспортный травматизм: вчера и сегодня // Актуальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения: сборник статей научно-практической конференции. СПб., 2009.

рожно-транспортным происшествием, могут лишить ребенка возможности обучаться в том учебном заведении, в котором он хотел учиться до аварии, что в значительной мере способствует растрачиванию научного, творческого, интеллектуального потенциала. К тому же, травмы, полученные детьми в дорожной аварии, могут привести к инвалидности, лишению возможности трудоустройства в дальнейшем. Следующим признаком является то, что дорожно-транспортное происшествие совершается всегда в отношении или с участием несовершеннолетнего, вместе с тем, возникают административно-правовые отношения между участниками происшествия и представителями власти; а также явление характеризуется наличием специфического способа совершения правонарушения – посредством аварий с участием транспортных средств, повлекшего в результате причинение травм различной степени тяжести ребенку или гибель.

Вместе с тем, несмотря на несомненную остроту и важность исследуемой проблемы, а также достаточно частое употребление термина «детский дорожно-транспортный травматизм» в нормативных правовых актах, необходимо заметить факт отсутствия в национальном законодательстве закрепления данного понятия. Так, понятие «детский дорожно-транспортный травматизм» встречается в следующих нормативных правовых актах: Федеральном законе от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ (ред. от 3 июля 2016 года) «О безопасности дорожного движения»; Приказе МВД России от 2 декабря 2003 года № 930 (ред. от 29 декабря 2012 года) «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» (вместе с Наставлением по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения).

Говоря об особом значении термина «детский дорожно-транспортный травматизм», необходимо заметить, что он обладает и некоторыми специфическими признаками, отражающими отнесение данного термина к административно-правовой сфере, то есть понятие «детский дорожно-транспортный травматизм», обладая характерным признаком причинения травм ребенку в результате дорожно-транспортного происшествия в его общем семантическом значении, имеет и другие признаки, отражающие юридическую специфику.

Во-первых, для последовательного юридического обеспечения детской дорожной безопасности и реализации различных программ в этой области, как на федеральном уровне, так и на региональном

предполагается четкое определение ее содержания и объема предмета регуляции.

Во-вторых, для установления границ деятельности органов внутренних дел необходимо четко определить предметы ее регулирования.

В-третьих, существование законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, имеющего свой самостоятельный предмет регулирования, и, как следствие, развитие правоотношений в сфере обеспечения детской дорожной безопасности влияют на содержание понятия «детский дорожно-транспортный травматизм», наполняя его юридическими компонентами.

Отмеченные обстоятельства говорят не столько о юридическом значении термина «детский дорожно-транспортный травматизм», сколько о необходимости разработки его общего понятия: правового регулирования отношений в сфере обеспечения детской дорожной безопасности. Вместе с тем предполагаем, что детский дорожно-транспортный травматизм является видом дорожного травматизма и представляет собой серьезную проблему, решение которой возможно, прежде всего, путем соблюдения всеми участниками дорожного движения обязательных правил, сдерживания и минимизации возможных угроз и факторов риска, защиты прав и свобод несовершеннолетних и создания условий для устойчиво безопасного поведения на дорогах. При решении указанных задач важное место занимает работа полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

К тому же, травмы, причиненные в результате дорожной аварии ребенку, могут быть легкой, средней тяжести, а также ребенку может быть причинен тяжкий вред здоровью. Учитывая специфику исследования, мы будем рассматривать травмы легкой и средней тяжести, так как последствия виде тяжкого вреда здоровью, полученному в результате дорожно-транспортного происшествия, относятся к ведению Уголовного кодекса Российской Федерации.

Исходя из изложенного, можно предложить следующее определение детского дорожно-транспортного травматизма применительно к сфере административно-правового регулирования: детский дорожно-транспортный травматизм – это совокупность общественных отношений, урегулированных административно-правовыми нормами, связанных с причинением ребенку травм легкой и средней тяжести.

Как уже отмечалось ранее, в рассматриваемом виде травматизма объектом дорожного происшествия всегда является ребенок<sup>1</sup>, то есть

---

<sup>1</sup> Семейный кодекс Рос. Федерации от 29 декабря 1995 г. № 223-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 1, ст. 16.

лицо, не достигшее на момент дорожно-транспортного происшествия с его участием восемнадцатилетнего возраста; нахождение ребенка в статусе участника дорожного движения.

К тому же, изучение понятия «детский дорожно-транспортный травматизм» невольно порождает необходимость исследования вопроса о понятиях «ребенок», «несовершеннолетний». В энциклопедической литературе ребенком считается лицо, не достигшее совершеннолетия<sup>1</sup>. В юридической литературе существовал ряд мнений по поводу понимания термина «ребенок» с точки зрения его возрастного ценза<sup>2</sup>. В гражданском законодательстве существует деление по объему дееспособности: дети в возрасте от 6 до 14 лет определяются малолетними, а в возрасте от 14 до 18 лет – несовершеннолетними гражданами<sup>3</sup>. По возрасту наступления ответственности: за административные правонарушения и уголовные преступления – с 16-летнего возраста, в ряде случаев (за отдельные преступления уголовная ответственность) ответственность может наступить с 14-летнего возраста.

Ряд ученых отстаивал точку зрения о том, что понятия «ребенок» и «несовершеннолетний» тождественны. Ясность была внесена с принятием в 1989 году Конвенции о правах ребенка, которая определила, что «ребенок» – это лицо, не достигшее 18-летия, если по закону, применяемому к данному ребенку, он не достигает совершеннолетия ранее<sup>4</sup>. В нашей стране «ребенок» и «несовершеннолетний» являются тождественными понятиями. Российские ученые-правоведы закрепили международное понятие в нормативных правовых актах России<sup>5</sup>. Таким образом, в России главным и единственным отличительным признаком ребенка от взрослого человека является не достижение им 18-летнего возраста.

<sup>1</sup> Ожегов С.И. Словарь русского языка. Изд. 4-е. М.: Гос. изд-во иностранных и национальных словарей, 1961. С. 663.

<sup>2</sup> Садина О.В. Правовой статус несовершеннолетнего в российском законодательстве: теоретико-правовой анализ: дис. ... канд. юрид. наук. Мытищи, 2009; Беседкина Н.И. Конституционно-правовая защита прав неродившегося ребенка в Российской Федерации: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005; Лобанова Т.В. Правовое положение ребенка в России и Великобритании (Англия): теоретико-правовой анализ: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2006.

<sup>3</sup> Гражданский кодекс Рос. Федерации от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ. Часть 1.

<sup>4</sup> Конвенция о правах ребенка от 20 ноября 1989 г. // Ведомости СНД СССР и ВС СССР. 1990. № 45, ст. 955.

<sup>5</sup> Семейный кодекс Рос. Федерации от 29 декабря 1995 г. № 223-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 1; Об основных гарантиях прав ребенка в Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 24 июля 1998 г. № 124-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 31, ст. 3802.

Рассмотрев понятие детского дорожно-транспортного травматизма, и, определив его как социальное и медико-социальное явление, следует раскрыть историческую сущность появления и развития проблемы аварий с участием транспортных средств с участием детей, а также попыток ее предупреждения административно-правовыми средствами.

I этап (до 70-х годов XX века) характеризуется исследованием, по сути, технических вопросов автомобилизации и дорожного строительства. Изучение проблем безопасности дорожного движения по формуле «автомобиль–дорога». Исследуются только общие вопросы, и почти не уделяется внимание человеческим факторам и причинам, способствующим происшествиям на дороге. Этот этап также характеризуется появлением первого в России автомобиля с бензиновым двигателем. 11 сентября 1896 года были изданы первые правила дорожного движения в России. Министром путей сообщения Российской империи было принято постановление № 7453 «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». Этот документ закреплял основные положения, касающиеся ограничения скорости, порядка движения автомобилей по шоссе, технического осмотра, автодорожных (шоссеинных) сборов; к тому же, были определены лица, осуществляющие надзор и контроль за соблюдением положений данного документа. После случившейся революции многие функции полиции были переданы в ведение Народного Комиссариата Внутренних Дел<sup>1</sup>, в том числе и надзор за порядком дорожного движения. В 1931 году правительством было принято решение о создании отдела по регулированию уличного движения (ОРУД). Это структурное подразделение милиции было призвано осуществлять функции по регулированию дорожного движения<sup>2</sup>. К тому же, отдел осуществлял мероприятия по профилактике получения травм различной степени тяжести детьми в результате автодорожных аварий и соблюдения автодорожных правил. В середине пятидесятых годов прошлого столетия выпуск автомобилей российского производства превзошел уровень, который был до войны почти в три раза. Остро проявились вопросы

---

<sup>1</sup> Далее также – НКВД.

<sup>2</sup> Искрина Н.А., Храпов И.С. ГАИ – 60 лет. М.: Объединенная редакция МВД России, 1996.

аварийности на транспорте<sup>1</sup>. В этих условиях серьезное внимание стало уделяться превентивным мерам, направленным на борьбу с аварийностью на автотранспорте.

II этап (70-е годы XX века) ознаменовал собой начало нового научного блока, где сфера безопасности дорожного движения стала изучаться не только с технической точки зрения, но и с точки зрения психологии, медицины, социологии, что позволило рассматривать проблему комплексно. В 1971 году впервые официально был введен термин «дорожное движение», получив одобрение Комитета научно-технической терминологии Академии наук СССР. Теперь под дорожным движением было принято понимать «процесс движения транспортных средств по дорогам, в котором действия его участников – водителей, пешеходов и пассажиров – определяются специальными правилами»<sup>2</sup>. Первая половина 1970-х годов прошла под эгидой всеобъемлющего усиления мер по обеспечению безопасности дорожного движения. В 1977 году впервые в г. Риге проведена I Всесоюзная научно-практическая конференция по предупреждению дорожно-транспортного травматизма совместно с Министерством здравоохранения СССР, что ознаменовало начало нового витка истории, характеризующегося ростом научного интереса к участвовавшим случаям детской смертности в результате автодорожных происшествий и травматизма в СССР.

На этом же этапе зарождается такое движение, как ЮИД ГАИ. Обязанность по организации и становлению таких отрядов была вменена существовавшим в те годы и эффективно работавшим комсомольским организациям. Главной задачей отрядов ЮИД являлось активное участие в пропаганде Автодорожных правил среди детей и подростков и предупреждение нарушения ими этих правил. Отряды юных инспекторов выполняли следующую работу: организацию изучения школьниками Автодорожных правил; оборудование кабинетов и уголков безопасности движения, стендов; обеспечение безопасности движения детей в районе школы и местах проведения массовых мероприятий<sup>3</sup>. Организации ребят в подобного рода отряды способствовало проведение в 1966 году первого конкурса «За прочные знания и со-

<sup>1</sup> История Госавтоинспекции России [Электронный ресурс] / Материалы официального интернет-сайта Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации. URL: <http://www.gibdd.ru/about/history> (дата обращения: 27 мая 2015 г.).

<sup>2</sup> Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М., 1974. С. 9.

<sup>3</sup> Войтенков Е.А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х – середине 80-х гг. XX в. М., 2006. С. 48.

блюдение учащимися правил уличного движения». Несмотря на то, что конкурс проводился впервые, он имел выдающееся значение для осознания школьниками важности соблюдения порядка на дорогах. Также такого рода мероприятия доказали, что учить правила полезно и интересно. Но, к сожалению, к концу 1980-х годов в СССР в ходе социально-экономических преобразований эти движения прекратили существование, поскольку их работа оказалась невозможной и неэффективной в условиях рыночной экономики<sup>1</sup>.

В начале III этапа (1980–2001 годы) учитывая политические, социальные и экономические преобразования на территории страны происходит закономерное изменение управления государством системой обеспечения дорожной безопасности, направленное на ее организационное и правовое улучшение. Возникает цепочка взаимоотношений «человек–автомобиль–дорога», где особое внимание уделяется изучению причин аварий с участием транспортных средств, как объективных, так и субъективных. На этом этапе значительно расширился круг обязанностей Госавтоинспекции, служба все больше приобретает социальную и экономическую значимость. В это время стабильно работает система пропаганды безопасности дорожного движения среди школьников и детей: проводятся совещания-семинары по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, а также различные превентивные мероприятия. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 6 октября 1989 года создано Министерство внутренних дел РСФСР. С этого времени начался процесс разделения союзных и российских структур ГАИ. В 1990 году кризисные социальные явления приводят к сокращению профилактики автодорожных аварий и к сокращению служб безопасности движения. Осложнение обстановки с безопасностью дорожного движения вызывает рост аварийности, происходит рост числа преступлений против участников дорожного движения. Возникает криминальная «война на дорогах», происходит массовая гибель сотрудников автоинспекции при несении службы<sup>2</sup>. ГАИ работает в условиях распада существовавшей в СССР государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» ГАИ переименована в Государствен-

---

<sup>1</sup> Канунников А.М. О профилактике детского дорожно-транспортного травматизма // Административное право и процесс. 2013. № 3. С. 68–69.

<sup>2</sup> О нас [Электронный ресурс] // Материалы официального интернет-сайта Отдела ГИБДД Московского района г. Санкт-Петербурга. URL: <http://www.gibdd-spb.com/index.php/o-nas.htm> (дата обращения: 27 мая 2015 г.).

ную инспекцию безопасности дорожного движения – ГИБДД МВД Российской Федерации. ГИБДД теперь имеет статус специального органа, призванного осуществлять контрольные, надзорные и разрешительные функции по обеспечению безопасности дорожного движения.

IV этап (2001 год – настоящее время) – в этот период времени предпринимаются попытки наладить работа по взаимодействию структурных подразделений Госавтоинспекции с органами законодательной и исполнительной власти, общественными и коммерческими организациями для всестороннего анализа проблемы и поиска эффективных рычагов воздействия на субъекты профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Так, в 2003 году вступает в силу Приказ МВД России № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения», где определены основные направления деятельности подразделений Госавтоинспекции по пропаганде<sup>1</sup>. Тем самым была обеспечена возможность осуществления пропагандистской деятельности с привлечением к активному участию в проведении массовых мероприятий заинтересованных государственных и общественных организаций и объединений, оказания помощи представителям СМИ в подготовке информационных материалов по всем направлениям деятельности Госавтоинспекции. Вследствие этого усиливается внимание ГИБДД МВД России к пропаганде безопасности дорожного движения. Можно сказать, возникает многолетняя широкомасштабная пропагандистская и просветительская кампания в российском обществе и на международной арене. Российская Федерация участвует в IV Неделе безопасности дорожного движения Всемирной организации здравоохранения<sup>2</sup>. Немаловажное значение имеет создание на этом этапе Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения. Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2006 года № 237 было утверждено Положение об осуществлении ее деятельности<sup>3</sup>. Правительственная комиссия по

---

<sup>1</sup> Михайловский И.Г. Административная правосубъектность государственной инспекции безопасности дорожного движения в сфере правоохранительной деятельности: дис. ... канд. юрид. наук. Хабаровск, 2009. 187 с.

<sup>2</sup> О нас [Электронный ресурс] / Материалы официального интернет-сайта Отдела ГИБДД Московского района г. Санкт-Петербурга. URL: <http://www.gibdd-spb.com/index.php/o-nas.htm> (дата обращения: 27 мая 2015 г.).

<sup>3</sup> О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения: Постановление Правительства Рос. Федерации от 25 апреля 2006 г. № 237: ред. от 24 июня 2008 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2006. № 18, ст. 2004.

обеспечению безопасности дорожного движения является координационным органом, образованным для контроля за согласованностью действий федеральных органов исполнительной власти в этой области.

В том же 2006 году Правительство Российской Федерации принимает постановление, утверждающее федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», в которой впервые предпринимается попытка применения программно-целевого метода управления работаю по обеспечению безопасности дорожного движения в целом. Одной из задач, указанных в федеральной целевой программе, было сокращение детского дорожно-транспортного травматизма<sup>1</sup>. В 2013 году была принята вторая федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»<sup>2</sup>, где задачей ставится уже не сокращение детского дорожно-транспортного травматизма, а создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения и выработки у детей навыков устойчиво безопасного поведения на дорогах<sup>3</sup>, что говорит о более углубленном подходе к проблеме, анализе причин, способствующих совершению аварий с участием транспортных средств с участием детей. В настоящей программе говорится уже о необходимости налаживания более масштабного сотрудничества и партнерства полиции с заинтересованными сторонами в государственном, муниципальном и частном секторах с привлечением гражданского общества для достижения общей цели по снижению числа пострадавших и погибших в дорожно-транспортных происшествиях людей.

Проведя анализ имеющихся типичных правовых актов, приходим к выводу о том, что ни одним из них не узаконено понятие «детский дорожно-транспортный травматизм», хотя, как показывает анализ, проблема эта разносторонняя и предполагает консолидации усилий различных субъектов.

---

<sup>1</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2006. № 9, ст. 1020.

<sup>2</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864: ред. от 6 ноября 2014 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

<sup>3</sup> Там же.

В рамках проводимого исследования более подробно остановимся на изучении административной деятельности полиции по предупреждению аварий с участием транспортных средств с участием детей. В связи с этим считаем необходимым внести изменения в Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», изложив статью 2 «Основные термины» в следующей редакции:

- «детский дорожно-транспортный травматизм – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе защиты детей от опасностей дорожного движения и урегулированных административно-правовыми нормами, которые направлены на минимизацию причинения ребенку травм легкой и средней тяжести, полученных в результате дорожно-транспортного происшествия».

Вместе с тем логика и педагогическая наука, прежде всего, требуют четкого определения понятия «профилактика» в теории и практике обеспечения безопасности дорожного движения<sup>1</sup>. Используемые в медицинской и технической литературе подобные понятия не раскрывают сущности и особенностей юридического процесса предупреждения аварий на дорогах с участием детей. Изучив нормативно-правовую основу, закрепляющую основу деятельности ГИБДД МВД России, мы можем утверждать, что неразрывно связанными средствами предупреждения детского дорожного травматизма являются пропаганда безопасности дорожного движения и превентивные меры, направленные на сокращение фактов дорожно-транспортных аварий.

Изучив и проанализировав различные мнения ряда ученых-административистов в отношении терминов «предупреждение» и «профилактика» в контексте исследуемой нами проблемы, мы будем придерживаться мнения о тождественности данных понятий.

По мнению Н.В. Рыбкиной, «предупреждение правонарушений в сфере дорожного движения представляет собой работа, направленную на выявление и устранение причин возникновения аварий с участием транспортных средств и создание условий, обеспечивающих эффективность пропаганды норм и правил устойчиво безопасного поведения на дороге»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Материалы интернет-сайта Центра пропаганды [Электронный ресурс]. URL: <http://www.propaganda-bdd.ru/index.php?act=pages&id=15> (дата обращения: 1 июня 2015 г.).

<sup>2</sup> Рыбкина Н.В. Социально-культурная деятельность как средство профилактики детского дорожно-транспортного травматизма: дис. ... канд. пед. наук. Тамбов, 2006. 216 с.

Таким образом, административная работа полиции по предупреждению правонарушений в сфере детской дорожной безопасности ставит целью установление причин и условий, способствующих возникновению аварийных ситуаций на дороге.

На наш взгляд, данная работа должна включать в себя:

- разработку правовых норм, регулирующих правовые отношения по предупреждению правонарушений в сфере детской дорожной безопасности;

- определение главных направлений деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности;

- установление главных участников в деятельности по предупреждению правонарушений в сфере детской дорожной безопасности и отработку механизма контрольных и надзорных функций за работой данных субъектов;

- закрепление ответственности за нарушение правил детской дорожной безопасности.

В связи с этим, с учетом перечисленных элементов, под административной работой полиции по предупреждению правонарушений в сфере детской безопасности в рамках дороги предлагается понимать законную работу, направленную на выявление и ликвидацию причин и условий, способствующих возникновению аварийных происшествий с участием транспортных средств и детей, а также на разработку правовых норм, совершенствующих законодательство в этой сфере. Надо заметить, что работу такого характера призваны осуществлять органы внутренних дел, а именно подразделения ГИБДД МВД России и иные подразделения полиции. Как уже отмечалось выше, такая работа будет более эффективной по своей сути, если проводить ее, привлекая педагогов и других представителей образовательных организаций, привлекая сотрудников средств массовой коммуникации и общественных объединений.

Необходимо заметить, что предупреждение правонарушений в сфере детской дорожной безопасности является, по нашему убеждению, элементом обеспечения в целом дорожной безопасности. Данное понятие включает в себя не только работу различных субъектов профилактики по предупреждению административных правонарушений в области дорожного движения, повлекших в результате причинение вреда здоровью ребенка в виде травм, но и работу по предупреждению правонарушений, повлекших гибель детей и подростков в результате автодорожных аварий.

Обеспечение детской дорожной безопасности, на наш взгляд, важнейшая задача современного российского общества. Сложность

указанной задачи заключается в том, что дети попадают в дорожно-транспортные происшествия, не только по собственной вине, но и по вине взрослых. В связи с этим административная работа полиции по вопросам обеспечения детской дорожной безопасности обязана быть направлена не только на детей, но и на взрослых.

Процессом предупреждения административных правонарушений в сфере детской безопасности на дорогах, как и любым другим социальным явлением, можно и нужно управлять. Чтобы процесс управления стал более эффективным, для начала необходимо выявить основные причины этого явления.

Основной причиной аварий с участием транспортных средств является опасное, не отвечающее требованиям автодорожных правил поведение участников дорожного движения в момент непосредственного их участия в дорожном движении. На поведение водителя, пешехода, пассажира в достаточной мере влияет окружающая среда. В аспекте обеспечения детской дорожной безопасности в условиях дорожного движения понятие «окружающая среда» является тождественным термину «дорожная среда». Дорожная среда для участников дорожного движения представляет собой, на наш взгляд, сложную систему, оказывающую постоянное влияние на человека и воздействующую на него. Вместе с тем, надо сказать, это воздействие не часто приводит к позитивному результату, а нередко увеличивает долю риска в процессе движения, способствуя неверной оценке дорожной обстановки и собственных возможностей. Данное обстоятельство зачастую приводит к возникновению аварийных ситуаций, опасных не только для водителей, но и для остальных участников дорожного движения.

Дорожная среда участников движения имеет, по нашему убеждению, как внешнюю сторону, так и внутреннюю, и их необходимо учитывать при определении причин возникновения аварий с участием транспортных средств. Внешняя сторона дорожной среды представляет собой непосредственно окружающую среду, а внутренняя в свою очередь определяется духовным состоянием участника дорожного движения. Элементы внешней дорожной среды характеризуются совокупностью факторов, серьезно проявляющихся в условиях дорожного движения, и факторов, непосредственно характеризующих работу человека. К ним относятся:

- объективные факторы внешней дорожной среды: погодные условия в момент участия в дорожном движении, конкретно окружающая среда (населенный пункт, загородная дорога); временная обста-

новка (сезонность, день недели, месяц, рабочий день или выходной, время суток);

- субъективные факторы внешней дорожной среды, то есть связанные с непосредственной работой человека: многообразие транспортных средств; технические средства регулирования; особенности скоростного режима участников движения, а именно продолжительность и периодичность смены сигналов светофора или сигналов регулировщика; планируемое время на преодоление пути; состояние окружающей среды (уровень загазованности; освещенность; запыленность; шум).

В свою очередь к факторам внутренней дорожной среды относятся:

- психологические: состояние человека, его самочувствие, возраст участника дорожного движения, темперамент и характер человека;

- воспитательно-образовательные: свойства личности (способности, навыки, потребности, мотивы поведения), уровень подготовки и опыт управления автомобилем.

Таким образом, вышеизложенное позволяет сделать вывод, что дорожная среда оказывает существенное влияние на причины возникновения автодорожных аварий, а внутренние и внешние факторы дорожной среды способствуют возникновению аварийных ситуаций, в том числе и с участием детей. На наш взгляд, очевидно, что основной причиной аварий с участием транспортных средств является неправомерное поведение участников дорожного движения.

Дети являются самыми незащищенными участниками в дорожном движении. Это объясняется не столько индивидуальными особенностями детей, сколько действием (бездействием) взрослых участников дорожного движения, а также иными опасными условиями. Безусловно, некоторые факторы риска детского дорожно-транспортного травматизма связаны с психофизическим развитием детей. Например, невысокий рост и малый вес делает их более уязвимыми для травм (числа травм и тяжести их последствий), а уровень умственного развития детей не всегда позволяет им в полной мере оценивать риск. Следует также заметить, что по мере взросления у многих детей появляется мотивация к рискованному поведению, поддержанию авторитета в компании сверстников. Не маловажное значение играет транспортная среда, транспортные средства, а также нормы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В большинстве стран Евросоюза детский травматизм в условиях дороги является основной причиной детской смертности и инвалид-

ности. Ежедневно дети становятся участниками дорожного движения, будь то ребенок-пешеход (получая травмы при пеших прогулках, игре на улице), или ребенок-пассажир (вследствие дорожно-транспортного происшествия с участием как общественного, так и личного транспорта), ребенок-водитель (игнорирование правил передвижения на велосипеде, мопеде или мотоцикле), что делает их уязвимыми перед дорожно-транспортными происшествиями.

По данным Всемирной организации здравоохранения (далее ВОЗ) ведущими причинами непреднамеренных травм с летальным исходом являются дорожное движение (39 %), утопление (14 %), отравление (7 %), пожары и падения (по 4 %). Если рассматривать причины смертности детей исходя из возрастного критерия, то следует заметить, что смертность детей в возрасте до 10 лет по причине дорожно-транспортного происшествия (далее ДТП) составляет 21 % (по причине утопления также 21 %), далее следует отравление – 8 %, у детей старше лет смертность по причине ДТП составляет 51 %, утопление 9 % и отравление 7 %. Ежегодно, в Европейских странах по причине ДТП погибает 16400 детей и молодых людей в возрасте до 19 лет.

Статистика смертности в государствах Евросоюза колеблется в широких границах: между страной с высоким стандартизированным порогом смертности (данной страной в период с 2013 года по 2015 год была признана Российская Федерация – 10,7 на 100000 населения) и одной из стран с наиболее низким уровнем смертности (Швеция – 3,3 на 100000 населения) разница более чем в три раза.

Вероятность смерти по причине ДТП у детей в странах с низким и средним уровнем развития экономики в 1,6 раза выше, чем у детей из стран с высоким уровнем развития экономики.

Распределение случаев смерти на дорогах по типу участников дорожного движения изменяется в зависимости от возраста. Как отмечает в докладе Всемирная организация здравоохранения, в большинстве случаев смерти по причине ДТП среди детей в возрасте от 0 до 14 лет в Европейских странах приходится на пешеходов (48 %), за ними следуют пассажиры автомобилей (32 %), велосипедисты (9 %) и мотоциклисты (6 %). Дети в возрасте от 15 до 17 лет чаще гибнут в авариях с участием автомобилей или моторных двухколесных транспортных средств, чем в качестве пешеходов и велосипедистов.

Как видно, дети старшего возраста больше подвержены риску, связанному с автомобилями и моторными двухколесными транспортными средствами, а дети младшего возраста – с ходьбой пешком или ездой на велосипеде.

Анализ данных полиции о случаях смерти среди детей младше 17 лет по типу участника дорожного движения в Европейских странах показывает, что 36 % смертей приходится на пассажиров транспортных средств, 35 % – на пешеходов, 18 % – на водителей и пассажиров моторных двухколесных транспортных средств (мопедов и мотоциклов), 4 % – на велосипедистов, а остальные 7 % приходятся на других участников дорожного движения, таких как грузовые автомобили или общественный транспорт.

В Российской Федерации более 35 % погибших детей и подростков при ДТП участвовали в процессе движения в качестве пассажиров, 50 % – в качестве пешеходов, остальная часть – в качестве велосипедистов либо управляли транспортным средством. Вместе с тем отмечу, что количество ДТП, в которых пострадали дети-пешеходы в 2016 году снизилось по сравнению с 2014 годом почти на 28 %, а число пострадавших детей и подростков сократилось по сравнению с указанным годом на 27 %.

Однако, несмотря на то, что в последнее время наметилась общая тенденция снижения абсолютных значений главных показателей аварийности с пострадавшими детьми-участниками дорожного движения всех категорий, динамику роста сохраняет количество ДТП и число раненых в них детей-пассажиров.

К основным факторам риска, влияющим на изменение количества детей, пострадавших в результате ДТП, можно отнести:

Во-первых, социально-политические и социально-экономические изменения. С переходом к рыночной экономике в странах Восточной Европы отмечается рост автомобилизации. В Российской Федерации увеличение количества транспортных средств (далее ТС) происходит ежегодно, на конец 2010 года парк автотранспортных средств насчитывал более 43 млн единиц транспорта, тогда как в 2016 году в Российской Федерации насчитывалось уже более 53 млн транспортных средств.

Помимо этого, следует учесть, что дети из стран с низким уровнем развития экономики более подвержены риску дорожно-транспортного травматизма. Однако не только экономическое развитие страны играет важную роль в обеспечении безопасности детей на улицах и дорогах, но и резко выраженное социально-экономическое неравенство внутри страны. Исследования, проведенные в Соединенном Королевстве, показали, что дети безработных как пассажиры автомобилей гибнут в 5,5 раз чаще, как пешеходы или велосипедисты — в 20 раз чаще, нежели дети из высшего социального класса. А молодые водители из обездоленных слоев общества чаще передвигаются

на мопедах и мотоциклах, не имея права управления транспортным средством, неосторожно и не пристегнувшись.

Во-вторых, конструкция дорог (улично-дорожная сеть). На риск детского дорожно-транспортного травматизма влияет конструкция и планировка улиц и автодорог. Защитными факторами являются наличие безопасных зон для игр и ходьбы, а также барьерные ограждения, внедрение конструктивных элементов дороги для снижения скоростного режима, пешеходных мостиков-переходов и т.д. Безопасная конструкция дорог позволяет защищать различных участников дорожного движения, включая наиболее уязвимых. К сожалению, крайне низкое качество имеют российские автомобильные дороги общего пользования: 8 % автодорог приходится на грунтовые, одна треть дорог имеет гравийное и щебеночное покрытие.

Тем не менее, в отчете Правительства РФ перед Государственной Думой обозначено, что в 2016 году на дорожно-строительные работы будет направлено более 700 миллиардов рублей, выделенных из государственного бюджета и эта сумма на 40 % выше, нежели в 2015 году.

В-третьих, употребление алкоголя и наркотических средств. Употребление алкоголя в совокупности с активной маркетинговой политикой со стороны производителей алкогольной продукции приводит к увеличению роста случаев управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии. Необходимо сказать, что к 2016 году в Российской Федерации количество ДТП, совершенных по причине управления ТС водителем в состоянии алкогольного опьянения значительно сократилось в силу разного рода принятых мер.

В-четвертых, изменение модели передвижения. За последние годы, в странах ЕС рост числа автомобилей на дорогах составил 37 %. В то же время число общественного транспорта выросло на 6 %. Это означает, что большинство людей предпочитает пользоваться личными транспортными средствами. Приведенные показатели статистики свидетельствуют о снижении смертности детей-пешеходов и детей-велосипедистов в странах ЕС, т.к. дети основную часть времени проводят с родителями в личных автотранспортных средствах, пренебрегая пешими прогулками, предпочитают передвигаться на транспорте.

Интересно заметить, несколько отходя от тематики, что повышение уровня автомобилизации приводит к тендерным (англ. gender – род, пол, половая дифференциация) изменениям в обществе. Исходя из доклада Всемирной организации здравоохранения, наибольшее различие в смертности между женским полом и мужским составляет 1:3 и возникает в возрастной группе от 15 до 19 лет. Данное обстоя-

тельство объясняется тем, что в Европе лица мужского пола чаще пользуются мопедами, мотоциклами и автомобилями. Тем не менее, данные соотношения показателей в странах Европы отличаются, т.к. в разных странах разные возрастные требования к управлению моторным двухколесным транспортным средством. Так, минимальный возраст для управления моторным двухколесным транспортным средством во Франции, Испании и Швейцарии составляет 14 лет, а в других странах он составляет 15 или 16 лет. В Российской Федерации данный порог составляет 16 лет.

Подытоживая сказанное, можно сделать вывод, что из всех вышперечисленных факторов риска, основным фактором следует признать социально-экономический, который является предпосылкой для возникновения и развития иных факторов. Иными словами, основной составляющей в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма является финансирование, от полноты реализации которого будут зависеть как информационно-пропагандистские мероприятия, так и материальная сторона рассматриваемой сферы. Проблему травматизма детей на дороге можно решить только при совместной работе школы, сотрудников Госавтоинспекции и активном участии родителей.

Осуществление мероприятий по пропаганде устойчиво безопасного поведения детей при участии в дорожном движении позволит достичь положительного эффекта в повышении безопасности дорожного движения среди всех категорий этого сложного процесса.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают или получают ранения свыше 275 тыс. человек. На дорогах за последние 9 лет погибли 9852 ребенка в возрасте до 16 лет, травмированы 209223 ребенка. Дети являются самыми уязвимыми участниками дорожного движения.

Проблема безопасности детей на дороге волнует все мировое сообщество. Согласно Международной конвенции о правах ребенка ребенком считается лицо, не достигшее 18 лет. Статистика же часто выделяет категорию детей – до 12 лет, и подростков – от 12 до 16 лет.

Так, как уже отмечалось, согласно данным Всемирной организации здравоохранения, ведущими причинами непреднамеренных травм с летальным исходом являются:

- дорожное движение – 39 %;

- утопление – 14 %;
- отравление – 7 %;
- пожары и падения – по 4 %;
- иные случаи – 32 % .

Как мы видим, в большинстве стран Евросоюза детский дорожно-транспортный травматизм (далее – ДДТТ) является одной из главных причин детской смертности и инвалидности. Ежедневно дети становятся участниками дорожного движения, будь то ребенок-пешеход (получая травмы при пеших прогулках, игре на улице), или ребенок-пассажир (вследствие дорожно-транспортного происшествия с участием как общественного, так и личного транспорта), ребенок-водитель (игнорирование правил передвижения на велосипеде, мопеде или мотоцикле), что делает их уязвимыми перед дорожно-транспортными происшествиями. Безусловно, некоторые факторы риска детского дорожно-транспортного травматизма связано с психофизическим развитием детей. Психология детей характеризуется поверхностным восприятием требований соблюдения автодорожных правил, легкомысленным отношением к переходу дороги, малым практическим опытом. Например, невысокий рост и малый вес делает их более уязвимыми для травм, а уровень умственного развития детей не всегда позволяет им в полной мере оценивать риск. Наиболее частой причиной детского дорожно-транспортного травматизма является их игровая или иная увлеченность. Концентрация внимания на увлекающих моментах игры создает условия, когда дети выскакивают на часть автодороги, переходят улицу по запрещающему сигналу светофора, либо там, где его вообще нет. Крайне опасным для кризисной ситуации является действие детей: логически непрогнозируемое их поведение. Следует также заметить, что по мере взросления у многих детей появляется мотивация к рискованному поведению, поддержанию авторитета в компании сверстников. Не маловажное значение играет транспортная среда, транспортные средства, а также нормы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Если рассматривать причины смертности детей исходя из возрастного критерия, то следует заметить, что смертность детей в возрасте до 10 лет по причине ДТП составляет 21 %, по причине утопления – также 21 %, далее следует отравление – 8 %. У детей старше 19 лет смертность по причине ДТП составляет 51 %, утопление 9 % и отравление 7 % .

В Российской Федерации, согласно статистике, за январь–март 2013 года было совершено 3011 ДТП с участием детей, в которых погибло 118, и ранено 3181 детей. За аналогичный период времени 2014

года было совершено 3124 ДТП, в которых погибло 112, а ранено 3317 детей.

Число детей, пострадавших в результате ДТП по собственной неосторожности за 3 мес. 2013 года составляет 826 случая, за аналогичный период 2014 года – 1558 случая.

Если коснуться причин ДТП с участием детей, то следует заметить, что основными видами нарушений среди водителей являются превышение установленной скорости, несоответствие скорости конкретным условиям движения, выезд на полосу встречного движения. Являясь пешеходами, дети чаще всего переходят проезжую часть в неустановленном месте или вне пешеходного перехода либо неожиданно выходят на часть автодороги из-за ТС или иного сооружения. Дети-пассажиры чаще всего страдают в результате нарушений правил применения ремней безопасности, к тому же, нарушений правил перевозки их водителями транспортных средств. Наибольшее же число аварий происходит с детьми-пассажирами легковых транспортных средств.

Так, анализ статистических данных позволяет нам сделать вывод о том, что, за январь-март 2013 погибло 82 ребенка-пассажира, что превышает число ДТП с причастностью детей-пешеходов – 35 погибших, и детей-велосипедистов – ни одного погибшего. За аналогичный период времени 2014 года погибло 74 ребенка-пассажира, что также превышает число ДТП с причастностью детей-пешеходов – 39 погибших, и детей-велосипедистов – 1 погибший. Также, следует заметить, что, согласно статистике, число ДТП с причастностью мальчиков превышает число ДТП с причастностью девочек. Наибольшее число ДТП с участием детей совершается в городах и населенных пунктах.

Существует ряд различных факторов или особенностей развития детей, которые влияют на их поведение на дороге. Выделим наиболее определяющие данное поведение факторы – это физиологические и психологические. Целесообразно рассмотреть более подробнее каждую из групп факторов.

#### 1. Физиологические факторы (возрастные).

Во-первых, ребенок до 8 лет плохо распознает источники звуков, т.е. не всегда может распознать, откуда раздается шум, и слышит только те звуки, которые ему интересны.

Во-вторых, поле зрения ребенка гораздо меньше, сектор обзора меньше, чем у взрослого. В 5-летнем возрасте ребенок ориентируется лишь на расстоянии до 5 метров. В 6 лет ребёнок начинает оценивать события на расстоянии 10-метров, что составляет примерно 1/10 часть

поля зрения взрослого человека. Вследствие чего, машины, которые находятся слева и справа, но не располагающиеся на указанном расстоянии, остаются им не замеченными.

В-третьих, по сравнению со взрослыми, реакция у ребенка более замедленная, а, значит, ему необходимо больше времени, чтобы заметить и отреагировать на приближающуюся опасность.

В-четвертых, ориентация «налево-направо» у ребенка приобретает не ранее, чем в 7-8 лет. Таким образом, мы видим, что физиологические факторы развития детей, такие как слух, зрение, реакция на опасность, ориентация в пространстве, играют большое значение в его поведении на дороге. Тем самым, данная группа факторов оказывает значительную роль на безопасность нахождения детей как в пределах, так и за пределами дорог.

## 2. Психологические факторы.

Во-первых, у детей дошкольного возраста отсутствуют понятия о реальном движении транспортных средств, т.е. оставаясь в «мире игрушек», они думают, что транспортные средства могут также мгновенно останавливаться.

Во-вторых, внимание ребенка сосредоточено только на том, что он делает. Если что-то привлечет его внимание, ребенок устремляется к этому, забывая обо всем.

Таким образом, психологические факторы, как и физиологические, несомненно, влияют на дорожно-транспортную безопасность детей. Разделение реальности и игры у ребенка происходит постепенно уже в школе, внимание детей рассеяно. В этом возрасте он не в состоянии прогнозировать возможность наступления неблагоприятных последствий. И самое важное, что необходимость собственного устойчиво безопасного поведения на дороге, им недооценивается.

Итак, рассмотрим наиболее типичные нарушения автодорожных правил, которые зачастую совершают как дети, так и другие участники дорожного движения. Именно данные нарушения не редко являются причинами ДТП с участием детей.

1. Неподчинение сигналам регулирования. Дети дошкольного и младшего школьного возраста медленно реагируют на смену сигналов светофора. Они полагают, что при горящем красном сигнале светофора и отсутствии вместе с тем транспортных средств, они успеют перейти дорогу. Но автомобиль на большой скорости может появиться внезапно, в результате чего произойдет наезд. Опасность подстерегает детей и при мигающем зеленом сигнале светофора, не понимая его значения, дети перебегают дорогу и попадают под колеса автомобиля.

2. Нахождение на дороге дошкольников и младших школьников без сопровождения взрослых. Оказавшись на дороге без сопровождения взрослых, дети попадают в ДТП в силу того, что в полной мере не могут самостоятельно ориентироваться в пространстве, не осознают опасности движущихся транспортных средств. Обманчивое мнение о том, что если они видят автомобиль, то и водитель видит их, приводит к ДТП.

3. Нарушение автодорожных правил взрослыми при переходе проезжей части дороги. Небрежное отношение родителей к правилам дорожного движения, зачастую, также может привести к ДТП с участием детей. Например, держа ребенка за руку, родитель нарушает какое-либо правило. Поэтому вследствие ДТП по вине родителей, ребенок становится его полноправным участником.

4. Незнание правил перехода перекрёстка. Нарушение данного правила состоит в том, что дети перебегают или переходят часть автодороги вдали от пешеходного перехода либо в центре перекрестка. В результате неожиданного появления маленьких пешеходов, водитель не успевает затормозить, что приводит к неблагоприятным последствиям.

5. Многие дети не знают о том, что велосипед – это не такой уж и безобидный вид транспортного средства, так как водитель велосипеда не защищен, как водитель автомобиля, кузовом или кабиной и в движении велосипед неустойчив. Водить велосипед по улицам и дорогам могут учащиеся не моложе 14 лет. Прежде чем выехать на дорогу, велосипедист должен не только хорошо изучить велосипед и научиться его водить, но и отлично изучить и знать правила дорожного движения. Большое число ДТП с причастностью детей-водителей происходит в результате управления последними мопедами и мотоскутерами. Подавляющее большинство пострадавших детей, управляли мопедами и мотоскутерами на дорогах общего пользования без использования шлемов и защитной амуниции. Ребенок должен знать и понимать, что за рулем мотоцикла или мопеда, он – полноценный участник дорожного движения и должен быть также ответственен и внимателен, как и другие водители. Довольно распространенной в современной России причиной ДТП с участием детей является состояние алкогольного или наркотического опьянения. Причем в этом состоянии может находиться, как взрослый, так и ребенок. Взрослый, управляя транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, в силу воздействия алкоголя на организм, нередко является участником ДТП, в частности ДТП с участием детей. Подростки и стар-

шекласники нередко попадают в ДТП, если находятся на проезжей части в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.

Нахождение детей со взрослыми в салоне автомобиля в качестве пассажиров, без детских удерживающих устройств и ремней безопасности нередко становится следствием различных неблагоприятных последствий совершения ДТП. Причиной гибели и ранений детей в ДТП может быть нахождение ребенка на переднем сиденье до 12 лет, на руках у взрослых или из-за отсутствия ремней. Родители-водители не пристегивают своих юных пассажиров ремнями безопасности, не используют детские удерживающие устройства. Несмотря на то, что взрослые осознают, что автомобиль – это источник повышенной опасности, однако они постоянно забывают о том, что в этом «источнике» ездят дети, подвергаясь еще большей опасности, чем они. Ведь маленький ребенок не в состоянии адекватно вести себя в критической ситуации (при аварии или экстренном торможении). По данным Всемирной организации здравоохранения, использование в транспортных средствах детских удерживающих устройств позволяет снизить смертность среди детей на 54 %, риск получения травм – на 76 %, а тяжелых травм – на 92 %.

Тем не менее, в России ежегодно гибнет в автодорожных происшествиях около 1 тысячи детей и более 20 тысяч получают различные ранения, являясь пассажирами автотранспортных средств. Печальная статистика свидетельствует, что 5 % побывавших в аварии детей погибают. Подводя итоги, отметим, что причин и условий, способствующих возникновению ДТП с участием детей и подростков, довольно много. В одних случаях виновными в ДТП являются водители, взрослые, которые не держали детей за руку, или сами нарушали правила дорожного движения. В других случаях виновными являются сами дети-нарушители ПДД. Анализ раскрытого нами причинно-следственного механизма ДТП позволил выявить основные причины возникновения аварийных ситуаций, нередко завершающихся дорожными происшествиями. По отношению к детям это неумение прогнозировать дорожную обстановку (неосознанная степень опасности); незнание мер обеспечения устойчиво безопасного движения; нежелание выполнять безопасные действия, пренебрежительное отношение к ним, недисциплинированность; подчинение неверным, опасным привычкам поведения на улице; неосознанное подражание другим лицам (нередко родителям или рядом находящимся пешеходам), нарушающим правила безопасности движения; потеря бдительности; другие опасные действия и явления. Вместе с этим, к сожалению, большин-

ство взрослых не всегда отчетливо представляют себе причинно-следственный механизм аварийности.

Представляется целесообразным многообразие причин, в результате которых дети попадают в дорожно-транспортные происшествия, разделить на группы по следующим основаниям:

1. По лицам, виновным в дорожно-транспортном происшествии:

- дети, которые часто сами становятся виновниками автодорожных происшествий. Причины могут быть следующими: переход дороги в неположенном месте; неожиданный выход из-за сооружений, транспорта, насаждений и других препятствий, затрудняющих обзор; игра вблизи проезжей части; движение по проезжей части в направлении, попутном движению транспортного средства; езда по проезжей части на велосипеде, самокате, роликах; незнание правил перехода перекрестка; сокращение бдительности вследствие усталости после учебных занятий;

- водители, которые не увидели детей, переходящих дорогу, из-за высокой скорости движения транспортного средства; совершили наезд на ребенка из-за невнимательности и усталости; нарушили правила пассивной и активной безопасности при перевозке детей;

- иные взрослые участники дорожного движения, которые нередко способствуют совершению аварий с участием транспортных средств с участием детей, не сопровождая их при переходе проезжей части; демонстративно не соблюдают правила дорожного движения, что приводит в результате к копированию детьми взрослого законопослушного поведения на дороге.

2. По категории участника дорожного движения:

- водители, совершающие дорожно-транспортное происшествие с участием детей по причине превышения скорости, несоблюдения Автодорожных правил, алкогольного опьянения или иного вида опьянения во время управления транспортным средством, отсутствия уровня культуры вождения, уважения к другим участникам движения и, в результате, личной недисциплинированности. К тому же водителями могут быть и подростки, управляющие велосипедом, скутером или мопедом;

- пешеходы, в основном не соблюдающие Правила дорожного движения, а также просто их не знающие и, соответственно, действующие интуитивно;

- пассажиры, которыми являются дети, зачастую своим поведением отвлекают водителя от дороги, что приводит к возникновению опасных ситуаций и, как следствие, дорожным авариям.

3. В связи с особенностями развития детей:

- психофизиологическими особенностями детей, характеризующимися тем, что они зачастую не предвидят опасности; у детей недостаточно сформирована координация движений, которая не позволяет одновременно видеть и оценивать ситуацию на дороге впереди и сбоку, неразвита боковое зрение;

- возрастными особенностями, в силу которых дети не могут объективно воспринять расстояние до автомобиля и начинают движение по переходу проезжей части.

#### 4. По характеру:

- субъективные, которые зависят от воли человека: (нарушение автодорожных правил; опасное поведение ребенка на дороге; низкий уровень дисциплины участников дорожного движения, выражающийся в сознательном невыполнении установленных требований; низкий уровень уровня культуры управления автомобилем);

- объективные, которые от воли человека не зависят: погодные условия, низкое качество дорожного полотна, освещение, время суток).

Согласно статистическим данным, за период с 2011 года по настоящее время количество аварий с участием транспортных средств с участием детей снизилось на 702 случая (с 20251 до 19549), причем самое большое количество аварий с участием транспортных средств с участием детей пришлось на 2013 год<sup>1</sup>. Из диаграммы видно, что число аварий с участием транспортных средств с участием детей в 2011 и 2012 годах последовательно возрастало и в 2013 году достигло некоторого пика с увеличением на 897 случаев (с 2011 по 2013 год), а в 2015 году достигло максимальной величины за анализируемые 5 лет, увеличившись на 4543 случаев по сравнению с 2011 годом. Причиной тому видится не только увеличение количества автомобилей и нарушителей, но и возросшая численность детского населения (с 30006 в 2011 году до 31221 в 2015 году).

---

<sup>1</sup> Количество ДТП с участием детей и погибших в них детей в Российской Федерации за 2011–2016 гг. // Приложение № 2.

**Показатели соотношения роста численности детского населения и числа детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, за 2011–2016 годы<sup>1</sup>**

<b>Год</b>	<b>Численность детского населения</b>	<b>Количество детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях</b>
2011	30006	944
2012	29839	940
2013	29969	872
2014	30340	878
2015	31221	1028
2016	31715	933

Вместе с тем число погибших детей, как показывают статистические данные, постепенно снижалось (в период с 2012 по 2014 год), а в 2015 году увеличилось сразу на 84 факта (944 и 1028).

Количество аварий с участием транспортных средств с участием детей-пассажиров, как видно из составленной диаграммы, увеличилось на 414 случаев (с 8231 до 8645), факты гибели детей-пассажиров сократились на 111 случаев (с 541 до 430)<sup>2</sup>. Приведенные данные показывают, что наибольшее количество аварий с участием транспортных средств с участием детей-пассажиров пришлось на 2013 и 2014 годы, а число смертельных случаев в 2014 году увеличилось на 10 по сравнению с 2012 годом. Причиной некоторого увеличения числа погибших детей-пассажиров в 2013 и 2014 годах может стать также небольшое увеличение численности детского населения в России. Вместе с тем необходимо заметить, что в 2014 году в России стали действовать новые правила перевозки групп детей в автобусах, что, безусловно, принесло пользу и дало положительный результат в борьбе за сохранение жизней детей и их здоровья.

Наряду с этим и по диаграмме это отчетливо видно, что количество аварий с участием транспортных средств с участием детей-пешеходов последовательно снижалось с 9474 до 8356 (на 1118 случа-

<sup>1</sup> Материалы интернет-сайта [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 20 апреля 2016 г.)

<sup>2</sup> Количество ДТП с участием детей и погибших в них детей в Российской Федерации за 2011–2016 гг. // Приложение № 2.

ев, кроме 2015 года, где число пострадавших детей увеличилось на 241 по сравнению с достигнутым уменьшением в 2014 году). Число погибших детей снизилась на 76 фактов, за исключением 2012 года, где число погибших детей было 320, что больше, чем в 2012, на 13 случаев<sup>1</sup>.

К тому же, совсем нерадостна статистика с участием детей-водителей. Как видно из диаграммы, количество пострадавших детей, участвовавших в дорожном движении в качестве водителей, за 5 лет увеличилось на 274 случая, а число погибших детей-водителей – на 15<sup>2</sup>. Таким образом, выявление и классификация причин аварий с участием транспортных средств с участием детей позволяет определить рациональные пути предупреждения фактов детского дорожно-транспортного травматизма, устраняя их причины и воздействуя на факторы, способствующие высокой аварийности. Приведенные статистические данные и классификация причин, способствующих возникновению автодорожных аварий с участием детей, подтверждают факт того, что дети не обладают необходимыми для современных условий жизни навыками устойчиво безопасного поведения в дорожной среде, не умеют правильно оценивать и предвидеть развитие автодорожных ситуаций, а также последствия нарушения автодорожных правил.

На основании проанализированного выше можем прийти к выводу о том, что, несмотря на большое количество исследований, посвященных защите прав и законных интересов несовершеннолетних<sup>3</sup>, а также уделение серьезного внимания причинам детского травматизма на транспортных дорогах, в юридической литературе, в нормативных правовых актах отсутствует понятие «детский дорожно-транспортный травматизм». А проведенный анализ статистических данных свидетельствует о серьезности проблемы и необходимости формулирования данного понятия, чтобы обеспечить целенаправленное и предметное противодействие сложившейся ситуации, а также способствовать формированию правоприменительной практики в данной

---

<sup>1</sup> Количество ДТП в Российской Федерации за 2011–2016 гг. с участием детей-пешеходов и погибших в них детей-пешеходов // Приложение № 3.

<sup>2</sup> Количество ДТП в Российской Федерации за 2011–2016 гг. с участием детей-водителей и погибших в них детей-водителей // Приложение № 4.

<sup>3</sup> Булаевский Б.А. Правовое положение несовершеннолетних по российскому гражданскому законодательству: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1997; Чернова Г.Ш. Некоторые вопросы гражданско-правового положения несовершеннолетних по новому гражданскому законодательству России: дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 1997; Голышева Л.Ю. Правовое положение детей в России: дис. ... канд. юрид. наук. Ставрополь, 2002; Бутько О.В. Правовой статус ребенка: теоретико-правовой анализ: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2004.

сфере. Для обеспечения эффективного применения административно-правовых средств с целью правового регулирования исследуемых общественных отношений достаточно важно сформулировать указанное понятие. На наш взгляд, детский дорожно-транспортный травматизм в системе детской дорожной безопасности представляет собой самостоятельное социальное явление.

Таким образом, работа по предупреждению правонарушений в сфере детской дорожной безопасности является элементом обеспечения дорожного движения, которая включает в себя не только административную работу полиции по предупреждению детского травматизма в условиях дорожного движения, но и работу по предупреждению фактов гибели детей в результате аварий с участием транспортных средств и детей.

## **§ 1.2. Правовое регулирование деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности**

Стремительное развитие автомобилизации в России, обеспечение и защита индивидуальных и общественных интересов участников дорожного движения составляют основополагающие направления современной политики нашего государства, которая сформировалась в период проведения административной реформы. Как отмечено в федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», «...обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию»<sup>1</sup>. Постоянный рост количества автомобилей, участвующих в дорожном движении, как следствие, увеличение случаев аварий с участием транспортных средств и участием детей показывает, что, в рамках исследования, необходимо обратиться к административно-правовой основе деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности.

Что касается понятия правового регулирования, то оно является объектом изучения науки юриспруденция. К тому же, право существует для того, чтобы регулировать возникающие общественные отно-

---

<sup>1</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864: в ред. от 6 ноября 2014 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

шения. По своей сути процесс регулирования не может действовать сам по себе, не имея четкой структуры действий, на основе которой осуществляется рассматриваемый процесс. На наш взгляд, все составляющие этого процесса и носят название механизма правового регулирования. По мнению С.С. Алексеева, предметом правового регулирования являются разнообразные общественные отношения, которые объективно по своей природе могут поддаваться нормативно-организационному воздействию и в существующих условиях требуют такого воздействия, осуществляемого при помощи юридических норм и всех иных юридических средств, образующих механизм правового регулирования<sup>1</sup>. Из сказанного становится понятно, что возникающие общественные отношения должны поддаваться правовому регулированию и быть важными для общества, то есть быть социально значимыми.

По мнению С.Г. Соловьева, требуют ли общественные отношения именно правового регулирования, зависит также от регулятивной способности различных социальных норм: могут ли они посредством своего воздействия привести к упорядоченности общественных отношений. Это определяется используемыми средствами, формой закрепления и механизмом воздействия норм, обеспеченностью принудительной силой, способностью урегулировать (закрепить четкие требования, предписания, определяющие, каким должно быть поведение субъектов), а не просто оценить общественные отношения. Так, например, нормы морали являются достаточно универсальными, но они могут дать только оценку отношениям, возникающим между людьми в таких сферах, как управление, осуществление хозяйственной, производственной деятельности, охрана правопорядка. Эти сферы требуют наличия специализированных норм, позволяющих определить конкретную модель отношения, права и обязанности их участников. Указанные нормы также не будут справляться с регулированием обозначенных сфер общественных отношений в силу своего формального закрепления (в устной форме) и обеспеченности принудительными возможностями исключительно только общества<sup>2</sup>.

Как уже отмечалось, правовое регулирование осуществляется с помощью механизма, который в свою очередь представляет собой некую совокупность средств и методов воздействия на регулирование общественных отношений для необходимого соблюдения закреплен-

---

<sup>1</sup> Алексеев С.С. Теория права. М.: Бек, 1995. 320 с.

<sup>2</sup> Соловьев С.Г. Понятие предмета правового регулирования и его взаимосвязь с другими юридическими категориями // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2012. № 1.

ных в законодательстве норм права и применения в повседневной жизни существующих правил поведения.

Для решения задач по обеспечению безопасности дорожного движения, где участниками являются дети, работа государственных органов обязана быть нацелена на оптимизацию регулирования социальных, экономических основ и принципов, характерных для государственного управления в исследуемой сфере. К тому же, необходимо определить компетенцию подразделений полиции как субъектов управления, а также виды ответственности и порядка привлечения к ней в случае ненадлежащего исполнения своих обязанностей или неправомερных действий. В свою очередь работа органов государственного управления по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и гибели детей в результате аварий с участием транспортных средств необходимо направить на установление процедуры и выработке алгоритма действия субъектов данной деятельности.

Для достижения положительного результата, на наш взгляд, имеется необходимость важных теоретических исследований, посвященных проблемам государственного управления. Современное развитое правовое государство существует благодаря процедурам государственного управления, закрепленных посредством норм права. По мнению Г.В. Атаманчука, исследовавшего в свое время вопросы государственного управления, «государственное управление – это практическое, организующее и регулирующее воздействие государства (через систему своих структур) на общественную и частную жизнь работа людей для ее упорядочения, сохранения или преобразования, опирающееся на его властную силу»<sup>1</sup>.

По словам Д.А. Гавриленко, «государственное управление – подзаконная работа, осуществляемая в процессе повседневного и непосредственного руководства хозяйственным, социально-культурным и административно-политическим строительством»<sup>2</sup>.

На наш взгляд, государственное управление является работой государства, которая направлена на обеспечения условий исполнения различных положений нормативных правовых актов и их практическую реализацию органами исполнительной власти. Право является

---

<sup>1</sup> Атаманчук Г.В. Теория государственного управления: курс лекций. М.: Омега-Л, 2004. С. 62.

<sup>2</sup> Гавриленко Д.А. Соотношение понятий: управление, государственное управление, исполнительная власть // Административное право и административный процесс: актуальные проблемы / отв. ред. Л.Л. Попов и М.С. Студеникина. М.: Юристъ, 2004. С. 53.

средством необходимого воздействия на всех уровнях управления. Нормативно-правовое регулирование осуществляется исключительно на основании закона, а также обеспечивает решение государственно важных задач.

Правовым фундаментом всей нормативной правовой системы в нашем государстве является Конституция Российской Федерации, на ее положениях базируются основы федеральных конституционных законов, федеральных законов, законов РФ, ведомственных нормативных правовых актов. К тому же, по своей сути ни один документ не может противоречить положениям Основного закона страны. Конституция Российской Федерации гласит: «Человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства» (статья 2)<sup>1</sup>, а согласно статье 17 Основного закона страны права каждого человека принадлежат ему от рождения и являются неотчуждаемыми. К тому же, безусловно, основополагающим является право на жизнь, которое в статье 20<sup>2</sup> Конституции РФ провозглашается первым в числе личных прав и свобод человека и гражданина, что является необходимым условием реализации всех остальных прав и с этой точки зрения признается высшей личной ценностью. Реальность обеспечения права на жизнь – один из существенных показателей степени демократичности государства. В свою очередь обладание им является предпосылкой осуществления всех прав человека и гражданина. Если жизнь является объектом угроз, то теряется смысл во всех правах личности. Именно абсолютный характер жизни как ценности предопределяет высочайшую значимость права на жизнь в системе всех прав.

Таким образом, задача субъектов по обеспечению дорожной безопасности является, несомненно, важной и имеет определенную потребность в решении в отношении наиболее уязвимой категории участников дорожного движения – детям. Безусловно, большой процент аварий, повлекших травмы у детей, а еще серьезнее – их смерть, значительно влияет на общественную и национальную безопасность страны. В своей деятельности подразделения полиции руководствуются такими принципами, как соблюдение и уважение прав и свобод человека и гражданина, законность, беспристрастность, открытость и

---

<sup>1</sup> Конституция Рос. Федерации: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.: с учетом поправок, внесенных законами Рос. Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ, от 5 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ, от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 31, ст. 4398.

<sup>2</sup> Там же.

публичность, общественное доверие и поддержка граждан, взаимодействие и сотрудничество, использование достижений науки и техники, современных технологий и информационных систем (статьи 5–11 Федерального закона «О полиции»)<sup>1</sup>.

Одним из элементов механизма административно-правового регулирования являются нормы права, которые регулируют административную ответственность за нарушения законодательства о безопасности дорожного движения. Так, статья 31 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» гласит: «Нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения влечет за собой в установленном порядке ... административную ... ответственность»<sup>2</sup>.

Исходя из целей работы, особое внимание хотелось бы обратить на законодательство об административной ответственности за нарушения в сфере дорожного движения. Особую нишу в осуществлении деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и обеспечения отдельных направлений деятельности подразделений ГИБДД МВД России занимает Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Как уже отмечалось, он является универсальным нормативным правовым актом в связи с тем, что содержит в себе не только перечень составов административных правонарушений, но и саму процедуру привлечения лиц, их совершивших, к административной ответственности, а также предусматривает порядок исполнения вступившего в законную силу постановления о назначении административных наказаний<sup>3</sup>. Глава 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях содержит перечень административных правонарушений в сфере дорожного движения. Регулирование общественных отношений в указанной области реализуется посредством выявления указанных правонарушений и привлечения к ответственности лиц, виновных в их совершении. Дела об административных правонарушениях в сфере дорожного движения рассматриваются судами, органами внутренних

---

<sup>1</sup> О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ: в ред. от 13 июля 2015 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900.

<sup>2</sup> О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. от 13 июля 2015 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

<sup>3</sup> Герштейн С.Е. Административно-правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2015. 184 с.

дел, в систему которых входят подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России.

Анализ действующей редакции Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях<sup>1</sup> и судебной практики позволяет нам определить составы правонарушений, несоблюдение требований которых может повлечь за собой последствия в виде травм у детей и подростков или результатом может стать смерть от полученных травм:

- статья 12.6 «Нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов»;
- статья 12.8 «Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения»;
- статья 12.9 «Превышение установленной скорости движения»;
- статья 12.18 «Не предоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения»;
- статья 12.23 «Нарушение правил перевозки людей».

Представляется, что любое правонарушение, охраняемое нормами административного права и, описанное в главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, может стать фактором риска для ребенка как участника дорожного движения, однако нами определены основные составы подобных административных правонарушений. Таким образом, под административными правонарушениями в сфере детской дорожной безопасности мы предлагаем понимать правонарушения, совершенные в отношении лица в возрасте от 0 до 18 лет, если эти действия не содержат признаков уголовного преступления и ответственность за них предусмотрена положениями соответствующих статей Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

В свою очередь положения Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>2</sup> направлены на регулирование вопросов организации и обеспечения безопасности дорожного движения. К тому же, в нем указаны правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и основные принципы ее обеспечения. В частности, в положениях закона закреплены основные направления дея-

---

<sup>1</sup> Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ: с изм. от 14 июля 2015 г. // Рос. газ. 2001. 31 дек. № 256.

<sup>2</sup> О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. от 13 июля 2015 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

тельности государства в сфере безопасности дорожного движения, определена необходимость создания условий, способствующих обеспечению безопасности, роль государственных органов в этой сфере, выявлены функции надзора и контроля за обеспечением соблюдения правовых норм. Основными задачами, которые преследует реализация всех положений закона, являются «охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения аварий с участием транспортных средств, снижения тяжести их последствий»<sup>1</sup>. Таким образом, действие на территории Российской Федерации закона «О безопасности дорожного движения» преследует своей целью обеспечить гарантии реализации права на жизнь каждого гражданина. Данное право может быть реализовано посредством безопасности людей от опасностей дорожного движения, в том числе сохранение здоровья детей и подростков, участвующих в дорожном движении, снижения тяжести последствий в результате автодорожных аварий.

Важнейшую роль в регулировании общественных отношений, возникающих в сфере детской дорожной безопасности, имеют подразделения полиции, наделенные в соответствии с действующим ведомственным законодательством определенными правами и обязанностями. В настоящее время действует Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» и, утвержденное им, «Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»<sup>2</sup>. В указе определена структура Госавтоинспекции, обязанности и права сотрудников ГИБДД МВД России. Так, пункт 11 закрепил обязанность сотрудника полиции разъяснять законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения с использованием средств массовой информации, а также собственных изданий, проведение в этих целях смотров, конкурсов, соревнований, содействие соответствующим органам исполнительной власти в организации обучения граждан правилам устойчиво безопасного поведения на дорогах. Таким образом, функции по пропаганде и просвещению населения о нормах действующего законодательства в сфере дорожного

---

<sup>1</sup> Там же.

<sup>2</sup> О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 г. № 711: в ред. от 1 апреля 2015 г.: вместе с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации // Рос. газ. 1998. 23 июня. № 116.

движения, о необходимости соблюдения автодорожных правил, об изменениях в соответствующих документах, возложены на сотрудника Госавтоинспекции,

Безусловно, необходимо признать юридически значимым факт наличия приказа МВД России от 2 декабря 2003 года № 930 «Об организации работы ГИБДД МВД РФ по пропаганде безопасности дорожного движения»<sup>1</sup>. В упомянутом ведомственном правовом акте урегулированы общественные отношения, возникающие в рамках деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности. В документе определено, что «пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой целенаправленную работу, 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»<sup>2</sup>. К тому же, работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма обозначена в документе как особенность в направлении основной деятельности подразделений пропаганды.

В связи с этим, учитывая изложенное, можем определить основные цели деятельности подразделений ГИБДД МВД России по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма:

1. Формирование у детей навыков устойчиво безопасного поведения на дорогах.
2. Адаптация их к дорожной среде.
3. Усиление контроля за перевозкой детей в автомобиле с применением необходимых мер пассивной и активной безопасности.

Административно-правовая работа полиции по предупреждению детской дорожной безопасности складывается из совместной деятельности сотрудников полиции различных подразделений. Так, участковые уполномоченные полиции осуществляют профессиональную работу в соответствии с Приказом МВД России от 31 декабря 2012 года № 1166 «Вопросы организации деятельности участковых

---

<sup>1</sup> 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: в ред. от 29 декабря 2012 г.: вместе с Наставлением по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Там же.

уполномоченных полиции»<sup>1</sup>. Данным приказом утверждено Наставление по организации деятельности участковых уполномоченных полиции, где прописаны их основные права и обязанности, а также порядок взаимодействия по отдельным направлениям деятельности с другими подразделениями полиции, общественными объединениями, организациями и гражданами<sup>2</sup>.

Однако, анализируя главу 8 Наставления, где определены «особенности несения службы участковым уполномоченным полиции на административном участке с образовательным учреждением»<sup>3</sup>, видим, что в ней нет ни слова о деятельности участкового уполномоченного по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Хотя в соответствии с пунктом 4 административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденного Приказом МВД от 2 марта 2009 года № 185 «Об утверждении административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в сфере обеспечения безопасности дорожного движения»<sup>4</sup> участковые уполномоченные полиции призваны исполнять указанную в регламенте государственную функцию.

Таким образом, на наш взгляд, в обязанности участкового уполномоченного полиции должно входить также проведение профилактических мероприятий на закрепленном за ним участке, особенно если на его территории расположены дошкольные и образовательные организации, а также если статистические данные свидетельствуют о том, что на дорогах, расположенных в пределах данного участка, происходит наибольшее число аварий с участием транспортных средств с участием детей.

---

<sup>1</sup> Вопросы организации деятельности участковых уполномоченных полиции: Приказ МВД России от 31 декабря 2012 г. № 1166 // Рос. газ. 2013. 27 марта. № 65.

<sup>2</sup> Далее также – Наставление.

<sup>3</sup> Вопросы организации деятельности участковых уполномоченных полиции: Приказ МВД России от 31 декабря 2012 г. № 1166 // Рос. газ. 2013. 27 марта. № 65.

<sup>4</sup> Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 2 марта 2009 г. № 185: в ред. от 22 декабря 2014 г. // Рос. газ. 2009. 7 июля. № 122.

Кроме участковых уполномоченных полиции, непосредственно работу с детьми осуществляют подразделения полиции по делам несовершеннолетних. В своей деятельности сотрудники руководствуются основными нормативными правовыми актами, регламентирующими работу полиции, а также Приказом МВД России от 15 октября 2013 года № 845 «Об утверждении инструкции по организации деятельности подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации»<sup>1</sup>. Работа сотрудников данных подразделений преследует в основном цель по предупреждению правонарушений, совершаемых несовершеннолетними.

Безусловно, работа каждого подразделения полиции в отдельности важна и направлена на достижение определенных целей, но представляет особый интерес порядок осуществления деятельности по взаимодействию сотрудников Госавтоинспекции с сотрудниками подразделений полиции по делам несовершеннолетних в вопросах обеспечения детской дорожной безопасности. Таким образом, контингент людей, с которыми приходится сталкиваться сотрудникам подразделений полиции по делам несовершеннолетних, является крайне неблагополучным и асоциальным. Указанное обстоятельство может способствовать тому, что данная категория граждан может преступать рамки закона и нарушать, в частности, правила дорожного движения, что в свою очередь приводит к негативным последствиям, отражающимся на ребенке (детях). Например, нетрезвый родитель, перевозящий ребенка на личном автотранспорте: потенциально такой водитель представляет угрозу для всех категорий участников дорожного движения, но в первую очередь подвергает опасности собственного ребенка.

В связи с этим, сотрудники подразделений по делам несовершеннолетних, по нашему убеждению, должны проводить профилактическую работу на закрепленной территории и с родителями, и с детьми из неблагополучных семей, стоящими на учете, по вопросам соблюдения Автодорожных правил, объясняя возможные последствия их нарушения. Вместе с тем с целью воздействия на сознание детей, состоящих на учете, можно применять различные способы наглядной агитации, в том числе демонстрирующей последствия нарушения автодорожных правил, например перехода улично-дорожной сети в неустановленном для этого месте. Это станет возможным только в ре-

---

<sup>1</sup> Об утверждении Инструкции по организации деятельности подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД России от 15 октября 2013 г. № 845 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2014. № 11.

зультате тесного взаимодействия на постоянной основе сотрудников подразделений полиции по делам несовершеннолетних с подразделением Госавтоинспекции, в частности с сотрудниками подразделений пропаганды.

Анализ основополагающих документов, регулирующих работа подразделений полиции, имеющих отношение к организации работы по предупреждению случаев травматизма среди детей и их гибели в результате дорожно-транспортных аварий, показал, что ни в одном из них нет упоминания об обязанности сотрудников подразделений по делам несовершеннолетних и участковых уполномоченных осуществлять профилактическую работу в этом направлении.

Тем не менее, о важности и актуальности исследуемой проблемы говорит ряд указов президента по основным направлениям деятельности, подписанных в мае 2012 года. В связи с этим с целью практического выполнения требований данных указов был разработан План деятельности МВД России по реализации Указов Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года на 2013 год и плановый период 2014–2018 годов. Так, во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года № 606 «О мерах по реализации демографической политики Российской Федерации» одним из главных направлений деятельности является «сокращение числа граждан, пострадавших в результате аварий с участием транспортных средств»<sup>1</sup> с помощью проведения мероприятий межведомственного характера, направленных на предупреждение причин аварий с участием транспортных средств, снижению тяжести их последствий; проведения масштабных информационных и пропагандистских мероприятий, которые способствуют формированию устойчивых навыков у детей законопослушного поведения на проезжей части; внедрения эффективных программ устойчиво безопасного движения в образовательных и иных объектов массового скопления людей; соблюдение условий формирования навыков устойчиво безопасного поведения на дорогах у школьников и дошкольников; контролирование за соблюдением применения детских удерживающих устройств в автомобиле.

Анализ положений ряда вышеупомянутых документов и результаты анкетированного опроса сотрудников подразделений Госавтоинспекции<sup>2</sup> показали, что с учетом объема необходимых действий и

---

<sup>1</sup> План деятельности МВД России по реализации Указов Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года на 2013 год и плановый период 2014–2018 годов.

<sup>2</sup> Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Приложение № 6.

масштабов их реализации, а также количества субъектов, заинтересованных и задействованных в снижении случаев смертности среди детей от дорожно-транспортных происшествий, и количества пострадавших детей, обеспечение детской дорожной безопасности должно быть закреплено в статье 10 как самостоятельное направление деятельности подразделений Госавтоинспекции в рамках осуществления пропаганды безопасности дорожного движения<sup>1</sup>. Тем более, что регулирование общественных отношений в сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма является крайне значимым, социально необходимым для всего общества, ведь детская безопасность на всей территории страны является приоритетным направлением действенной политики государства.

К тому же, изучаемые общественные отношения могут урегулировать исключительно нормы права с помощью системы средств и четких требований закона, а в отдельных случаях практически невозможно обойтись без категорических запретов того или иного действия. К примеру, соблюдение скоростного режима, ношение светоотражающих элементов, запрет на превышение скорости, карательные меры и неотвратимость наказания за пренебрежение использованием детских удерживающих устройств, а также соблюдение других автодорожных правил, непременно, нужные и необходимые способы регулирования общественных отношений в исследуемой сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. Однако, несмотря на часто возникающие противоречия и остающиеся не решенными вопросы в действующем на сегодняшний день законодательстве, все же имеются конкретные тенденции, направленные на регулирование отношений в интересующей нас сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. Следует заметить, что нормативная база, регулирующая вопросы пропагандистской деятельности, непосредственно касающиеся детской дорожной безопасности, определяется большим объемом и отсутствием необходимой систематизации, создающей большие трудности при ее реализации. Множество ученых-административистов, анализируя законодательство, обращается к системному подходу исследования проблемы, ведут поиски

---

<sup>1</sup> 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: в ред. от 29 декабря 2012 г.: вместе с Наставлением по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

эффективных путей ее решения. Процесс таковой систематизации преследует правовую и демографическую цели. Вместе с тем совершенствование законодательства, регламентирующего работа полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма будут способствовать решению задач, поставленных перед Министерством внутренних дел в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 3 октября 2013 года № 864<sup>1</sup>.

Активная реализация Программы, в том числе и решение задачи по выработке комплекса мероприятий, направленных на сокращение детского травматизма на дорогах и сохранение жизни детей, в сочетании с достаточным федеральным финансированием приводит нас к пониманию, что органы государственной власти видят ценность и значимость задач по охране жизни и здоровья детей от внешнего воздействия, в частности от автомобильного транспорта, что является основным этапом государственной политики современного правового социального государства.

В Программе говорится о том, что имеются «противоречия в нормативной правовой базе, ограничивающие действия и взаимодействие органов государственной власти и их способность эффективно реагировать на ситуацию с аварийностью; недостаточная пропаганда устойчиво безопасного дорожного движения и культурного поведения участников дорожного движения»<sup>2</sup>. Мы убеждены, что причиной стабильного ухудшения ситуации в сфере детского дорожно-транспортного травматизма является поведение участников дорожного движения, выражающееся в низкой культуре водителей и пешеходов. Наши слова подтверждают положения федеральной целевой программы о том, что решению данных проблем будет способствовать «создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; формирование у детей навыков устойчиво безопасного поведения на дорогах; повышение уровня культуры вождения»<sup>3</sup>. Достичь поставленных целей, влияя на сознание участников и российский сформированный уже годами менталитет, возможно по-

---

<sup>1</sup> Далее также – Программа.

<sup>2</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 64: в ред. от 6 ноября 2014 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

<sup>3</sup> Там же.

средством социальной рекламы, которую необходимо размещать не только на редких баннерах и плакатах, но и, например, в кинотеатрах перед демонстрацией фильмов, на автомойках, в залах ожидания на вокзалах и автовокзалах. К тому же, работа над формированием правосознания участников дорожного движения обязана быть основана на «сотрудничестве и партнерстве с участием всех заинтересованных сторон в государственном, муниципальном и частном секторах с привлечением гражданского общества»<sup>1</sup>. Сейчас на государственном уровне нет нормативного документа, который бы регулировал работу по взаимодействию подразделений полиции с общественными организациями и объединениями по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Однако, на наш взгляд, эффективность мероприятий, указанных в федеральной целевой программе, могла бы стать выше, если учитывать возрастную критерий объектов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Данная программа является долгосрочной и использует для достижения поставленных целей программно-целевой метод, призванный «не только сохранить накопленный потенциал и привести к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации в 2020 году, гармонизации системы обеспечения безопасности дорожного движения для конституционной защиты прав и свобод человека и гражданина России, но и сформировать предпосылки для достижения более амбициозных стратегических целей снижения дорожно-транспортного травматизма на следующее десятилетие»<sup>2</sup>. В качестве приоритетных задач федеральная целевая программа определяет, во-первых, формирование уровня культуры поведения на дорогах, во-вторых, повышение детской дорожной безопасности, в-третьих, развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, в-четвертых, усиление требований к подготовке водителей и к автошколам.

Изучив нормативно-правовые акты, касающиеся деятельности Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения, рассмотрев сущность профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, считаем, что работа по обеспечению детской дорожной безопасности основывается на следующих принципах: законности,

---

<sup>1</sup> Там же.

<sup>2</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 64: в ред. от 6 ноября 2014 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

уважения прав и свобод человека и гражданина, научности, конкретности, наступательности, взаимодействия и сотрудничества, принципе индивидуального и дифференцированного подхода, принципе взаимосвязи «дети – дорожная среда», принципе взаимосвязи причин опасного поведения, принципе возрастной безопасности, принципе социальной безопасности, принципе самоорганизации.

На наш взгляд, принципы законности и уважения прав и свобод человека и гражданина являются основными и общегосударственными, они нашли свое отражение в нормативных правовых актах и представляют собой, неукоснительное действие граждан в рамках закона и соблюдения прав и свобод человека в любой осуществляемой деятельности.

Принцип научности в процессе осуществления деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма выражается в изучении особенностей данного вида деятельности, использовании научных достижений в практической деятельности и способствует повышению уровня культуры поведения участников дорожного движения, их осведомленности и информированности.

В свою очередь принцип конкретности в деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма представляет собой нацеливание деятельности на максимальную реалистичность и обеспечение практической составляющей этой деятельности.

Следующим выделяемым принципом является наступательность. Данный принцип характеризуется формированием негативного отношения у всех участников дорожного движения к нарушению Автодорожных правил, а также к нарушениям иного законодательства, регулирующего процесс обеспечения безопасности дорожного движения.

Принцип индивидуального и дифференцированного подхода предполагает учёт личностных, возрастных особенностей детей и уровня их психического и физического развития. На основе данного принципа можно изучить черты характера детей, их темперамент, интересы, мотивы поведения, а учитывая эти факторы – воспитать у детей положительные привычки, приучая к дисциплине, культуре поведения в сфере дорожного движения и внушая необходимость соблюдения автодорожных правил.

Принцип взаимодействия «дети – дорожная среда». На наш взгляд, получение образования детей дорожной грамоте необходимо начинать как можно раньше, так как в раннем дошкольном возрасте легче формировать различные привычки поведения в условиях до-

рожного движения. Детское восприятие окружающей среды во многом определяется поведением и словесной информацией, получаемой от взрослых, которые лично указывают на опасность на дороге, обращают внимание на светофор, на правила перехода дороги по пешеходному переходу, учат оценивать скорость движения машин.

Принцип взаимосвязи причин опасного поведения и его последствия – дорожно-транспортного происшествия. Учащиеся должны знать, какие опасности могут подстергать их в дорожной среде.

Принцип возрастной безопасности. У детей младшего возраста рано появляется стремление к самостоятельности. С одной стороны, это хорошо, так как развиваются волевые качества ребёнка. С другой – имеется необходимость воспитания понимания опасности дорожной среды и выработки привычки, умения и навыков устойчиво безопасного поведения.

Принцип социальной безопасности. Дети должны понять, что они являются частью общества, где необходимо следовать определенным правилам. Также они должны осознать, что за их поведением на дороге следят и контролируют специальные субъекты в лице инспектора дорожно-патрульной службы, который за нарушение автодорожных правил имеет право их наказать.

Принцип самоорганизации. Этот принцип реализуется после того, как дети осознали необходимость следования правилам устойчиво безопасного поведения и способны регулировать свое поведение, а наблюдая за сверстниками и взрослыми, замечают нарушения автодорожных правил и предупреждают их об опасности. Безусловно, для укрепления эффекта самовоспитания необходим положительный пример окружающих.

Из вышеизложенного вытекает такой принцип, как принцип взаимодействия и сотрудничества, который заключается в необходимости использования совместных усилий в борьбе за сокращение числа аварий на дорогах и сокращения количества травмированных детей в дорожно-транспортных происшествиях.

Подводя итог вышеизложенному, мы можем сделать вывод, что активная политика государства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, и в частности в деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, свидетельствует о постоянно растущем интересе к проблеме аварийности на дорогах с участием детей, что доказывает систематическое обозначение проблемы первыми лицами государства и поиск путей решения задачи по снижению уровня травмированных и погибших детей в результате аварий с участием транспортных средств.

Значительное влияние на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма оказывают нормативно-правовые акты субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления. Так, например, в Орловской области действовало Постановление Правительства от 24 июня 2010 года № 222 «Об утверждении долгосрочной областной целевой программы повышения уровня дорожной безопасности «Цель – ноль» на 2010–2015 годы», основными задачами которой являются повышение уровня дорожной безопасности, предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, сокращение детского дорожно-транспортного травматизма, совершенствование организации движения транспорта и пешеходов. В состав указанной программы входят две подпрограммы: «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог общего пользования Орловской области (2013–2018 годы)» и «Развитие пассажирского транспорта общего пользования Орловской области (2013–2015 годы)»<sup>1</sup>.

По словам начальника УГИБДД УМВД России по Орловской области полковника полиции А.Ю. Коршунова, «в 2013 году на территории региона серьезно снизилась аварийность, и в прошлом году показатель этот было сложно удержать. Он был достигнут за счет финансирования областной целевой программы по обеспечению безопасности дорожного движения под названием «Цель – ноль», а именно в 2010–2011 годах профильные службы получили спецтранспорт и оборудование для предотвращения аварий с участием транспортных средств и ликвидации их последствий; средства вкладывались в обустройство аварийно опасных участков автодорог, пропаганду безопасности на дорогах и т.д. В 2014 году областной бюджет помог с приобретением мобильных автогородков и закупки 30 комплексов автоматической фиксации нарушений автодорожных правил. Еще 20 комплексов будет закуплено и смонтировано в текущем году. За 12 месяцев приборы зафиксировали 194 тысячи нарушений, в результате бюджет получил 120 млн рублей»<sup>2</sup>.

Однако административно-правовые основы деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности разработаны не в полном объеме, имеются значительные пробелы в законодательстве, нет строго отработанной системы согласованных действий, существует достаточное количество правовых норм, которые являются отсы-

---

<sup>1</sup> Портал Орловской области [Электронный ресурс]. URL: <http://orel-region.ru> (дата обращения: 9 июня 2015 г.).

<sup>2</sup> Материалы интернет-сайта [Электронный ресурс]. URL: <http://orel.bezformata.ru/-listnews/v-pogone-za-bezopasnostyu/28989902> (дата обращения: 9 июня 2015 г.).

лочными, что затрудняет их понимание и применение. С момента принятия Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и до настоящего времени законодательными органами власти нашего государства был сделан большой шаг вперед в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Развернутая в стране кампания по реализации федеральной программы поставила большие задачи перед подразделениями ГИБДД, особенно в отношении «дорожного воспитания» детей и их безопасности, а также выявила ряд проблем в этой области:

- 1) несовершенство законодательной базы в исследуемой области;
- 2) недостаточное финансирование для эффективной реализации проектов по безопасности дорожного движения;
- 3) недостаточное количество сотрудников полиции, в чью компетенцию входит проводить превентивные мероприятия по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- 4) отсутствие достаточного сотрудничества между субъектами Российской Федерации по обмену положительным опытом, а также слабо скоординированное взаимодействие представителей органов внутренних дел с представителями органов здравоохранения и образования;
- 5) недостаточное методическое обеспечение деятельности Госавтоинспекции.

Для снижения уровня детского дорожно-транспортного травматизма и гибели детей на дорогах России необходимо провести работу по внедрению существующего положительного регионального опыта по обеспечению детской дорожной безопасности как в работа сотрудников ГИБДД, так и органов образования, здравоохранения и других органов различных министерств и ведомств.

Таким образом, несмотря на некоторые достигнутые положительные результаты в обеспечении безопасности дорожного движения, очевидно, что существует необходимость продолжить целенаправленную систематическую работу на государственном уровне в этой области. Учитывая характер изучаемой проблемы и ее значительное социально-экономическое значение для развития нашей страны на современном этапе, следует сделать вывод о том, что эффективность данной работы зависит в том числе от совершенствования нормативно-правовой базы, регламентирующей круг общественных отношений в сфере обеспечения детской дорожной безопасности.

### **§ 1.3. Формы и методы административной деятельности полиции по предупреждению аварий с участием транспортных средств и участием детей**

Рассмотрев в предыдущих параграфах понятия детского дорожно-транспортного травматизма, детской дорожной безопасности, проанализировав существующую нормативную базу и, учитывая особенности административной деятельности полиции в этой сфере, считаем необходимым проанализировать существующие формы и методы изучаемой деятельности.

Отметим, что в процессе осуществления любой деятельности происходит взаимодействие субъекта с объектом, при котором субъект выполняет свои функциональные обязанности. Так, при осуществлении административной деятельности органы внутренних дел выполняют ряд функций, присущих только им, вступая в особые правоотношения с гражданами и другими субъектами деятельности. Вместе с тем свои функции подразделения полиции осуществляют в рамках административной деятельности.

По мнению И.И. Евтихьева, под административной работой понимается работа исполнительно-распорядительных органов в форме издания актов управления и применения мер принуждения<sup>1</sup>.

В свою очередь Д.Н. Бахрах убежден, что административная работа – это систематическая, непрерывная организация, направленная на сохранение социальной системы, ее укрепление, развитие<sup>2</sup>.

Что касается непосредственно административной деятельности полиции то, по мнению ряда ученых-административистов, это исполнительно-распорядительная работа по организации работы служб и подразделений указанных органов и практическому осуществлению административно-правовыми способами охраны общественного порядка, обеспечения общественной безопасности и борьбы с преступностью<sup>3</sup>.

Дополняя и уточняя предыдущее определение, В.Ю. Пантелеев считает, что административная работа органов внутренних дел – это исполнительно-распорядительная работа, направленная на организацию и практическое осуществление задач и функций органов внут-

---

<sup>1</sup> Евтихий И.И. Виды и формы административной деятельности органов государственного управления: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1948. С. 174.

<sup>2</sup> Бахрах Д.Н. Административное право России. М., 2000. С. 10.

<sup>3</sup> Бекетов О.И., Бочаров С.Н., Каплунов А.И. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Общая: учебник. М.: ЦОКР МВД России, 2009. 264 с.

ренных дел в сфере обеспечения личной безопасности граждан, борьбы с преступностью, охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности<sup>1</sup>.

Административно-правовая работа полиции, как верно отмечает А.П. Корнев, – это целенаправленная, организующая, исполнительная и распорядительная работа, состоящая в непосредственном, повседневном, практическом осуществлении задач и функций государства в сфере внутренних дел<sup>2</sup>.

Таким образом, мы приходим к выводу о том, что любая работа представляет собой совокупность действий, где действие – это единица строения этой деятельности, активно направленной на достижение целей. Вместе с тем, что касается административной деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности, то ее целью является создание условий для реализации детьми права на жизнь и устранение причин, препятствующих исключению случаев дорожно-транспортных аварий с участием детей, сокращению травматизма и фактов летальных исходов.

Учитывая вышесказанное, можно резюмировать, что административная работа полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма представляет собой систематическую организацию мероприятий по осуществлению задач и созданию условий в сфере детской дорожной безопасности с целью реализации детьми права на жизнь и мероприятий по устранению причин, препятствующих исключению случаев автодорожных аварий с участием детей, сокращению травматизма и фактов их гибели посредством правовых административных методов и в административных формах.

Анализируя административную работу полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, необходимо заметить, что она осуществляется в определенных формах и определенных методами, которые закрепляются в законах и нормативных правовых актах и связана с непосредственной реализацией полиции своих полномочий в данной сфере общественных отношений.

Как известно, под формой административной деятельности принято понимать внешнее выражение деятельности полиции или должностного лица, осуществляемое в рамках их компетенции. Форма деятельности – это ее внешнее проявление, то есть те действия, в которых

---

<sup>1</sup> Пантелеев В.Ю. Административная деятельность органов внутренних дел: учебное пособие для подготовки к экзаменам. Екатеринбург: Изд-во Уральского юридического института МВД России, 2002. 57 с.

<sup>2</sup> Административная деятельность органов внутренних дел / под ред. А.П. Корнева. М., 1998. С. 38.

реализуются задачи и полномочия субъекта<sup>1</sup>. Так, внешнее выражение административной деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма классифицируется по содержанию и способу выражения. Работа полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма осуществляется в различных формах.

По содержанию формы административной деятельности делятся на правотворческую и правоприменительную. Так, правотворческая работа полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма выражается в разработке правовых норм, а также их совершенствовании с целью регулирования общественных отношений, возникающих в сфере детской дорожной безопасности на территории Российской Федерации. В свою очередь правоприменительная работа полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма состоит в принятии индивидуальных актов, имеющих юридическое значение, то есть в применении существующих норм права в данной области.

По форме выражения формы административной деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма делятся на письменные и устные, то есть для решения некоторых вопросов в этой сфере необходимо письменное оформление действий субъектов административной деятельности; в иных случаях достаточно устного указания или приказа. К тому же, административная работа полиции в данной области может выражаться посредством сигналов и жестов (регулирущика, светофора).

В процессе осуществления административной деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма полицией также осуществляются организационные и информационные мероприятия в соответствующей форме. Так, в настоящее время в России большую роль в информировании населения играют средства массовой информации. Граждане всех возрастов активно используют в повседневной деятельности гаджеты, технологии и иные современные формы получения информации. Именно поэтому мы считаем, что СМИ могут стать серьезным инструментом в улучшении ситуации по обеспечению детской дорожной безопасности, оказывая влияние на сознание населения и мотивацию участников дорожного движения на строгое соблюдение автодорожных правил и уровня культуры поведения на дорогах.

---

<sup>1</sup> Пантелеев В.Ю. Административная деятельность органов внутренних дел: учебное пособие для подготовки к экзаменам. Екатеринбург: Изд-во Уральского юридического института МВД России, 2002. 57 с.

Повсеместно по телевидению мы видим репортажи с мест аварий с участием транспортных средств, в том числе и с участием детей. На наш взгляд, необходимо создание целого направления на одном из каналов или единого канала вещания, где будут демонстрироваться не только факты аварий в разных регионах страны, где пострадали дети, но и транслироваться специализированные телепередачи о правилах дорожного движения, информация о необходимости их неукоснительного соблюдения. Вместе с тем преподнесение информации должно быть таким, чтобы основные положения были понятны в том числе детям дошкольного возраста. Для детей старшего школьного возраста возможна демонстрация познавательных фильмов о безопасности дорожного движения, где будет показан не только факт случившегося дорожного происшествия, но и его последствия.

Вместе с тем в России создана и функционирует радиоволна<sup>1</sup>, на которой круглосуточно освещают проблемы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, и, самое главное, в эфире радиостанции предлагаются и обсуждаются пути возможных решений. Вместе с тем постоянно ведется просветительская работа среди населения на тему дорожной безопасности; ежедневно в эфир выходят обращения граждан с призывами соблюдать правила дорожного движения; проходят радиопередачи, где экспертом по вопросам безопасности дорожного движения выступает сотрудник или руководитель подразделения ГИБДД региона.

В настоящее время у большинства детей даже дошкольного возраста имеются планшеты, в которых есть обучающие игры, направленные на развитие внимания, памяти, реакции, письма, чтения. Считаем, что разработка специальной программы, направленной на изучение дошкольниками в игровой форме элементарных автодорожных правил стала бы хорошим средством привития им необходимых навыков по безопасному поведению на дорогах и вблизи дорожного полотна.

Вместе с тем об административной деятельности полиции нельзя говорить, оставляя за рамками исследования общие методы государственного управления, так как из них логически, юридически и функционально<sup>2</sup> вытекают административные методы полиции по

---

<sup>1</sup> Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-50183 от 6 июня 2012 г., выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

<sup>2</sup> Новокшенов К.А. Административно-правовое регулирование предпринимательской деятельности, административная деятельность ОВД: соотношение и совершенствование форм, методов, компетенции, функций, взаимодействия (На

предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Если есть весь спектр существующих методов правового регулирования, то исследуемая работа в основном осуществляется с помощью отраслевых, а именно административно-правовых, методов. Данное обстоятельство обусловлено тем, что «без правовой регламентации и юридической формы невозможно осуществить эффективное, рациональное управление»<sup>1</sup>.

Вместе с тем общепринятого определения понятия метода государственного управления до сих пор нет, несмотря на довольно длительное и всестороннее изучение данного термина различными учеными-административистами, такими как А.П. Алехин, Д.Н. Бахрах, А.И. Каплунов, Ю.М. Козлов, Н.М. Конин, А.П. Коренев, Ю.И. Мигачев, Л.Л. Попов, Ю.Н. Стариков, С.В. Тихомиров.

По мнению В.М. Манохина и Ю.С. Адушкина, методы деятельности представляют собой характер волеизъявления одного участника деятельности в отношении другого<sup>2</sup>. Например, по мнению Л.Л. Попова, «в общепринятом понимании метод означает способ, прием практического осуществления чего-либо. Применительно к государственному управлению под ним понимается способ, прием, средство практической реализации задач и функций исполнительной власти в деятельности исполнительных органов (должностных лиц) на основе закрепленной за ними компетенции в установленных границах и в соответствующей форме»<sup>3</sup>.

В свою очередь В.Ю. Пантелеев определяет административно-правовые методы как «различные приемы, средства, способы»<sup>4</sup>, которые воздействуют «на волю объекта»<sup>5</sup>.

Свое видение данного понятия высказывает А.П. Алехин, который считает, что методы государственного управления есть «способы

---

материалах исследования работы подразделений БППР и ИАЗ): дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2006. С. 86–108.

<sup>1</sup> Административное право России: учебник / Ю.И. Мигачев, Л.Л. Попов, С.В. Тихомиров; под ред. Л.Л. Попова. М.: Проспект, 2010. С. 299.

<sup>2</sup> Манохин В.М., Адушкин Ю.С. Российское административное право: учебник. Саратов, 2000. С. 124.

<sup>3</sup> Попов Л.Л., Мигачев Ю.И., Тихомиров С.В. Государственное управление и исполнительная власть: содержание и соотношение / под ред. Л.Л. Попова. М.: Норма, Инфра-М, 2011. С. 134.

<sup>4</sup> Пантелеев В.Ю. Административная деятельность органов внутренних дел: учебное пособие для подготовки к экзаменам. Екатеринбург: Изд-во Уральского юридического института МВД России, 2002. 57 с.

<sup>5</sup> Там же.

достижения целей государственного управления в процессе осуществления органами исполнительной власти его задач и функций»<sup>1</sup>.

Учитывая исторический опыт деятельности органов внутренних дел, и принимая во внимание существующий опыт, полиция может применять различного рода методы предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, отвечающие действующему законодательству.

Что касается классификации методов, то некоторые авторы делят методы на коллегиальные и единоначальные. В свою очередь Д.Н. Бахрах и ряд других ученых классифицируют методы по характеру их воздействия на убеждение и принуждение. Кроме указанных, ученый различает методы гибкие и жесткие, творческие и шаблонные, государственные и общественные, а также прямого и косвенного воздействия. Вместе с тем называет первые административными, а вторые – методами материального и морального стимулирования. В настоящее время не потеряло своей актуальности и высказывание о том, что использование административных методов должно быть связано с большим количеством средств стимулирования<sup>2</sup>.

К тому же, М.И. Пискотин, исследуя методы управленческой деятельности, подразделяет их на два вида: методы организации, необходимые для успешного функционирования аппарата управления, и методы деятельности, необходимые для непосредственного управления подведомственными объектами, оказания на них целенаправленного воздействия<sup>3</sup>.

Необходимо заметить, что в повседневной деятельности сотрудники полиции сталкиваются с различными ситуациями, в которых необходимо действовать в рамках закона, предупреждая и пресекая правонарушения, в том числе и в сфере детской дорожной безопасности. Вместе с тем в научной литературе универсальными методами государственного управления принято считать убеждение, принуждение и поощрение. Это связано с тем, что данные методы применяются не только в сфере государственного управления, но и в любой сфере жизнедеятельности человека. Данный факт подкрепляется мнением ученых о том, что указанные методы могут применяться «во всех областях, отраслях и сферах государственного управления, на

---

<sup>1</sup> Административное право Российской Федерации: учебник / А.П. Солдатов, В.А. Мельников. Ростов-на-Дону: Феникс, 2006. С. 89.

<sup>2</sup> Бахрах Д.Н. Основные понятия теории социального управления. М., 1999. С. 83.

<sup>3</sup> Советское административное право. Методы и формы государственного управления / под ред. Ю.М. Козлова, Б.М. Лазарева, А.Е. Лунева, М.И. Пискотина. М., 1977. С. 13.

всех его иерархических уровнях для решения любых задач и осуществления всех управленческих функций»<sup>1</sup>.

Иногда бывают случаи, когда мер убеждения, применяемых сотрудниками полиции, бывает недостаточно и предполагается применение мер принуждения, что представляет собой совокупность мер негативного воздействия, которые вынуждают субъект соответствующих правоотношений изменить свое поведение и подчиниться законным требованиям представителя власти<sup>2</sup>.

Учитывая вышеизложенное, считаем, что административная работа по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма делится на три стадии:

1. Начальная – стадия, на которой происходит выявление причин и условий, способствующих совершению правонарушений в сфере дорожного движения с участием детей. Причем данная обязанность полиции закреплена в статье 24.1 КоАП РФ. Выявление причин и условий правонарушений в сфере нарушения детской дорожной безопасности представляет собой, на наш взгляд, систему мер предупреждающего характера, которые проводят сотрудники структурных подразделений полиции в тесном взаимодействии с другими субъектами, преследующими единую цель.

Работа полиции по выявлению причин и условий в изучаемой области в основном характеризуется профилактической работой. Вместе с тем уместна как общая, так и специальная профилактика. Общая профилактика характеризуется применением административных средств и методов экономического, политического, идеологического характера, а специальная профилактика воздействует на сознание определенных категорий людей, их мировоззрение и знания в определенной области. Так, в деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма сотрудниками полиции применяются как административно-правовые средства выявления причин и условий общей профилактики, так и специальные.

2. Основная стадия характеризуется активной работой подразделений пропаганды, иных подразделений ГИБДД МВД России во взаимодействии с заинтересованными субъектами по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, а также

---

<sup>1</sup> Административное право России: учебник / под редакцией Н.М. Кониной и Ю.Н. Старилова. М.: Норма: ИНФРА-М, 2010. С. 421.

<sup>2</sup> Кареева-Попелковская К.А. Административно-правовое регулирование применения мер пресечения сотрудниками полиции Российской Федерации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2012. С. 10.

применением административно-правовых средств в административных формах.

3. Заключительная – своеобразный итог проведенной работы за определенный период времени, анализ статистических данных аварий с участием транспортных средств с участием детей.

Безусловно, на каждом из этапов предупредительной деятельности необходим арсенал правовых административных методов, используемых в деятельности субъектов по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Таким образом, учитывая стадии административной деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, следует выделить следующие методы предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма:

1. Убедительные методы, которые представляют собой мероприятия воспитательного, поощрительного, организационного характера, призванные сформировать у граждан правовое сознание, они должны в любой ситуации действовать согласно предписаниям закона; Вместе с тем средства убеждения должны быть законны. В результате такого воздействия человек воспринимает точку зрения убеждающего как свою собственную, у него формируются взгляды, соответствующие мировоззрению убеждающего. Эти взгляды приобретают форму внутренних моральных стимулов, которыми он руководствуется в своей жизни и деятельности<sup>1</sup>. Чаще всего метод убеждения в деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма используют педагоги, воспитатели, сотрудники органов внутренних дел.

Убеждение как метод в деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма является, как показали ответы респондентов из числа сотрудников подразделений Госавтоинспекции<sup>2</sup>, наиболее эффективным и осуществляется посредством:

- нравственного воспитания, которое представляет собой процесс формирования у человека принципов взаимоотношений в обществе на основе критериев добра, зла, лжи, истины;

---

<sup>1</sup> Сергеева Ю.В. Административно-правовое регулирование противодействия молодежному экстремизму органами внутренних дел: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2014. С. 83.

<sup>2</sup> Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Приложение № 5.

- правового воспитания – целенаправленной планомерной деятельности органов и подразделений полиции и учреждений, заинтересованных в этой деятельности по формированию правовой культуры поведения;

- открытости деятельности – составляющей метода убеждения, представляющей собой освещение информации, касающейся детской безопасности на дорогах в средствах массовой информации;

- организационно-пропагандистской деятельности – систематической деятельности по воздействию на сознание людей с целью достижения положительного результата в сфере предупредительной деятельности в сфере детского дорожно-транспортного травматизма. Пропагандистская работа осуществляется в основном в отношении неопределенного количества людей путем привлечения средств массовой информации, целью которых является доведение до общественности главных положений закона, требований в сфере дорожного движения, а также сведений о возможности различных последствий нарушения законодательства.

В соответствии с Приказом МВД России от 2 декабря 2003 года № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» к формам убеждения относятся:

- организация издания и распространения брошюр, плакатов, листовок, памяток, рисунков и обращений к населению по безопасности дорожного движения, деятельности Госавтоинспекции;

- организация проведения конкурсов-смотров на лучшие издания, пропагандирующие безопасность дорожного движения;

- использование возможностей СМИ, социальной рекламы, печатной и сувенирной продукции;

- проведение лекций и бесед с различными категориями участников дорожного движения в организациях и общественных формированиях<sup>1</sup>.

В административной деятельности субъектов предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма выделяют такие убеди-

---

<sup>1</sup> 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: в ред. от 29 декабря 2012 г.: вместе с Наставлением по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

тельные меры, как внушение, разъяснение, поощрение, получение образования, личный пример, обмен положительным опытом, агитация. В настоящих условиях растет актуальность предупреждения детских травм на автодорогах непосредственно методом убеждения. Вместе с тем чаще всего на эту категорию участников дорожного движения воздействие оказывают воспитатели, педагоги, родители, СМИ. В рамках профилактической работы сотрудники полиции проводят беседы, посещают с лекциями школы и дошкольные учреждения, разъясняя суть ответственности, предусмотренной российским законодательством за правонарушения в сфере дорожного движения, а также последствия несоблюдения автодорожных правил для здоровья и жизни людей. Государство использует метод убеждения по отношению к гражданам с целью внушения необходимости сознательного и добровольного соблюдения Конституции Российской Федерации и Автодорожных правил, стимулирования должного поведения граждан. При воздействии на сознание людей путем убеждения у них создаются внутренние моральные стимулы, потребность правомерного поведения<sup>1</sup>. В деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма без данного метода не обойтись. Именно с него необходимо начинать работу по профилактике детской дорожной безопасности. Реализация метода убеждения возможна с использованием следующих способов:

- разъяснение, которое может применяться ко всем категориям участников дорожного движения. Данный способ может быть использован как по отношению ко взрослым, так и по отношению к детям;

- рекомендации – могут быть как в устной форме, так и в письменной. Рекомендации направлены на формирование правомерного поведения граждан с целью следования в повседневной жизни этим нормам как должным;

- поощрение, своего рода стимулирование правомерного поведения участников дорожного движения.

2. Информационные (правовые) методы предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. Для реализации положений Приказа МВД России № 930 отделом пропаганды ГИБДД МВД России работа осуществляется в следующих формах:

- использование возможностей СМИ, социальной рекламы, печатной и сувенирной продукции;

---

<sup>1</sup> Попов Л.Л. Административное право Российской Федерации: учебник для бакалавров / отв. ред. Л.Л. Попов. М.: РГ – Пресс, 2013. 568 с. С. 201.

- организация издания и распространения брошюр, плакатов, листовок, памяток, рисунков и обращений к населению по безопасности дорожного движения, деятельности Госавтоинспекции<sup>1</sup>;

- выступление руководителей перед обществом с докладами, отчетами по проделанной работе в сфере детского дорожно-транспортного травматизма;

- создание сайтов или страниц на официальных сайтах управлений Министерства внутренних дел по субъектам, где приводятся статистические данные о количестве пострадавших детей в результате дорожно-транспортное происшествие, освещаются основные мероприятия в сфере безопасности дорожного движения и даны рекомендации по улучшению обстановки в этой области.

3. Организационные методы предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма предполагают разработку необходимых решений, определение необходимых ресурсов, установление сроков исполнения, ответственных лиц и лиц, контролирующих мероприятия по предупреждению детского травматизма на дорогах. В соответствии с Приказом МВД России № 930 к методам организационного характера относятся:

- принятие участия в организации и проведении конференций и методических семинаров по безопасности дорожного движения;

- обобщение передового опыта работы и внедрение новых форм пропаганды безопасности дорожного движения<sup>2</sup>.

В свою очередь, в отличие от убедительных методов, методы административного принуждения выражаются во внешнем государственно-правовом воздействии на сознание людей в форме ограничений личного, организационного или имущественного характера<sup>3</sup>.

Реализация мер административного принуждения может быть осуществлена только на основании правового акта, предписания. К тому же административное принуждение может быть применено как в отношении лица, совершившего правонарушение, так и для профилактики в отношении лиц, не совершавших правонарушения.

---

<sup>1</sup> 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: в ред. от 29 декабря 2012 г.: вместе с Наставлением по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Попов Л.Л. Указ. соч. С. 202.

Для поддержания порядка на дорогах в своей деятельности сотрудники полиции используют некоторые из видов административного принуждения: административно-предупредительные меры, меры административного пресечения, меры административно-процессуального обеспечения, меры административного наказания<sup>1</sup>.

Административно-предупредительные меры представляют собой процесс государственной защиты общественных отношений от возможных нарушений, причинения вреда посредством пресечения их наступления. По мнению Л.Л. Попова, административно-предупредительные меры представляют собой способы и средства административно-правового характера, направленные на предупреждение правонарушений или наступления тех или иных неблагоприятных последствий<sup>2</sup>.

В свою очередь меры административного предупреждения подразделяются на:

- меры, осуществляемые для предупреждения правонарушений;
- меры, осуществляемые в чрезвычайных обстоятельствах или для предупреждения угроз общественной и личной безопасности.

К подобным предупредительным мерам может относиться, например, проведение специальных рейдов с целью проверки перевозки детей с использованием детских удерживающих устройств. Основанием для проведения такого рода проверки являются нормы, обязательные для соблюдения, прописанные в Правилах дорожного движения.

Безусловно, проводятся рейды, конкурсы, выставки с целью выяснения уровня дорожной грамотности, устраиваются лекции и беседы. Но эти мероприятия проходят лишь тогда, когда уже случается громкое дорожно-транспортное происшествие с участием ребенка. К тому же, такая форма пропаганды как социальная реклама безопасности жизни детей на дорогах вообще отсутствует или встречается очень редко. Хотя именно наглядная агитация людьми воспринимается лучше и ярче откладывается в сознании.

Что касается деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, то она должна осуществляться во взаимодействии с подразделениями по делам несовершеннолетних, участковыми уполномоченными полиции, заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполни-

---

<sup>1</sup> Попов Л.Л., Шергин А.П. Классификация мер административного принуждения // Избранные труды юбиляра. М.: Акад. экон. безопасности МВД России, 2005. С. 76–90.

<sup>2</sup> Попов Л.Л. Указ. соч. С. 204–205.

тельной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными учреждениями и организациями, общественными объединениями, СМИ<sup>1</sup>.

Таким образом, существует нормативно-правовой акт<sup>2</sup>, в котором прописаны задачи, направления, формы и методы осуществления деятельности полиции по пропаганде безопасности дорожного движения. Но данный документ, по сути, является единственным, в котором частично прописан механизм административного регулирования деятельности по предупреждению детской безопасности на дорогах.

Меры административного пресечения представляют собой комплекс мероприятий, направленных на прекращение совершаемого правонарушения. Особенностью данного рода мер является то, что нормы права, которыми они закреплены, относятся только к органам и должностным лицам, применяющим их на практике. По мнению А.И. Каплунова, под мерами административного пресечения стоит понимать предусмотренные нормами административного и административно-процессуального права способы и средства психического или физического воздействия, применяемые уполномоченными на то должностными лицами для прекращения объективно противоправных уголовно или административно наказуемых деяний на месте и во время их совершения, путем прямого вмешательства субъекта административной власти в действия (работа) нарушителя<sup>3</sup>.

В соответствии со статьями 20–23 Федерального закона «О полиции» сотрудники полиции могут применять меры административного пресечения как общего характера, так и специального<sup>4</sup>. Причем особые или специальные средства пресечения правонарушений применяются только в том случае, «когда все иные возможные в конкретных условиях способы прекращения особо опасных противоправных

---

<sup>1</sup> 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: в ред. от 29 декабря 2012 г.: вместе с Наставлением по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Каплунов А.И. Административное право: учебник. М.: ДГСК МВД России, 2011. 536 с. С. 198.

<sup>4</sup> О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ: в ред. от 13 июля 2015 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900.

действий исчерпаны и нет других средств обеспечить охрану правопорядка и безопасности граждан»<sup>1</sup>.

Кроме указанных методов административной деятельности полиции, существуют методы, связанные с осуществлением полицией процедурной деятельности. К таким методам относятся лицензирование, сертификация, аккредитация, сертификация.

Что касается лицензирования, то в соответствии с Федеральным законом от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» оно осуществляется для предотвращения ущерба правам, законным интересам, жизни или здоровью граждан, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и уровня культуры) народов Российской Федерации, обороне и безопасности государства, возможность нанесения которого связана с осуществлением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями отдельных видов деятельности<sup>2</sup>. Федеральным законом от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ определено понятие лицензирования, под которым понимается работа лицензирующих органов по предоставлению, переоформлению лицензий, продлению срока действия лицензий в случае, если ограничение срока действия лицензий предусмотрено федеральными законами, осуществлению лицензионного контроля, приостановлению, возобновлению, прекращению действия и аннулированию лицензий, формированию и ведению реестра лицензий, формированию государственного информационного ресурса, а также по предоставлению в установленном порядке информации по вопросам лицензирования<sup>3</sup>.

В 2014 году вступили в силу новые правила организованной перевозки детей в автобусах, разработанные Министерством транспорта. В этих правилах говорится об обязанности перевозчика иметь в наличии наряду с другими документами лицензию на перевозку детей в автобусе с целью обеспечения детской дорожной безопасности. Таким образом, одним из лицензируемых видов деятельности является работа по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Попов Л.Л. Правовая основа административно-принудительных мер охраны общественного порядка // Правовые основы обеспечения порядка: учеб. пособие / В.В. Лазарев, Л.Л. Попов, Л.М. Розин. М., 1987.

<sup>2</sup> О лицензировании отдельных видов деятельности: Федер. закон Рос. Федерации от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ: в ред. от 30 декабря 2015 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 19, ст. 2716.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Там же.

Если говорить об аккредитации как о методе административной деятельности, то в соответствии с Федеральным законом от 28 декабря 2013 года № 412-ФЗ «Об аккредитации в национальной системе аккредитации» под ней понимается подтверждение национальным органом по аккредитации соответствия юридического лица или индивидуального предпринимателя критериям аккредитации, являющееся официальным свидетельством компетентности юридического лица или индивидуального предпринимателя осуществлять работа в определенной области аккредитации.

Так, аккредитация с целью обеспечения детской дорожной безопасности обязательно предполагается при проверке качественных характеристик, например автошкол. Также объектом аккредитации, имеющим важное значение в исследуемой нами области, являются СМИ, так как они серьезный инструмент в освещении проблемы детского дорожно-транспортного травматизма и иных вопросов, связанных с детской дорожной безопасностью.

Наряду с указанными формами административной деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма важное место занимает такая форма, как сертификация. Так, в профилактической деятельности важное место среди мер, способствующих предотвращению фактов автодорожных аварий с участием детей и их последствий, занимают средствами пассивной безопасности. К таким средствам относятся автомобильные ремни безопасности и детские удерживающие устройства.

Учитывая вышеизложенное и мнение респондентов по данному вопросу<sup>1</sup>, считаем необходимым внести изменения в пункт 22.9 Автодорожных правил Российской Федерации, изложив его в следующей редакции:

«22.9. Перевозка детей в транспортных средствах должна осуществляться с использованием:

- специальных сертифицированных детских удерживающих устройств, соответствующих весу ребенка от 0 до 3 лет;
- сертифицированных детских удерживающих устройств, соответствующих росту ребенка в возрасте от 3 до 9 лет;
- сертифицированных специальных сидений, соответствующих росту ребенка в возрасте от 9 до 12 лет, которые фиксируются штатным ремнем безопасности».

---

<sup>1</sup> Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Приложение № 6.

Таким образом, с целью упорядочения существующих методов предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма предлагаем их классификацию по следующим основаниям:

1. По отношению к событию дорожно-транспортного происшествия:

- до момента совершения дорожно-транспортного происшествия с применением средств, воздействующих на сознание участников дорожного движения, формирующих их поведение вблизи дорожного полотна и непосредственно на нем. Профилактика осуществляется в основном в форме устной разъяснительной работы, которая включает в себя проведение бесед и лекций с любыми категориями участников дорожного движения, организацию приемов граждан с руководством ГИБДД МВД России, а также сотрудниками этого подразделения, организацию целого блока бесед с гражданами по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с целью формирования мотивации соблюдения автодорожных правил; работа со СМИ, в том числе и радио;

- после совершения дорожного происшествия с участием ребенка (детей). Обстоятельства дорожно-транспортного происшествия с участием детей могут быть следующих видов:

- а) дорожно-транспортное происшествие с участием несовершеннолетнего пешехода;
- б) дорожно-транспортное происшествие с участием несовершеннолетнего пассажира;
- в) дорожно-транспортное происшествие с участием несовершеннолетнего водителя.

Профилактика в этих случаях представляет собой меры, направленные на устранение причин и условий, способствовавших совершению подобного рода аварий. Вместе с тем если в дорожной аварии виноват водитель, то к нарушителю применяются методы административного пресечения, так как он своими действиями причинил вред жизни и здоровью ребенка. К тому же, к правонарушителю могут быть применены меры административной ответственности и соответствующее наказание.

2. По субъекту:

- дети-пешеходы;
- дети-водители;
- дети-пассажиры.

Для достижения цели, такой как соблюдение автодорожных правил всеми категориями участников, необходимо планомерно проводить воспитательную работу, направленную на формирование пра-

вового сознания граждан. Иначе говоря, у граждан обязательно должен быть высоко развит специальный вид воспитанности – правовой. Актуальность правового воспитания детей и подростков определяется тем, что цивилизованное поведение юных граждан как результат воспитания будет обеспечивать безопасность дорожного движения в настоящем и на долгие годы. Воспитанные с детства в духе соблюдения автодорожных правил граждане в дальнейшем будут примером для подражания своим детям, воспитают следующее поколение законопослушных граждан. Ряд авторов подчеркивает, что правовое воспитание ориентировано «...на воспитание уважительного отношения к законам и конституции, правам человека...»<sup>1</sup>. Профессор А.М. Столяренко понимает под правовым воспитанием такой вид воспитания, который направлен на «формирование правовоспитанности (правосознания и правовой уровня культуры поведения) граждан, обеспечивающей безупречное личное соблюдение законов, а в более совершенной форме – помощь другим гражданам и правоохранительным органам в борьбе с преступностью»<sup>2</sup>.

Дети становятся участниками дорожного движения намного раньше, чем учениками школы. Поэтому необходимо целенаправленно осуществлять правовое воспитание, подготовку к безопасному поведению на дорогах, начиная с дошкольного возраста и продолжая данную работу с детьми и подростками школьного возраста. Такая схема последовательного воспитания в духе соблюдения норм права детей и подростков представлена программно-целевым подходом, который реализуется в Российской Федерации.

Практическим подтверждением тому служат запланированные Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» «обеспечение проведения тематических информационно-пропагандистских мероприятий, межгосударственных слетов, всероссийских конкурсов, фестивалей с несовершеннолетними участниками дорожного движения, в том числе общественными формированиями детей», «проведение всероссийских массовых мероприятий с детьми (конкурсы, фестивали отрядов юных инспекторов движения «Безопасное колесо», профильные смены активистов отрядов юных инспекторов движения, чемпионаты юношеских автошкол по автомногоборью, конкурсы образовательных учрежде-

---

<sup>1</sup> Бордовская Н.В., Реан А.А. Педагогика: учебник для вузов. СПб.: Питер, 2000. С. 38.

<sup>2</sup> Столяренко А.М. Общая педагогика: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по педагогическим специальностям. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2006. С. 254.

ний по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма»<sup>1</sup>.

Каждый год количество велосипедов на дорогах увеличивается. Поэтому водителям автомобилей нужно быть предельно внимательным, если они увидели на дороге велосипедиста. На дороге велосипедистам следует ехать только по правой стороне, им нельзя ездить по пешеходным дорожкам и тротуарам. Можно ехать по обочине, если Вы не будете мешать пешеходам. Нельзя на велосипеде перевозить груз, который значительно выступает за пределы велосипеда или мешает управлению. Перевозить можно только детей до 7 лет, и то только если у Вас есть дополнительное специальное сиденье, а к нему подножки.

При совершении ДТП с участием водителя автомобиля и велосипедиста, виновным считается водитель автомобиля, т.к. он считается источником большой опасности для велосипедиста. Если же водитель автомобиля не виноват, то ему самому придется искать доказательства своей невиновности.

Обычно, велосипедист двигается со скоростью около 18-40 км/час. Вместе с тем тормозной путь у велосипеда, едущего со скоростью 25 км/час, будет примерно 8 метров. При одной и той же скорости у велосипеда будет больший тормозной путь, чем у автомобиля, особенно при влажной погоде.

Стоит разобрать самые частые ситуации на дороге, которые могут привести к ДТП с участием велосипедистов.

Около 20 % всех ДТП с участием велосипедистов получаются из такой ситуации: авто поворачивает направо, вместе с тем не пропускает велосипедиста, который едет вдоль обочины. Здесь есть два варианта – водитель просто не увидел велосипедиста, или же водитель посчитал, что велосипедист сможет мгновенно остановиться, как пешеход.

Еще часто случается ДТП, если кто-то, сидящий в автомобиле, открыл дверь машины, а велосипедист не смог вовремя среагировать и объехать. Часто такие аварии заканчивались летальным исходом для велосипеда и его хозяина. По правилам, водитель припаркованного авто должен убедиться, когда открывает дверь, что открытая дверь не кому не мешает и не создаст опасности для других участников движения.

---

<sup>1</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864: в ред. от 6 ноября 2014 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

Часто велосипед сталкивается с автомобилем, когда велосипед едет по главной дороге, а авто по второстепенной. Чтобы избежать подобной аварии водителям автомобилей следует помнить, что если он находится на второстепенной дороге, то обязан пропустить все транспортные средства, включая и велосипеды.

Также имеет место и такая ситуация: велосипед движется прямо, а встречному автомобилю нужно повернуть налево, и вместе с тем он не пропускает велосипедиста. И может быть летальный исход, для велосипедиста, конечно же. В этом случае водителям авто нужно помнить, что совершая поворот налево, он должен пропустить всех, в том числе и велосипедистов.

Неоднократно получалась авария, когда автомобиль попросту наезжает на велосипед сзади. Здесь нужно смотреть по ситуации, может сам водитель велосипеда спровоцировал ДТП из-за того, что объезжал препятствие. Поэтому дистанция между транспортными средствами так важна.

И наконец, последний случай, который хотелось бы рассмотреть. Это ситуация, когда велосипедист едет по центру дороги, или слева, что, кстати, запрещено ПДД, а автомобиль, едущий сзади, пытается обогнать его справа. Вместе с тем водитель велосипеда может испугаться, услышав звук авто сзади и, может даже неосознанно, дернуться вправо, прямо под колеса. Чтобы избежать этого, велосипедистам следует соблюдать правила, а автомобилистам – как можно осторожней объезжать велосипед, сохраняя достаточную боковую дистанцию. Все вышесказанное можно отнести и к водителям скутеров и мопедов.

### 3. По характеру воздействия:

- общая профилактика, где информация доводится до неограниченного круга лиц;

- индивидуальная, направленная на определенную категорию лиц, например:

- а) работа с родителями-водителями как профилактический метод в деле по предупреждению аварий с участием детей. Многие родителей не знают автодорожных правил и не следуют им. Некоторым неизвестны отличия поведения подростков от поведения взрослых на дороге, что является причиной несчастных случаев и аварий. Следовательно, организуя учебно-воспитательный процесс с учащимися, необходимо проводить работу и с родителями в виде лекций, тематических бесед и индивидуальной работы. Превентивные меры к родителям целесообразно применять после окончания учебного года и сразу после каникул. На лекциях по профилактике правонарушений с уча-

стием детей в условиях дорожного движения необходимо учитывать статистические данные Госавтоинспекции, приводя конкретные примеры дорожно-транспортного происшествия с детьми в городе, районе, совместно разбирая их причины;

б) работа с пенсионерами. К данной категории граждан для предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма может применяться метод убеждения;

в) работа с беременными женщинами – особой категорией, которая нуждается в защите и поддержке. На существующих лекциях в школе молодых мам, например, было бы целесообразно, применяя метод убеждения, разъяснять последствия несоблюдения автодорожных правил, их нарушения, пренебрежения средствами элементарной дорожной безопасности (не пристегнуться ремнем безопасности, переход дороги в неполюженном месте);

г) работа с инвалидами. Несмотря на особое положение, данная категория граждан имеет право на управление транспортным средством, поэтому потенциально инвалиды могут стать нарушителями в сфере дорожного движения. С ними также необходимо проводить беседы, лекции, приглашать их на форумы и брифинги, посвященные обеспечению детской дорожной безопасности.

4. По наличию официального подтверждения правового статуса или иных фактов, имеющих юридическое значение:

- лицензирование;
- аккредитация;
- сертификация.

В данном параграфе осуществлена попытка дать определение и характеристику основным формам и методам административной деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Административная работа по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма была разделена на три стадии: начальную, основную, заключительную. В качестве применяемых специфических методов выделены такие, как лицензирование, аккредитация, сертификация.

Исследование позволило предложить классификацию методов, используемых в административной деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, по следующим основаниям: по отношению к событию дорожно-транспортного происшествия; по субъекту; по характеру воздействия; по наличию официального подтверждения правового статуса или иных фактов, имеющих юридическое значение.

#### **§ 1.4. Опыт деятельности полиции зарубежных стран по обеспечению детской дорожной безопасности**

В предыдущих параграфах настоящего исследования мы провели анализ ситуации в сфере детской дорожной безопасности в Российской Федерации; были выявлены некоторые недостатки, не позволяющие стабилизировать обстановку в данной области и обеспечить детям необходимый уровень безопасности в условиях дорожного движения.

Предложения по усовершенствованию законодательства и поиску новых форм и методов по снижению уровня детской смертности и детского травматизма на дорогах будут более объективны, если учитывать не только отечественный опыт, но и положительный опыт зарубежных стран.

Обеспечение безопасности дорожного движения в большинстве зарубежных стран, также как и в Российской Федерации, осуществляется, прежде всего, путем использования метода административно-правового принуждения. Это ограничение движения при проведении массовых спортивных и культурных мероприятий, а также в случае возникновения чрезвычайных происшествий; применение за совершенные правонарушения мер административного взыскания в виде предупреждения, штрафа, лишения права управления транспортными средствами или административного ареста; использование мер административного пресечения в виде принудительной остановки транспортных средств и другие. Однако, несмотря на общность главных средств, используемых различными государствами для обеспечения безопасности дорожного движения, конкретный состав данных средств, а также порядок их применения имеют свои индивидуальные особенности практически в каждой стране<sup>1</sup>.

Если учесть специфику исследуемых общественных отношений, возникающих в сфере обеспечения детской дорожной безопасности, то, чтобы добиться высоких результатов в организации этой деятельности, необходимо обозначить основные факторы риска, способствующие совершению аварий с участием транспортных средств с участием детей и приводящие в результате к тяжелым последствиям, таким как летальные исходы, травмы, инвалидность, психологические травмы. К тому же, необходимо проработать основные меры по борь-

---

<sup>1</sup> Смоляков А.И. Административно-правовое принуждение и поощрение в системе государственно-правовых методов обеспечения безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2014. 191 с.

бе с обозначенными факторами, используя положительный опыт ряда зарубежных стран.

Так, на наш взгляд, основными факторами, способствующими возникновению автодорожных аварий, являются:

1. Нежелание использовать штатные ремни безопасности и перевозка детей без детских удерживающих устройств.

2. Превышение скорости.

Первым фактором риска, способствующим возникновению дорожно-транспортного происшествия, является перевозка детей без детских удерживающих устройств в автомобиле или нарушение правил его использования.

Обязательное использование детских удерживающих устройств достаточно активно пропагандируется в странах с высоким уровнем экономического развития (Австралия, Германия, Соединенные Штаты Америки), но в странах с низким уровнем жизни, люди не могут позволить себе покупку качественного детского кресла, что существенно снижает уровень безопасности дорожного движения и приводит к увеличению числа аварий с участием детей.

Соответствующие изменения в национальные законодательные акты в Директиве 2003/20/ЕС уже внесены почти во всех европейских странах. В большинстве из них использование ДУУ обязательно при перевозке детей до 12-летнего возраста (в Швеции – до того времени, пока рост ребенка не достиг 135 см). Дети даже самых младших возрастных групп могут ехать на переднем сиденье автомобиля, используя специальное удерживающее детское сиденье, устанавливаемое спиной назад. Однако запрещается перевозка детей на таких, обращенных назад, детских сиденьях при не отключенной подушке безопасности.

Нарушение правил об обязательном использовании детского удерживающего устройства в большинстве европейских государств наказывается штрафом различного размера. К тому же, в некоторых странах в соответствии с принятыми балльными системами оценки нарушений автодорожных правил водитель получает определенное число штрафных баллов.

Например, в Австрии штрафные баллы не начисляются, но неиспользование ДУУ входит в перечень из 13 нарушений, учитываемых по системе предупреждения систематических нарушений автодорожных правил.

В Бельгии за подобное нарушение водитель может быть привлечен к ответственности в виде лишения права на управление транс-

портным средством на срок три месяца и лишения свободы на срок от 1 до 30 дней.

В Германии за перевозку одного ребенка, безопасность которого должным образом не обеспечена, взимается штраф в размере 40 евро и водителю начисляется один штрафной балл по балльной системе оценки нарушений автодорожных правил. За нарушение правил перевозки нескольких детей сумма штрафа увеличивается на 50 евро.

Ответственность за перевозку детей без необходимых средств защиты установлена и в неевропейских государствах. Например, в США, может учитываться повторность допущенного нарушения. Например, в штате Калифорния первый факт нарушения наказывается штрафом в размере 20 долларов и начислением штрафных баллов по балльной системе оценки нарушений автодорожных правил, а повторное нарушение – 50 долларов. К тому же, суд может принять решение о применении к водителю не только штрафа, но и обязать его посещать семинары о правилах использования детских удерживающих устройств.

В ряде стран (например, в Великобритании, Германии) установлена ответственность не только за отсутствие детского удерживающего устройства при перевозке детей, но и за нарушение в их использовании.

В Германии установка детского удерживающего устройства на переднем сиденье автомобиля без отключения подушек безопасности влечет ответственность водителя в виде штрафа в размере 25 евро<sup>1</sup>.

На сегодняшний момент мы видим, что наказание за нарушение правил перевозки детей в ряде зарубежных стран гораздо серьезнее, чем в России (3000 рублей). Сумма хотя и небольшая, но для части населения регионов России существенно «бьет по карману». Для того чтобы минимизировать денежные затраты людей, во многих развитых странах применяются новейшие программы по применению тех детских удерживающих устройств, которые были использованы ранее другими родителями и, сейчас, благополучно сданы в пункты проката. В рамках этой программы родители, желающие защитить своего ребенка от травм и повреждений в дороге, за символическую плату или безвозмездно могут брать детские кресла из родильных домов или отделений. Считаем подобный опыт стран положительным и возможным для применения его в России, ведь в нем имеется пропагандистская составляющая, так как в момент передачи детского удерживаю-

---

<sup>1</sup> Милешкина Н.Д., Полина Л.Ю., Семибратова Л.В. Использование удерживающих устройств в автомобилях // Обзорная информация. Выпуск 20. М.: НИЦ БДД МВД России, 2008. 64 с.

щего устройства родителям рассказывается о необходимости использования данного средства безопасности и непосредственно демонстрируется процесс установки кресла в салоне автомобиля.

Что касается второго указанного фактора риска – превышения скорости, то борьба с ним в настоящее время ведется во всех странах мира, ведь водитель-нарушитель ставит под угрозу не только собственную жизнь, но и жизнь пассажиров, которыми могут являться дети, пешеходов, в том числе и детей.

Считаем необходимым и в Российской Федерации принять поправки в Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О правилах дорожного движения» и установить на территории Российской Федерации максимально разрешенную скорость движения транспортных средств в городе не более 50 км/ч.

Детская дорожная безопасность зависит от многих факторов: законодательного, инфраструктурного, правоприменительного, но одним из главных факторов является культура поведения и ответственность участников дорожного движения.

Обращаясь к опыту Австрии и Германии, отметим тот факт, что получение образования их детей правильному поведению на дорогах и улицах возникает в семье. Родители с малых лет стараются привить ребенку мысль о том, что дорога и улица являются местами повышенной опасности, что даже просто нахождение на улице может привести к травмам или даже к смерти. Эта работа продолжается и в детском саду во время специальных занятий и прогулок. Но настоящее получение образования возникает в школе. Так, в Австрийской Республике под эгидой федерального Министерства по делам образования, искусства и спорта совместно с государственными и частными страховыми обществами не только периодически печатаются и распространяются во всех девяти федеральных землях издания по трём темам: Дорожное движение и Мобильность; Дом, досуг и Спорт; Имущество и Огонь, но и разрабатываются специальные учебные программы факультативных занятий по привитию школьникам навыков правильного поведения на дорогах<sup>1</sup>.

Чтобы наладить работу по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации, создаются отряды юных инспекторов движения, которые преследуют своей целью пропагандировать в образовательных организациях безопасность до-

---

<sup>1</sup> Материалы интернет-сайта журнала Германии «Mobilundsicher» [Электронный ресурс]. URL: [www.mobilundsicher.de](http://www.mobilundsicher.de) (дата обращения: 11 декабря 2014 г.).

рожного движения. Школьники проводят викторины, посредством которых определяют уровень знаний автодорожных правил.

Интересным представляется положительный пример Германии, где существует специальная программа по участию полицейских структурных подразделений в обеспечении безопасности дорожного движения совместно с учителями. К тому же, важным являются обучающие программы факультативных занятий по привитию школьникам навыков правильного поведения на дорогах, которые построены с учётом возрастных особенностей школьников и дополнены книгами для сотрудников правоохранительных органов и учителей. Предполагается, что дети будут заниматься по этим книгам вместе со своими родителями, поэтому каждый из разделов учебника возникает с обращения: «Многоуважаемые дамы и господа, дорогая мама, дорогой папа!». Внимание читателя обращают на то, что именно от него зависит принятие решения о том, что для него важнее: стресс, скорость, шум – или безопасность и высокое качество жизни. Примером тому является то, что совсем не безразлично, с какой скоростью движется его автомобиль – 30, 50 или 70 километров в час, когда неожиданно перед ним появляется пешеход. Представляется важным и то, что в работе над этими учебниками принимали участие психологи, которые дают необходимые советы и рекомендации родителям<sup>1</sup>.

Знакомство с немецкими специализированными печатными изданиями по безопасности дорожного движения (*Mobil und sicher; Öffentliche Sicherheit; Magazin für die Polizei*<sup>2</sup>) позволяет говорить о том, что авторский коллектив не упустил ни одну из мелочей, из которых складывается разумное и эффективное воспитание детей и родителей в духе соблюдения автодорожных правил. Много сделано и для того, чтобы в доступной форме, без нравоучений объяснить детям о необходимости предчувствовать опасность в условиях интенсивного дорожного движения. Обосновывается необходимость ношения светлой одежды с целью сделать себя видимым, правильное прочтение автодорожных знаков.

---

<sup>1</sup> Афонина Е.Г. Зарубежный и российский опыт профилактики детского дорожно-транспортного травматизма сотрудниками полиции // Юрист-Правоведь. 2014. № 5 (66).

<sup>2</sup> Öffentliche Sicherheit / Das Magazin des Innenministeriums. Wien: Bundesministerium für Inneres, 2001; Magazin für die Polizei / Internationales unabhängiges Fachmagazin. Aschaffenburg: Almanach-Verlag Jöring e.K., 2001; Mobil und sicher / Das Verkehrswachtmagazin. Lübeck: MaxSchmidt-Römhild, 2000.

Представляет интерес создание в Англии специализированных клубов, обучающих детей правилам движения. Главными целями занятий в таких клубах является:

- указать детям на повсеместную опасность дорожного движения и научить их правильным действиям на дороге в любое время;
- обучить малышей основным правилам движения и воспитать у них привычки и поведение умелых и осторожных пешеходов;
- с помощью игровых занятий выработать у детей способность быстро реагировать и принимать правильные решения в различных автодорожных ситуациях.

В Японии работе таких клубов также уделяют большое внимание, здесь с дошкольного возраста возникает воспитание будущих полноценных участников движения. Клубы создаются по месту жительства, участие в них добровольное. В каждом клубе состоит от 50 до 100 членов: дети в возрасте 3–6 лет, их матери или няни. Каждый клуб возглавляет женщина-лидер, которая организует и планирует работу, поддерживает контакты с полицией, детсадом, собирает методические пособия. Занятия в клубе ведутся в соответствии с общегодовой учебной программой, в рамках которой проводится 12 ежемесячных занятий<sup>1</sup>.

Представляет особый интерес опыт Дании, Швеции, Швейцарии и Соединенного Королевства в использовании защитных ограждений, которые бы сдерживали автомобильный транспорт, тем самым предотвращая столкновения с другими машинами или пешеходами, идущими по пешеходной дорожке. Вместе с тем ограждения должны быть не из жесткого бетона или камня, а из упругого и гибкого материала. Согласно наблюдениям, благодаря такого рода ограждениям в странах, использующих их, сократились случаи серьезных случаев дорожно-транспортного травматизма.

В ряде стран, для того чтобы сделать пешеходов и велосипедистов или мотоциклистов более заметными, используется способ ношения ими одежды с аксессуарами и элементами светоотражателей. Безусловно, покупка специальной одежды для жителей стран с низким экономическим и социальным уровнем прожиточного минимума практически недоступна.

В России в ноябре 2014 года вступили изменения в Правила дорожного движения, гласящие о том, что «при движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходы обязаны иметь при себе предметы со

---

<sup>1</sup> Смородина В.А. Организационно-правовые основы пропаганды безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. С. 99–100.

световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств»<sup>1</sup>. Внесение данных изменений, на наш взгляд, является вполне обоснованным, так как в темное время суток из-за ослепляющего света фонарей и движущихся навстречу автомобилей водитель может не сразу заметить переходящего дорогу человека в одежде темного цвета, а тем более если это ребенок, учитывая его невысокий рост.

Таким образом, мы наблюдаем тот факт, что во многих зарубежных странах огромное внимание уделяется именно обучению детей с самого раннего возраста азам дорожной грамоты и культуре поведения на дорогах. Вместе с тем анализ деятельности дорожной полиции за рубежом показал, что там широко развито взаимодействие полицейских с иными субъектами, заинтересованными в снижении уровня травматизма и смертности детей в результате дорожно-транспортного происшествия. Так, например, финские полицейские поддерживают тесный контакт с родителями, объединившимися в группы, которые на добровольной основе регулярно раздают школьникам светоотражатели, а также взаимодействуют с органами исполнительной власти, привлекают для помощи в выявлении фактов перевозки детей без специальных детских удерживающих устройств.

Главенствующей организацией, участвующей в обеспечении безопасности дорожного движения в Финляндии является организация «Лиикеннетурва». Она является государственно-общественной организацией, целью которой является оптимизация средств методов по обеспечению безопасности дорожного движения. Предположительно эта задача может быть решена при помощи обучения и воспитания детей дошкольного и школьного возраста, а также пропаганды устойчиво безопасного поведения на дороге. Финансирование организации осуществляется за счет отчислений от обязательных страховых взносов владельцев транспортных средств и членских взносов. К тому же, в Финляндии в одной из первых стран было применено определение стационарного автоматического контроля, созданного на определённом участке дороги, оснащённого опорами с камерами слежения участка контроля (протяженность около 50 км и 10-20 опор с камерами слежения). Был применен автомобиль для автоматического контроля движения – микроавтобус, в который установлено оборудова-

---

<sup>1</sup> Правила дорожного движения Российской Федерации: утв. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения // Собрание актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47.

ние для автоматического контроля. Всего в подразделение безопасности дорожного движения входит 7 подразделений безопасности дорожного движения, создаваемых в Финляндии.

Стационарные участки автоматического видеоконтроля создаются на тех участках дорог, где происходит большое количество ДТП с причинением ущерба здоровью людей. Проектированием и обустройством занимается полиция совместно с Дорожной администрацией. Затраты на строительство делят между собой полиция и Дорожная администрация в соответствии с заключённым договором. По окончании строительства полиция самостоятельно отвечает за проведение контроля.

Оборудование монтируется на микроавтобус по собственному проекту полиции. Оснащение:

- блок цифровой камеры, оснащён радаром, направлен назад;
- цифровая видеокамера, направлена вперёд;
- компьютерное оборудование;
- экипаж: один полицейский.

Контроль автоматический или вручную. Автомобиль для автоматического контроля дорожного движения хорошо подходит для населённых пунктов. Объекты контроля:

- скорость движения;
- использование полос для автобусов/такси;
- проезд на сигналы светофоров;
- обгоны;
- использование ремней безопасности;
- пользование мобильным телефоном во время движения.

Наполовину снизилось количество нарушителей скоростного режима. Грубых (более 20 км/ч) нарушений скоростного режима стало меньше, чем незначительных. Согласно статистике Дорожной администрации число смертей в результате количество ДТП на 100 млн километров пробега автомобилей снизилось на 56 %, количество ДТП с причинением ущерба здоровью людей на 100 млн. километров пробега автомобилей уменьшилось на 30 %.

Подразделение безопасности дорожного движения отвечает за автоматический видеоконтроль на определённой территории, а именно:

- меняет местоположение камеры слежения;
- снимает записанную камерой информацию, обрабатывает её;
- занимается последствиями нарушений: штрафы, протоколы и

т.п.;

- несет ответственность на уровне региона за картографирование рисков, анализ, получение образования по вопросам контроля, информирование, развитие и т.п.

На территории Финляндии распространяются памятки путешественникам по Финляндии на автомобиле!

Предлагаемая памятка составлена на основе наиболее частых ошибок, допускаемых иностранцами, и на тех недостатках, которые были обнаружены у транспортных средств на дорогах Финляндии, и включает следующие рекомендации:

- держаться правой стороны дороги, но не пересекать боковую разметку;
- соблюдать безопасную дистанцию с идущим впереди транспортом;
- соблюдать установленный скоростной режим;
- включать фары и световые сигналы в любое время суток (даже днем);
- проверять, соответствуют ли тип шин и их состояние установленным правилам (лето/зима);
- соблюдать допустимые весовые параметры и правильно закреплять груз;
- не управлять автомобилем в состоянии усталости;
- совершать обгон только в тех местах, где условия видимости гарантируют безопасный обгон без риска;
- при повороте своевременно предупреждать других участников движения соответствующими сигналами.

В Новой Зеландии существует программа дорожной безопасности, которая состоит из четырех уровней главных задач: во-первых, сокращение социальных и экономических издержек от автодорожных аварий и травматизма; во-вторых, сокращение числа летальных исходов и тяжелых травм на дорогах; в-третьих, сведение числа случаев управления под воздействием алкоголя к минимуму и увеличение фактов использования ремней безопасности; в-четвертых, планирование количества часов или километров патрулирования полицейским высокоаварийных участков для сокращения риска<sup>1</sup>.

Одной из причин аварий с участием транспортных средств с участием детей, на наш взгляд, что также подтверждается мнением

---

<sup>1</sup> Материалы интернет-сайта [Электронный ресурс]. URL: [http:// www.worldbank.org/transport/forum2003/presentations/bliss.ppt](http://www.worldbank.org/transport/forum2003/presentations/bliss.ppt), accessed 30 Oktober 2003 (дата обращения: 29 ноября 2014 г.).

респондентов, опрошенных нами<sup>1</sup>, является отсутствие уровня культуры вождения и низкий уровень дисциплины участников дорожного движения. Дети лишь повторяют поступки взрослых и нередко сами становятся жертвами беспечности и невнимательности на дороге.

Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций период с 2011 по 2020 год объявлен Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

В числе благополучных европейских государств в отношении безопасности дорожного движения – Германия, где, как показывает статистика, одни из самых низких среди стран Европы показателей аварийности, что объясняется высокой эффективностью системы государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения. Особенностью системы государственного управления безопасностью дорожного движения в Германии является четкое разграничение функций государственного управления в сфере безопасности дорожного движения, постоянное взаимодействие субъектов, ответственных за обеспечение безопасности на дорогах, с представителями общественных объединений, предпринимателями, страховщиками, производителями транспортных средств.

Важную роль в содействии по проведению мероприятий, направленных на увеличение уровня безопасности участников дорожного движения, играет совет по безопасности дорожного движения, который не является коммерческим объединением и осуществляет свою работу с 1969 года. В состав совета по безопасности дорожного движения входят представители Федерального министерства транспорта и министерства транспорта федеральных земель, члены союза предпринимателей, представители производителей автомобилей и страховых компаний. Основной задачей совета по безопасности дорожного движения является разработка программ по повышению безопасности дорожного движения, ориентированных на определенную категорию граждан, например, программа «Дети и дорожное движение», курсы для водителей различных транспортных средств. К тому же, совет осуществляет координацию деятельности всех его участников.

Примечательно также, что в Германии существует еще одно объединение, которое занимается проблемой безопасности дорожного движения, – служба безопасности дорожного движения, созданная по инициативе самих граждан. Основной задачей деятельности этой службы является пропаганда безопасности дорожного движения и

---

<sup>1</sup> Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Приложение № 5.

формирование негативного отношения к нарушениям в сфере дорожного движения.

В Германии созданы дорожные центры, которые призваны обучать детей правилам дорожного движения. В распоряжении этих центров находятся компьютерные классы со специальными игровыми программами, ряд электромобилей, автогородки с перекрестками и прототипами улиц. Занимаются с детьми опытные инструкторы. После занятий ребятам выдают игрушечные удостоверения, которые дают право на управление электромобилем в центре. Ежедневно получение образования в каждом детском комплексе проходят до ста детей. По достижении ребенком десятилетнего возраста, ему предоставляется возможность сдать экзамен на право управления электромобилем в рамках дорожного центра. Экзамен проходит в присутствии полицейского. При езде на велосипеде обязателен защитный шлем, для перевозки взрослым велосипедистом ребенка до восьми лет предусмотрена специальная прицепная тележка, оборудованная предупреждающим флажком и детским креслом с ремнями безопасности, подобным креслу безопасности для машины. Налицо тесное взаимодействие сотрудников местной полиции и детских школьных учреждений<sup>1</sup>.

В России в данной сфере имеется некоторый пробел и с точки зрения законодательной базы, и с точки зрения практической деятельности. Более того, полиция Германии активно проводит работу по профилактике детской аварийности. Дорожные инспекторы проводят в школах практические занятия, воспитанники детских садов с воспитателями совершают походы к ближайшему светофору, где представитель местного управления дорожной полиции учит детей переходить дорогу. Помимо таких занятий, в Германии существует ряд специальных игровых программ, включающих изучение фотографий, просмотр мультфильмов, подвижные игры и прочее. Главный принцип таких программ – чтобы ребенку было интересно не только знакомиться со знаками, но и участвовать в процессе дорожного движения. У светофоров в Германии установлены специальные таблички, на которых изображены родители, держащие за руку малыша и переходящие дорогу на зеленый свет: «Служите примером своему первенцу»<sup>2</sup>. В отличие от российских профилактических мероприятий, в Германии они проводятся не только «на бумаге», но и на самом деле.

Положительным примером для Российской Федерации может служить опыт Швеции, где в 1997 году парламент одобрил новую

---

<sup>1</sup> Смородина В.А. Организационно-правовые основы пропаганды безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. С. 99–100.

<sup>2</sup> Там же. С. 112.

программу дорожной безопасности «Цель – ноль», в которой в качестве партнеров сотрудничают все организации и лица, тем или иным образом связанные с системой дорожного движения в Швеции, и совместно определяют задачи и устанавливают другие стандарты эффективности. Конечная задача этой программы заключается в том, чтобы обеспечить полное отсутствие летальных исходов и тяжелых травм в результате автодорожных аварий. В ее основе лежит концепция охраны здоровья населения<sup>1</sup>. Программа «Цель – ноль» располагает долговременной стратегией, предусматривающей постепенное повышение дорожной безопасности до тех пор, пока не будет достигнута поставленная задача. Эта программа пропагандирует совместную ответственность и гибкость с тем, чтобы можно было перераспределять ответственность по мере того, как наука и опыт разъясняют оптимальную роль автомобильной промышленности, плановиков дорожного движения, инженеров по технике безопасности, лиц, контролирующих соблюдение закона, работников здравоохранения, педагогов и участников дорожного движения<sup>2</sup>. Например, если невозможно значительно повысить собственно безопасность автомобилей и дорог, следует ставить больший акцент на уменьшение скорости. И наоборот, если дальнейшее уменьшение скорости больше не приемлемо, можно поставить больший акцент на повышение безопасности транспортных средств и дорог<sup>3</sup>.

В ряде стран актуальными в процессе воспитания, образования и информирования населения остаются методы работы, основанные на проведении бесед и лекций по пропаганде безопасности дорожного движения. Например, в Казахстане для этих целей за каждой школой закреплен сотрудник дорожной полиции, который два раза в месяц проводит такие занятия. К тому же, занятия по безопасности дорожного движения инспекторским составом проводятся и в детских дошкольных учреждениях. С 2008–2009 учебного года в 1–8 классах школ введена новая программа занятий по правилам дорожного движения и оказанию первой медицинской помощи. Наряду с этим, МВД Казахстана предложена школьная программа обучения старшеклассников правилам дорожного движения и практическому вождению с

---

<sup>1</sup> Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма: резюме. Женева, 2004.

<sup>2</sup> Дегтярев А.Г. Социально-экономические механизмы защиты участников дорожного движения: дис. ... канд. экон. наук. М., 2006. 180 с.

<sup>3</sup> Там же.

последующей выдачей водительского удостоверения, которая с 2010–2011 учебного года стала обязательной<sup>1</sup>.

К тому же в Казахстане большое внимание уделяется организации дорожного движения в местах массового скопления детей. Так, уже в республике реализуется программа «Детская безопасность». В крупных городах и столице возле каждой школы установлены «активные» дорожные знаки с применением желтой флуоресцентной световозвращающей пленки алмазного типа, нанесена соответствующая разметка желтого цвета в горизонтальной проекции предупреждающих и запрещающих автодорожных знаков на проезжей части. Пешеходные переходы оборудованы электронными датчиками обнаружения пешеходов в зоне перехода через часть автодороги и перильными пешеходными ограждениями лабиринтного типа (направляющими турникетами). Установлено на высоте 5 м от проезжей части светодиодное панно с дорожными знаками «Бегущие дети». В момент перехода проезжей части по пешеходному коридору срабатывает датчик присутствия с автоматическим включением активного панно, который в свою очередь методом эффекта бегущих детей усиливает внимание водителей. Вблизи нескольких школ в экспериментальном варианте поднят асфальт на всю ширину «зебры». Такой «лежачий полицейский» нового образца заставляет водителей снижать скорость. К тому же, вблизи каждого пешеходного перехода в столице Казахстана были установлены шумовые полосы: при наезде на них машины возникают вибрация и шум, заставляющие водителя сбросить скорость<sup>2</sup>.

В Республике Беларусь главная задача пропаганды безопасности дорожного движения – достучаться до общественности. Добиться, чтобы эта проблема волновала не отдельных людей, а абсолютно каж-

---

<sup>1</sup> Лукьянина И.В. Основные направления профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в Республике Казахстан // Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, передовые формы работы: материалы семинара-совещания сотрудников подразделений пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации (в рамках V Межгосударственного слёта юных инспекторов движения), 28 сентября – 2 октября 2010 г. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2010. 37 с.

<sup>2</sup> Там же.

дого<sup>1</sup>. Сотрудники белорусской полиции серьезное внимание уделяют взаимодействию с общественностью, что подтверждается регулярной проверкой сообщений, поступающих на электронную почту и телефоны доверия от участников дорожного движения, ставших свидетелями грубых нарушений ПДД. Если информация нашла подтверждение и своевременный звонок помог предотвратить возможную трагедию – поощряются такие неравнодушные граждане, которым небезразлична безопасность на дороге. В торжественной обстановке им вручаются благодарности и денежные премии<sup>2</sup>.

Связь с детьми белорусские правоохранители наладили посредством сети Интернет. Для детей работает адрес электронной почты управления Госавтоинспекции, что также является неординарной формой взаимодействия между сотрудниками полиции и непосредственно детьми. К тому же, широкое использование и применение получили «стоп-мэны». Госавтоинспекция совместно с отделом образования при участии клуба ЮИД составляет график дежурств «стоп-мэнов». «Стоп-мэны» сосредоточивают группы детей на подходе к нерегулируемому пешеходному переходу, после чего «стоп-мэны» в специальной форме в виде накидки со световозвращающими полосами с изображением дорожного знака «Дети» с одной стороны и надписи «Внимание, дети!» с другой при помощи дорожного знака «Движение без остановки запрещено» информируют подъезжающих водителей о начале движения детей через дорогу. Убедившись в остановке транспорта, «стоп-мэн» выходит на переход и обеспечивает безопасное передвижение детей на другую сторону улицы<sup>3</sup>.

Интересным нововведением в процессе обеспечения детской дорожной безопасности представляется положительный опыт Республики Беларусь в форме привлечения добровольных дружинников, что для местных сотрудников полиции является обязательной формой работы с общественностью по укреплению транспортной дисциплины. В настоящее время более 700 дружинников помогают сотрудникам ГАИ осуществлять контроль за дорожным движением и проводить

---

<sup>1</sup> Тюрин О.Н. О формах и методах работы Госавтоинспекции Беларуси в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, передовые формы работы: материалы семинара-совещания сотрудников подразделений пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации (в рамках V Межгосударственного слёта юных инспекторов движения), 28 сентября – 2 октября 2010 г. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2010. 37 с.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Тюрин О.Н. Указ. соч.

превентивные мероприятия. Специализированные группы в составе сотрудников ГАИ, медработников, корреспондентов СМИ и представителей добровольных общественных дружин на специально оборудованных автобусах (передвижных профилактических пунктах) проводят рейды по выявлению нарушений автодорожных правил пешеходами. Нарушители приглашаются в салон автобуса, где им демонстрируется профилактический видеофильм, проводится беседа и составляются административные протоколы. Также в автобусе организована выездная торговля фликерами и световозвращающими жилетами для тех, кто забыл их купить ранее<sup>1</sup>.

Таким образом, детская дорожная безопасность зависит от многих факторов: законодательного, социального, экономического, зависит от уровня культуры поведения участников дорожного движения, их дисциплинированности в условиях дорожного движения. Подводя итог изучению положительного опыта зарубежных стран, можно заключить, что основными направлениями Госавтоинспекции в сфере обеспечения детской дорожной безопасности за рубежом являются целенаправленная работа с различными категориями участников дорожного движения – водителями, пешеходами, детьми, мотоциклистами, а также устранение причин и условий совершения дорожно-транспортного происшествия путем внедрения инновационных решений, организация тесного взаимодействия с образовательными организациями и средствами массовой информации.

Изучив теоретические аспекты и правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в ходе исследования, мы сделали вывод о том, что детский дорожно-транспортный травматизм представляет собой социально обусловленное явление, зависящее от ряда факторов: экономического, культурного, идеологического. В свою очередь целями административно-правового регулирования отношений в сфере детской дорожной безопасности являются обеспечение устойчивого развития демографической и экономической стороны государства, а также дорожной безопасности; сохранение жизни и здоровья будущего трудоспособного населения страны и интеллектуального будущего Российского государства. К тому же, проведенный анализ позволил сделать вывод о том, что детский дорожно-транспортный травматизм – совокупность общественных отношений, урегулированных административно-правовыми нормами, связанных с причинением ребенку травм легкой и средней тяжести.

---

<sup>1</sup> Там же.

Опираясь на статистические данные и мнения ученых, удалось обозначить основные причины детского дорожно-транспортного травматизма, а также их классифицировать. К тому же, проанализировав правовую основу регулирования деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, мы пришли к выводу о том, что нормативная правовая база деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма представляет собой совокупность законов и подзаконных актов, основу которой составляют федеральные законы «О полиции», «О безопасности дорожного движения», Указ Президента «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», которым утверждено Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Приказа МВД России «Об организации работы ГИБДД МВД РФ по пропаганде безопасности дорожного движения». В совокупности перечисленные нормативные правовые акты определяют роль и место подразделений полиции в общем механизме обеспечения детской дорожной безопасности.

В то же время на основе изучения многообразия существующих правовых административных методов предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма разработана классификация методов с учетом их специфического характера применения на практике среди которых: а) убедительные, представляющие собой мероприятия воспитательного и поощрительного характера, призванные сформировать у граждан правовое сознание; б) информационные, предполагающие обмен информацией различными законными способами, в том числе путем осуществления пропаганды; в) организационные, выражающиеся в разработке необходимых решений, определении ресурсов, установлении сроков исполнения, ответственных лиц и лиц, контролируемых мероприятия по обеспечению детской дорожной безопасности.

К тому же, определены методы, связанные с осуществлением полицией процедурной деятельности. К таким методам относятся лицензирование, сертификация, аккредитация, сертификация.

## ГЛАВА 2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ДЕТСКОЙ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

### § 2.1. Методическое и контрольное направления административной деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности

Огромная роль в обеспечении детской дорожной безопасности принадлежит подразделениям Госавтоинспекции, осуществляющим посредством правовых средств административную работу, характеризующуюся многоплановостью ввиду высокой интенсивности движения, вовлечения большого количества транспортных средств и людей в процесс дорожного движения. Перечисленные факторы и возросшее количество аварий с участием детей, а также степень тяжести их последствий отрицательно влияют на развитие государства и общества.

Несомненно, одна из самых сложных задач стоит перед образованием: воздействовать на сознание учащихся, чтобы сформировать законопослушного участника дорожного движения, обладающего высоким уровнем транспортной культуры. Но не менее важная и сложная задача стоит перед органами внутренних дел: организовывать профилактическую работу в данной области и осуществлять контроль за выполнением и результатом мероприятий по обеспечению детской безопасности, обеспечивая методическую помощь заинтересованным субъектам деятельности.

Что касается такого направления административной деятельности полиции, как **методическое направление**, то необходимо разобраться в понимании сущности понятия «методика». Толковые словари предлагают понимать под методикой совокупность методов обучения чему-нибудь, практического выполнения чего-нибудь<sup>1</sup>, а также систему правил, изложение методов обучения чему-нибудь или выполнения какой-нибудь работы<sup>2</sup>. В философском аспекте методика – это фиксированная совокупность приемов практической деятельности, приводящей к заранее определенному результату<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Толковый словарь С.И. Ожегова.

<sup>2</sup> Толковый словарь Д.Н. Ушакова.

<sup>3</sup> Мирский Э.М. Новая философская энциклопедия: в 4 т. / под редакцией В.С. Стёпина. М.: Мысль, 2001.

Таким образом, методическое обеспечение административной деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности представляет собой совокупность спланированных приемов и методов, реализуемых в ходе практической деятельности полиции с иными заинтересованными субъектами по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма и гибели детей в результате автодорожных аварий.

В законе сказано, что «получение образования граждан правилам устойчиво безопасного поведения на автомобильных дорогах осуществляется организациями, осуществляющими образовательную работу, в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, предусматривающими такое получение образования»<sup>1</sup>. В свою очередь получение образования «осуществляется на основании методических рекомендаций, разрабатываемых совместно с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими управление соответственно в сфере транспорта, образования, здравоохранения и социальной защиты населения»<sup>2</sup>. Данное обстоятельство, прописанное в законе, дает право утверждать, что органы полиции в лице подразделений пропаганды и иных заинтересованных субъектов имеют обязанность взаимодействия с учреждениями образования, что подтверждает пункт 4 анализируемого закона: «органы внутренних дел Российской Федерации и государственные средства массовой информации обязаны оказывать помощь в проведении мероприятий по обучению граждан правилам устойчиво безопасного поведения на дорогах»<sup>3</sup>.

В статье 10 ФЗ «О полиции»<sup>4</sup> сказано, что «полиция в пределах своих полномочий оказывает содействие государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям в обеспечении защиты прав и свобод граждан, соблюдения законности и правопорядка, а также оказывает поддержку развитию гражданских инициатив в сфере предупреждения правонарушений и обеспечения правопорядка»<sup>5</sup>, в свою очередь «государственные и муниципальные органы, общественные объединения, организации и должностные ли-

---

<sup>1</sup> О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. от 13 июля 2015 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ: в ред. от 13 июля 2015 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900.

<sup>5</sup> Там же.

ца должны оказывать содействие полиции при выполнении возложенных на нее обязанностей»<sup>1</sup>.

Как было определено, важным условием снижения детской смертности и травматизма в результате аварий с участием транспортных средств является получение образования детей азам дорожной грамоты и воспитание их в духе неукоснительного соблюдения автодорожных правил. Для достижения этой цели важно возлагать ответственность за это не только на сотрудников полиции как основного субъекта профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, но и на образовательные организации, родителей и иных заинтересованных субъектов. Вместе с тем важное место в организации совместной работы по обеспечению детской дорожной безопасности занимает методическая работа, которая заключается в разработке и реализации образовательных программ<sup>2</sup>, познавательных игр по воспитанию уровня культуры устойчиво безопасного поведения на дорогах и обучению правилам дорожного движения, методических рекомендаций.

Определенная основа для проведения профилактических мероприятий в сфере детской дорожно-транспортной безопасности предусмотрена в следующих нормативных правовых актах: Постановлении Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 (ред. от 30 сентября 2014 года) «О Правилах дорожного движения» (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения); Постановлении Правительства Российской Федерации от 17 января 2007 года № 20 «Об утверждении положения о сопровождении транспортных средств автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и Военной автомобильной инспекции»; Приказе МВД России от 31 августа 2007 года № 767 «Вопросы организации сопровождения транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции» – и – в иных документах, рассмотренных ранее в параграфе 1.2.

---

<sup>1</sup> Там же.

<sup>2</sup> Образовательная программа – комплекс основных характеристик образования (объем, содержание, планируемые результаты), организационно-педагогических условий и в случаях, предусмотренных настоящим Федеральным законом, форм аттестации, который представлен в виде учебного плана, календарного учебного графика, рабочих программ учебных предметов, курсов, дисциплин (модулей), иных компонентов, а также оценочных и методических материалов (п. 9 статьи 2 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации»).

Необходимо обозначить документы, не относящиеся к нормативным, но определяющие организационную и распорядительную работу образовательных организаций в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма: Письмо Минобрнауки РФ № ИК-174/06, МВД России от 16 марта 2009 года № 13/8-50 «О взаимодействии по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма»; Письмо Минобрнауки России от 29 июля 2014 года № 08-988 «О направлении методических рекомендаций об организации перевозок обучающихся в образовательные организации».

Согласно Национальной стратегии действий в интересах детей на 2012–2017 годы Российской Федерации обязана быть сформирована система, обеспечивающая реагирование на нарушение прав каждого ребенка без какой-либо дискриминации, включая диагностику ситуации, планирование и принятие необходимого комплекса мер по обеспечению соблюдения прав ребенка и восстановлению нарушенных прав, правовое просвещение<sup>1</sup>. По нашему убеждению, способствовать информированности и повышению уровня знаний могли бы регулярные методические собрания по вопросам профилактики детской дорожной безопасности, проводимые в регионах страны. Данные мероприятия могут быть запланированы в региональных программах по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. В ряде субъектов таковые имеют место, например, комплексная долгосрочная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в Астраханской области на 2013–2017 годы»; региональная программа «Повышение безопасности дорожного движения» во Владимирской области; целевая программа Пензенской области «Повышение безопасности дорожного движения в Пензенской области».

Каждое подобное мероприятие должно начинаться с озвучивания сотрудником полиции (подразделения пропаганды) статистики о состоянии детского дорожно-транспортного травматизма и разбора автодорожных происшествий с участием детей, произошедших, например, за истекший месяц. К тому же, на методических собраниях, в рамках оказания помощи образовательным организациям, обязана быть предусмотрена возможность раздачи листовок, всевозможных памяток по обеспечению детской дорожной безопасности в соответствии с временем года, погодными условиями и в зависимости от иных

---

<sup>1</sup> О Национальной стратегии действий в интересах детей на 2012–2017 годы: Указ Президента Рос. Федерации от 1 июня 2012 г. № 761 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 23, ст. 2994.

факторов. Подобная информация помогла бы педагогам оформить или обновить существующие стенды и уголки безопасности.

Безусловно, организации и осуществлению методического направления будут способствовать проведение семинаров по обмену положительным опытом среди сотрудников полиции заинтересованных подразделений и педагогов дошкольных и школьных образовательных организаций при участии СМИ, общественных организаций, участвующих в профилактической деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности.

В настоящее время в России действует ряд общественных и некоммерческих объединений, основной целью которых является осуществление мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий. Так, существует Всероссийское общество автомобилистов<sup>1</sup>, которое действует на основании собственного устава, определяющего основные цель и задачи деятельности организации. Основной целью деятельности ВОА является объединение граждан для совместного решения задач по безопасному использованию, содержанию, эксплуатации автотранспортных средств, содействие развитию уровня культуры вождения автотранспортных средств и образовательной деятельности в сфере безопасности дорожного движения, а также защита прав, законных интересов членов общества<sup>2</sup>. Для эффективного достижения поставленной цели ВОА осуществляет следующее:

- проводит организационно-массовые мероприятия по предупреждению аварий с участием транспортных средств, охране окружающей среды, пропаганде целей и задач общества;

- обеспечивает вовлечение граждан в члены ВОА; организует защиту социально-экономических прав и законных интересов членов общества;

- принимает меры к удовлетворению потребностей членов ВОА и иных владельцев транспортных средств, связанных с приобретением, хранением, размещением, ремонтом, обслуживанием, эксплуатацией и утилизацией транспортных средств;

- организует и проводит спортивные соревнования по автотехническим видам спорта, автопробеги и прочую работу в сфере спорта, в том числе с выездом за пределы Российской Федерации. Занимается развитием международных связей с автомобильными, автоспортивными и автотуристическими клубами и организациями;

---

<sup>1</sup> Далее также – ВОА.

<sup>2</sup> Материалы интернет-сайта Всероссийского общества автомобилистов [Электронный ресурс]. URL: [www.voa.ru/docs](http://www.voa.ru/docs) (дата обращения: 2 июля 2015 г.).

- проводит работу по повышению влияния общества на систему и формирование национальной концепции безопасности дорожного движения и на совершенствование образования в сфере безопасности дорожного движения;

- участвует в согласованном порядке в разработке и реализации национальных, международных и комплексных программ, направленных на совершенствование системы дорожного движения, обслуживания автотранспортных средств;

- содействует разработке и внедрению новых экономических принципов по безопасному использованию, содержанию и эксплуатации транспортных средств;

- содействует культурному воспитанию граждан в сфере безопасности дорожного движения<sup>1</sup>.

Таким образом, мы видим, что не только государственные организации планируют свою работа в сфере обеспечения детской дорожной безопасности, но и общественные организации участвуют в деятельности по достижению цели сохранения жизни и здоровья детей, а также способствуют защите прав и законных интересов детей, пострадавших в дорожно-транспортном происшествии.

В России существует и функционирует с 1995 года Ассоциация юношеских автошкол, которая была создана для координации деятельности всех существующих юношеских автошкол страны, оказания научно-методической и практической помощи, расширения возможности в производственной, научно-технической и социальной сфере, представления интересов своих членов в государственных органах власти<sup>2</sup>. Главной задачей Ассоциации юношеских автомобильных школ является создание единой, целостной системы обучения навыкам устойчиво безопасного поведения детей и подростков на улицах и дорогах начиная с 5-летнего возраста. В регионах, где действуют юношеские автомобильные школы, наблюдается тенденция к снижению числа аварий с участием транспортных средств, а тесное взаимодействие с педагогическими коллективами общеобразовательных школ помогает готовить педагогические кадры для проведения учебной работы в общеобразовательных школах по безопасности дорожного движения<sup>3</sup>.

Главной задачей РСА является обеспечение безопасности дорожного движения, а также ряд сопутствующих задач:

---

<sup>1</sup> Материалы интернет-сайта Всероссийского общества автомобилистов [Электронный ресурс]. URL: [www.voa.ru/docs](http://www.voa.ru/docs) (дата обращения: 2 июля 2015 г.).

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

- проведение широкой разъяснительной работы среди различных групп населения, трудовых коллективов предприятий, организаций и учреждений с целью привлечения их к активному участию в решении вопросов обеспечения безопасности дорожного движения;

- пропаганда правил устойчиво безопасного поведения на улицах и дорогах через СМИ, а также путем издания специальных журналов, газет, выпуска информационных и рекламных материалов, создания фильмов, видеопрограмм, спектаклей и иной продукции по тематике безопасности дорожного движения;

- изучение в детских образовательных организациях автодорожных правил и правил поведения на дороге;

- участие в создании системы оказания медицинской, технической и иной помощи участникам движения на автомобильных дорогах;

- участие в организации обучения участников дорожного движения, специалистов, сотрудников ГИБДД МВД России и специализированных подразделений органов внутренних дел России, а также населения приемам оказания доврачебной помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии;

- разработка и проведение мероприятий по профилактике аварийности<sup>1</sup>.

В 1999 году был создан РАС, который видит основной целью своей деятельности создание благоприятных условий для осуществления автотранспортной деятельности на территории Российской Федерации<sup>2</sup>. Членство в РАС дает автотранспортным предприятиям возможность публично заявлять о своих насущных проблемах как на федеральном, так и на региональном уровне и коллективно добиваться от органов государственной власти решения этих проблем. Через посредничество союза транспортные организации способны оказывать влияние на формирование транспортной политики России и получают возможность быть услышанными в органах власти<sup>3</sup>.

Этими организациями проводится работа по пропаганде безопасности дорожного движения практически со всеми категориями объектов: водителями индивидуального транспорта, водителями-

---

<sup>1</sup> Материалы интернет-сайта Общественной организации «Дорога – наша жизнь» [Электронный ресурс]. URL: [www.dorogajizni.ru](http://www.dorogajizni.ru) (дата обращения: 5 июля 2015 г.).

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

профессионалами, с военнослужащими, детьми, пенсионерами, молодежью и т.д.<sup>1</sup>

Таким образом, как следует из анализа уставных и сопутствующих документов, регламентирующих работу общественных и некоммерческих организаций, указанными организациями проводится работа по пропаганде безопасности дорожного движения. Для этого активно привлекаются средства массовой информации, осуществляются публикации и распространение справочных, информационных и пропагандистских материалов, посвященных всем аспектам безопасности дорожного движения, в том числе широко муссируются факты аварий с участием транспортных средств с участием детей, оказывается методическая помощь в организации работы в этом направлении.

Безусловно, эффективность работы юношеских автошкол напрямую зависит от взаимных контактов с государственными и общественными организациями, заинтересованными в решении проблем безопасности дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. В первую очередь к ним относятся подразделения ГИБДД МВД России, органы управления образованием, дошкольные и школьные организации, СМИ, а также другие государственные и общественные структуры, занимающиеся вопросами детской дорожной безопасности.

Вместе с тем организация тематических семинаров и круглых столов позволит обобщить опыт всех заинтересованных субъектов, задействованных в обеспечении детской дорожной безопасности, и поделиться инновационными решениями текущих проблем в этой области. По итогам проведенного мероприятия все материалы, подготовленные выступающими, должны быть объединены в сборники или методические рекомендации. Тем более что в соответствии с положением Федерального закона «О безопасности дорожного движения» получение образования граждан правилам устойчиво безопасного поведения на автомобильных дорогах осуществляется на основании методических рекомендаций, разрабатываемых совместно с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими управление соответственно в сфере транспорта, образования, здравоохранения и социальной защиты населения<sup>2</sup>. По мнению Н.В. Якубенко, «в связи с различными задачами взаимодействие органов Государствен-

---

<sup>1</sup> О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации: государственный доклад // STOP-газета. 2006. № 4.

<sup>2</sup> О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. от 13 июля 2015 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

ной инспекции безопасности дорожного движения должно строиться с учетом интересов и возможностей каждой из служб, с максимальным привлечением их сил и средств. Организация мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения – это повседневные и разнообразные проявления управленческой деятельности, которые не фиксируются так же точно, как ее юридические формы<sup>1</sup>. Их проведение не нуждается в издании специальных юридических актов, они не влекут непосредственных значимых юридических последствий (например, возникновения или прекращения административно-правовых отношений), но предпосылки и результаты их осуществления могут фиксироваться и юридически»<sup>2</sup>.

Таким образом, учитывая изложенное и возможность использования деятельности широкого круга субъектов, заинтересованных в снижении количества дорожно-транспортных происшествий с участием детей и тяжести их последствий, предлагаем структурировать организацию работы путем разработки следующей методики.

Так, во-первых, в начале каждого учебного года в образовательной организации происходит назначение, лица ответственного за организацию деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в течение всего года. Данная обязанность прописывается в должностной инструкции, о чем сообщается в отдел (отделение) пропаганды ГИБДД МВД России.

Во-вторых, совместно с сотрудником ГИБДД МВД России составляется план работы представителя ГИБДД МВД России с образовательной организацией по координации деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. В плане обязательно должны быть указаны направления совместной работы. К таковым могут быть отнесены;

- методическая работа, включающая в себя разработку, принятие и использование в деятельности типичных методических документов по предупреждению детской дорожной безопасности, создание в образовательной организации тематических уголков с наглядной агитацией по безопасности дорожного движения.

- работа с воспитанниками и учащимися образовательной организации, заключающаяся в участии сотрудников Госавтоинспекции (на основе плана) в преподавании детям основ дорожной грамоты,

---

<sup>1</sup> Пеньшин Н.В. Методология обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте: учебное пособие. Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2013. 456 с.

<sup>2</sup> Якубенко Н.В. Правовые аспекты профилактики дорожно-транспортных происшествий. Тюмень, 2000. С. 7.

проведение совместных мероприятий, например «Безопасное колесо», КВН, «Светофор», а также определение и прохождение безопасных маршрутов «Путь до школы» сотрудника ГИБДД МВД России совместно с учащимися. Данная работа позволит привить учащимся образовательных организаций навыки устойчиво безопасного поведения на дороге, будет способствовать развитию ответственности за собственную жизнь, здоровье и последствие своих действий;

- работа с родителями, которая может проводиться как непосредственно, так и опосредованно через педагогов образовательных организаций. Целью данной работы является разъяснение вопросов по обеспечению детской дорожной безопасности. На усмотрение образовательной организации возможно создание объединений родителей по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

- работа с педагогами образовательных организаций, заключающаяся в их непосредственном участии в любом мероприятии по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, а также в совместном патрулировании района с сотрудниками ДПС, участии в проводимых круглых столах, посвященных вопросам детской дорожной безопасности;

- контрольно-аналитическая работа, которая состоит из выявления причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий с участием ребенка, анализу этих причин, а также разработки конкретных мер по устранению выявленных причин. К тому же, в этом направлении может проводиться проверка знаний учащимися правил устойчиво безопасного поведения на улицах и дорогах.

В-третьих, в случае дорожно-транспортного происшествия с участием ребенка-воспитанника или учащегося образовательной организации отделением ГИБДД МВД России проводится служебное расследование. Если установлено, что в случившемся виноват ребенок, то Госавтоинспекция направляет представление в образовательную организацию с целью выявить причины и условия, способствовавшие произошедшему случаю дорожно-транспортное происшествие. К тому же, в представлении дается указание на проведение мероприятий с учащимися и родителями о недопущении повторения подобных фактов дорожно-транспортных происшествий.

Во исполнение пункта 4 статьи 11 Федерального закона от 23 июня 2016 года № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации», где предусматривается создание координационных органов по профилактике правонарушений, для более продуктивной и эффективной деятельности всех субъ-

ектов, задействованных в обеспечении детской дорожной безопасности, мы предлагаем создать координирующий орган. Работа данного органа будет заключаться в объединении усилий всех заинтересованных организаций по вопросам обеспечения детской дорожной безопасности, включающим в себя и разработку планов профилактических мероприятий, и контроль за их выполнением, и разработку методического обеспечения в этой сфере. При разработке методической литературы в рамках деятельности данного координирующего органа будут использованы усилия сотрудников ГИБДД МВД России, а также знания и опыт практической работы педагогов.

Таким образом, убеждены, что только совместными усилиями, как практическими, так и теоретическими, всех субъектов деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма можно добиться положительного результата в борьбе за сокращение уровня смертности и травмирования детей в результате дорожно-транспортного происшествия.

Следующим направлением профилактической деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности является **контрольное направление**.

Указанное направление представляет собой, во-первых, необходимость разработки и внедрение критериев оценки эффективности профилактической работы в каждом из регионов страны. Во-вторых, проведение итогового контроля по оценке знаний автодорожных правил и формирования умений детей различных возрастов в этой области.

Контроль за профилактической работой в сфере обеспечения детской дорожной безопасности может охватывать нескольких уровней:

- государственный, который осуществляется специальными уполномоченными государственными органами и направлен на контролирование ситуации по детскому дорожно-транспортному травматизму как в общем по стране, так и по отдельно взятому региону;
- социальный – контроль со стороны общества, предполагаемый ряд методов и способов, с помощью которых отдельные индивиды или группы заинтересованных лиц обеспечивают условия для правомерного поведения детей в условиях дорожного движения;
- педагогический, осуществляемый учителями, воспитателями в определенной группе обучаемых детей; на таком уровне контроля происходит процесс определения знаний автодорожных правил и оказывается помощь по формированию умений детей различных возрастов в сфере детской дорожной безопасности;

- родительский, на котором происходит реализация системы мероприятий по обеспечению детской дорожной безопасности, осуществляемая непосредственно родителями, с целью недопущения негативных последствий в сфере дорожного движения с участием детей.

К тому же, немаловажным фактором, способствующим повышению уровня грамотности и информированности автовладельцев в части использования детских удерживающих устройств, а также необходимости их установки в автомобиле, стимулированию родителей к приобретению автокресла к моменту выписки из роддома, является, по нашему убеждению, профилактическая работа и социальная реклама.

В России к настоящему моменту в этом направлении достигнуты некоторые успехи. Разработано большое количество материалов, которые позволяют проводить работу, направленную на вовлечение в тему дорожной безопасности, и как следствие формировать культуру у настоящих и будущих участников дорожного движения. В 2011 и 2012 годах были проведены два этапа всероссийской кампании «Автокресло – детям!», а в 2013 году – кампания «Пристегнись!», которые не только смогли несколько остановить начавшийся с 2010 года рост числа погибших детей-пассажиров, но и начать его сокращение путем постоянной поддержки темы детской транспортной безопасности в фокусе общественного мнения и тем самым привлечения к проблеме широкой общественности. Однако необходимо признать, что не всегда методы доведения информации, касающейся главных аспектов детской безопасности на дороге, соответствуют необходимым требованиям. В результате многие вопросы освещаются поверхностно и с искажением достоверных фактов. Для того чтобы население получало достоверную информацию, сотрудникам Госавтоинспекции необходимо постоянно поддерживать контакт и тесное взаимодействие со средствами массовой информации. К тому же, реальной помощью в решении проблем с повсеместным использованием средств пассивной безопасности для детей может стать открытие пунктов проката в городах для семей, имеющих низкий доход, многодетных семей. Во многих субъектах нашей страны такие пункты уже открыты и успешно функционируют, но сложность ситуации заключается в том, чтобы найти спонсоров и меценатов, которые бы снабдили подобные пункты проката качественными, отвечающими всем требованиям детскими удерживающими устройствами, ведь, по данным Всемирной Организации Здравоохранения, использование удерживающих устройств

снижает смертность среди детей-пассажигов на 54 %, а риск получения травм – на 70 %<sup>1</sup>.

Считаем, что причиной пренебрежения использованием средств пассивной безопасности при перевозке детей является несопоставимая санкция за это нарушение, которая составляет три тысячи рублей в соответствии со статьей 12.23 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Мы полагаем, что в случае выявления описываемого нарушения водителю уместно предложить альтернативу: уплата штрафа или покупка детского удерживающего устройства, стоимость которого будет эквивалентна размеру штрафа. Для организации контроля и взаимодействия сотрудников Госавтоинспекции с индивидуальными предпринимателями, работа которых связана с продажей детских удерживающих устройств, предлагаем привлекать последних к участию в рейдах, операциях и кампаниях.

В связи с вышеизложенным считаем обоснованным за нарушение статьи 12.23 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях увеличить сумму административного штрафа до семи тысяч рублей, что будет соответствовать средней цене сертифицированного детского удерживающего устройства.

Подводя итог вышеизложенному, мы пришли к выводу о том, что методика осуществления предупредительной деятельности полиции по обеспечению детской безопасности в условиях дорожного движения представляет собой комплекс спланированных методов, осуществляемых в процессе практической совместной работы служб и подразделений полиции с другими субъектами по вопросам предупреждения совершения правонарушений в отношении и с участием несовершеннолетних в сфере автодорожных аварийных ситуаций. В данном направлении широко задействуются силы и средства не только подразделений полиции, но и всех субъектов обеспечения детской дорожной безопасности с целью определения эффективных способов борьбы по снижению уровня смертности и травмирования детей в результате дорожно-транспортной аварии. Автором предложена методика организации деятельности ГИБДД МВД России с образовательными организациями, указаны основные направления их совместной деятельности.

К тому же, в итоге определены уровни контроля за профилактической работой в сфере обеспечения детской дорожной безопасности: государственный, социальный, педагогический, родительский. Качественная работа на всех уровнях контроля будет способствовать акку-

---

<sup>1</sup> Безопасность маленьких пассажиров – наша обязанность // Аргументы и факты. 2012. 6 нояб.

мулированию усилий всех субъектов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

В рамках исследования сделан вывод о том, что одним из объектов контрольной деятельности полиции является контроль за игнорированием водителями обязанности по перевозке детей только в детском удерживающем устройстве. Вместе с тем предположено, что причиной тому является несоразмерно низкий штраф за это нарушение, который составляет три тысячи рублей в соответствии со статьей 12.23 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Автор предлагает внести изменения в данную статью Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, увеличив сумму административного штрафа до семи тысяч рублей, что будет соответствовать средней цене сертифицированного детского удерживающего устройства в Российской Федерации. К тому же, предлагается узаконить альтернативу для водителя, нарушившего данную статью: уплата штрафа или покупка детского удерживающего устройства, стоимость которого будет эквивалентна размеру штрафа. Описанная ситуация возможна только с участием аккредитованных организаций, занимающихся продажей сертифицированных детских удерживающих устройств. Это будет способствовать как обеспечению контроля со стороны Госавтоинспекции, так и организации взаимодействия сотрудников полиции с предпринимателями посредством привлечения их к участию в рейдах, операциях и кампаниях.

## **§ 2.2. Информационно-пропагандистское и воспитательно-образовательное направления административной деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности**

Надо заметить, что в последнее время, безусловно, правовая основа деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения значительно расширилась. В 2018 году была утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, в которой определены основные объекты государственного воздействия, сформированные в направления реализации Стратегии, одним из которых является «повышение безопасности от аварий с участием транспортных средств и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пе-

пешеходов»<sup>1</sup>. В свою очередь работа по обеспечению безопасности дорожного движения представляет собой механизм, который состоит из комплекса мер, направленных на уменьшение количества ДТП и их последствий. Важное место в системе предупредительных мероприятий в деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности занимает пропаганда. Пропаганда, если обратиться к толковому словарю живого великорусского языка В.И. Даля, представляет собой распространение какого-либо толка, учения; старание об этом самого общества. В данном определении акцент в большинстве своем делается на таких функциях пропаганды, как образование и просвещение. На современном этапе развития общества работа по обеспечению безопасности дорожного движения представляет собой механизм, который состоит из комплекса мер, направленных на уменьшение количества дорожно-транспортных аварий и их последствий. Важное место в системе предупредительных мероприятий в деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности занимает пропаганда. Пропаганда, если обратиться к толковому словарю живого великорусского языка В.И. Даля, представляет собой распространение какого-либо толка, учения; старание об этом самого общества<sup>2</sup>. В данном определении акцент в большинстве своем делается на таких функциях пропаганды, как образование и просвещение.

В словаре по общественным наукам в свою очередь пропаганда – работа, направленная на распространение знаний, художественных ценностей и другой информации с целью формирования определенных взглядов, представлений, эмоциональных состояний, оказания влияния на социальное поведение людей<sup>3</sup>. Данное понимание термина «пропаганда» уже несколько отличается от предыдущего тем, что в нем предусмотрена цель всей деятельности по пропаганде, то есть воздействие на общество и изменение поведения людей.

В Большой советской энциклопедии предлагается следующая трактовка определения, где под пропагандой понимается распространение политических, философских, научных, художественных и дру-

---

<sup>1</sup> Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р // Рос. газ. 2018. 25 янв. № 15.

<sup>2</sup> Даль В.И. Толковый словарь русского языка. Современное написание. М.: АСТ, Астрель, 2008. 352 с.

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

гих взглядов и идей с целью их внедрения в общественное сознание и активизации массовой практической деятельности<sup>1</sup>.

На наш взгляд, более глубокое понимание и суть термина выражает определение пропаганды как последовательной продолжительной деятельности, направленной на создание или информационное оформление различных событий с целью влияния на отношение масс к событию, идее или суждениям, распространяемым в обществе<sup>2</sup>.

Наряду с иными определениями понятие «пропаганда» закреплено на законодательном уровне и представляет собой целенаправленную работу, 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<sup>3</sup>.

В свою очередь, проанализировав существующие понятия, можем сделать вывод о том, что **информационно-пропагандистское направление** административной деятельности полиции представляет собой последовательно продолжительный процесс реализации комплекса мероприятий по распространению информации, касающейся детской дорожной безопасности, с целью формирования законопослушного поведения и уровня культуры поведения на дороге у родителей-пешеходов, родителей-водителей и детей.

Основными формами осуществления деятельности полиции по реализации информационно-пропагандистского направления являются:

- взаимодействие подразделений полиции со СМИ по вопросам обеспечения детской дорожной безопасности;
- использование наглядной агитации, социальной рекламы;
- разъяснительная работа.

---

<sup>1</sup> Большая советская энциклопедия / гл. ред. О.Ю. Шмидт. М.: Советская энциклопедия.

<sup>2</sup> Вашкевич А.В., Мизонова А.Е., Кутуев Э.К. Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения: учебно-методическое пособие. Санкт-Петербург, 2012.

<sup>3</sup> 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: в ред. от 29 декабря 2012 г.: вместе с Наставлением по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Благодаря СМИ можно добиться наибольшей эффективности работы в рассматриваемой области. Именно СМИ являются основным источником подачи информации, способствующей формированию определенных стереотипов и выработке поведения. Нередко представителям средств массовой информации не хватает системного, комплексного подхода к освещаемой проблеме, материалы подготавливаются поверхностно, без детального рассмотрения. Актуальным вопросом остается четкое взаимодействие СМИ с ГИБДД МВД России при проведении профилактических мероприятий<sup>1</sup>. Именно СМИ «формируют общественное мнение, в том числе об эффективности нашей работы, помогают выявлять и устранять недостатки. Поэтому мы стремимся к максимальной открытости в работе и настроены на конструктивный диалог и сотрудничество со СМИ»<sup>2</sup> – заявил министр внутренних дел Российской Федерации. В системе МВД особую роль в развитии и укреплении взаимоотношений между полицией и СМИ играют подразделения информации и общественных связей. Работа таких подразделений представляет собой сложную, многоуровневую, разветвленную систему. В первую очередь подразделения отвечают за анализ и оценку состояния информационного сопровождения деятельности территориального органа МВД России, определяют направления ее совершенствования<sup>3</sup>. В своей деятельности подразделения информации и общественных связей в системе МВД опираются на ряд нормативных правовых актов, которыми руководствуются все подразделения в системе МВД<sup>4</sup>, а также на специальные документы, регулирующие отдельные общественные отношения в процессе осуществле-

---

<sup>1</sup> Акулов В.И., Мелехин А.С. Административные формы и методы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (на примере Челябинской области) // Административное и муниципальное право. 2010. № 12.

<sup>2</sup> Поручись за участкового // Рос. газ. Столичный выпуск. 2013. 11 февр. № 6004.

<sup>3</sup> Бережкова В.И. Понятие и сущность деятельности подразделений информации и общественных связей в системе МВД // Административное право и процесс. 2015. № 3. С. 56.

<sup>4</sup> Конституция Рос. Федерации; О системе государственной службы Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 27 мая 2003 г. № 58-ФЗ; О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ; Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации: Указ Президента Рос. Федерации от 1 марта 2011 г. № 248.

ния деятельности подразделения информации и общественных связей в системе МВД<sup>1</sup>.

Между тем, если учесть вышесказанное, применение методов принуждения не всегда целесообразно для профилактики детской дорожной безопасности. Тем не менее, административное законодательство часто претерпевает изменения. Мы разделяем точку зрения П.В. Молчанова и ряда других ученых-административистов, которые полагают, что данные действия не всегда являются обоснованным, а, к тому же, многочисленные и постоянно вносимые в законодательство новеллы, поправки и дополнения не оказывают положительного влияния на состояние административной юрисдикции и качество работы государственных органов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения<sup>2</sup>. На наш взгляд, более эффективным является использование методов убеждения. С их помощью осуществляется процесс опосредованного применения мер воздействия на общественное сознание и поведение людей. Для того чтобы информативно воздействовать на определенные группы людей, формируя у них стереотип устойчиво безопасного поведения на дороге, создавая имидж законопослушного человека, соблюдающего установленные запреты и ограничения, необходимо задействовать СМИ.

В настоящее время в России сложилась такая ситуация, которая дает право полагать, что пропаганда безопасности дорожного движения осуществляется не на должном уровне. Это стало возможным ввиду того, что на сегодняшний день в обществе не были сформированы ценностные ориентиры, касающиеся неукоснительного соблюдения Автодорожных правил. С детства ребенка должны воспитывать

---

<sup>1</sup> Об общественных советах при Министерстве внутренних дел Российской Федерации и его территориальных органах: Указ Президента Рос. Федерации от 23 мая 2011 г. № 668; Об утверждении Положения об Общественном совете при Министерстве внутренних дел Российской Федерации; Указ Президента Российской Федерации от 28 июля 2011 г. № 1027; Об утверждении перечня информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации, размещаемой в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: Указ Президента Рос. Федерации от 10 августа 2011 г. № 1060; О порядке размещения информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в сети Интернет: Приказ МВД России от 12 ноября 2011 г. № 1136; О совершенствовании деятельности подразделений информации и общественных связей, пресс-служб органов внутренних дел Российской Федерации и внутренних войск МВД России: Приказ МВД России от 6 сентября 2011 г. № 995.

<sup>2</sup> Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области безопасности дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 4–5.

в духе следования моральным ориентирам, которые обеспечили бы в будущем его законное поведение.

Представляется, что в век информационных технологий и быстрого развития науки и техники, наряду с постоянно растущим количеством автомобилей на дорогах и, соответственно, автоаварий, в том числе и с участием детей, просто необходимо искать качественно новые подходы в деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения с участием детей.

Как было отмечено выше, информация, используемая в деятельности по реализации направления, касающегося сохранения жизни и здоровья самой уязвимой категории участников дорожного движения – детей, представляет служебный интерес. На наш взгляд, необходимо создание информационной базы данных, в которой будет собрана информация о родившихся детях. Доступ к такой информационной базе данных будут иметь не только органы ЗАГС, но и другие заинтересованные субъекты, имеющие статус государственных органов власти, например исполнительной (полиция), а именно уполномоченные сотрудники ГИБДД МВД России, которые при получении информации о родившемся ребенке будут передавать ее сотрудникам подразделения по делам несовершеннолетних. Владение подобной информацией породит необходимость проведения профилактической работы на административном участке, заключающейся в разъяснении родителям обязанности соблюдения правил перевозки детей в соответствии с требованиями законодательства в этой области.

Таким образом, Государственная инспекция безопасности дорожного движения в лице подразделений по пропаганде является одним из субъектов предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. В связи с этим формирование у детей знаний автодорожных правил с раннего детства, а также уровня культуры поведения на дороге других участников дорожного движения осуществляется непосредственно с помощью деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения. Умелое и грамотно построенное взаимодействие в информационной сфере сопряженное с участием неравнодушной общественности и подкрепленное соответствующей правовой составляющей позволит сохранить здоровье и жизни участников дорожного движения.

Представляется, что информационное воздействие, оказываемое на общество в рамках реализации информационно-пропагандистского направления административной деятельности полиции, должно носить систематический, разноплановый и инновационный характер; Вместе с тем должен быть достигнут разумный компромисс между

внедрением дорогостоящих современных технологий и рациональностью расходования бюджетных средств.

В связи с этим полагаем, что внесение следующих изменений в нормативные правовые акты будет целесообразным с точки зрения возможности реализации профилактических мер по предупреждению детской дорожной безопасности в практической деятельности.

Предлагаем внести изменения в статью 5 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», добавив:

- абзац 5 словами: «... , а также разъяснения законодательства Российской Федерации в сфере обеспечения детской дорожной безопасности в СМИ»;

- абзац 6 словами «... , а также по профилактике детской дорожной безопасности».

Указанные изменения помогут приступить к долгосрочной программе формирования правосознания граждан в духе соблюдения предписания правовых норм в сфере безопасности дорожного движения. Крайне важным представляется формирование азов правовой культуры граждан на начальном этапе развития личности, так как дети в раннем возрасте быстрее и эффективнее воспринимают и принимают правила, тем самым вырабатывая привычку законопослушного поведения. Для этого специальные образовательные программы могут быть реализованы уже на дошкольном уровне, а также на уровне начальной и средней школы для воспитания младшего поколения.

В рамках подготовки начинающих водителей и курсантов автошкол представляется целесообразным внести изменения в существующие программы обучения, добавив их дополнительными учебными блоками по правовому воспитанию обучающихся, а также демонстрацией наглядных фото- и видеоматериалов с мест аварий с участием транспортных средств для формирования у учеников установки на недопустимость нарушения правил дорожного движения.

Таким образом, можно заключить, что в последние годы инструментарий для реализации различных форм пропаганды безопасности дорожного движения существенно расширился. В то же время наряду с появившимися многогранными возможностями реализации форм пропаганды зачастую представителям средств массовой информации не хватает системного, комплексного подхода к освещаемой проблеме. Материалы подготавливаются поверхностно, без детального рассмотрения, отдельные события в работе ГИБДД МВД России привлекают внимание журналистов и размещаются в СМИ. Однако материалы могут оказаться искаженными, неверно изложенными в

трактовке журналиста. Недостатком является и отсутствие достаточного количества профессиональных и заинтересованных в достоверных данных средств массовой информации, высокопрофессиональных журналистов, отсутствие средств распространения информации.

На сегодняшний момент актуальной остается тема взаимодействия СМИ с Госавтоинспекцией при проведении различных профилактических мероприятий. Решение задач, стоящих перед данными субъектами, предполагает безотлагательного внедрения новых форм и методов пропагандистской деятельности подразделениями ГИБДД в тесном взаимодействии с населением. Вместе с тем основной акцент должен уделяться внедрению инновационных технологий в образовательный процесс подготовки и переподготовки сотрудников Госавтоинспекции. Выполнение функций пропаганды, а также воспитательное воздействие, оказываемое на участников дорожного движения, в частности на детей, в подразделениях ГИБДД МВД России возложено на инспектора по пропаганде безопасности дорожного движения. Пропаганда безопасности дорожного движения – серьезная и трудная работа, а её результаты сказываются на достижении главной цели – снижении аварийности на дорогах. Связь между работой подразделений пропаганды и сокращением аварийности очень тонкая, ее достаточно сложно проследить. Это работа на перспективу, и она, безусловно, приносит результат.

Пропагандистская работа инспектора предполагает не только общие, но и специальные знания правового положения, структуры и главных направлений деятельности ГИБДД МВД России, 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 МВД России, её руководителю формируется на основе положительного опыта общения, поэтому важны личностные особенности самого инспектора по пропаганде безопасности дорожного движения, к нему должно возникнуть чувство уважения. Сотруднику необходимо владеть современными компьютерными технологиями, выполнять отдельные виды журналистской работы, уметь поддержать деловой разговор, анализировать данные социологических опросов и многое другое. Зачастую всеми перечисленными качествами инспекторы подразделений по пропаганде не обладают. Немаловажным фактором, оказывающим влияние на работу по предупреждению случаев детского дорожно-транспортного травматизма, является и штатная численность

инспекторов по пропаганде безопасности дорожного движения (1 единица на 100 тыс. человек). Определение минимального количества сотрудников для выполнения возложенных задач по пропаганде детского дорожно-транспортного травматизма часто бывает недостаточно для получения качественного результата в результате профилактической работы. Причиной нерезультативности профилактических мероприятий, направленных на сокращение детского дорожно-транспортного травматизма, является отсутствие достаточного финансирования пропагандистских кампаний, что в свою очередь стало возможным ввиду социально-экономической нестабильности в стране.

Таким образом, Государственная инспекция безопасности дорожного движения в лице подразделений по пропаганде является одним из важнейших субъектов предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. В связи с этим формирование у детей знаний автодорожных правил с раннего детства, а также уровня культуры поведения на дороге других участников дорожного движения осуществляется непосредственно с помощью деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения. Приоритетным направлением работы этих подразделений является профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. Свою работу подразделения осуществляют в соответствии с Приказом МВД РФ от 2 декабря 2003 года № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения». Профилактическая работа с детьми представляет собой стройную систему взаимодействия сотрудников ГИБДД МВД России с различными субъектами профилактики в обучении детей культуре поведения на дорогах. Работа подразделений ГИБДД МВД России по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма отличается сложностью и многоплановостью. К тому же, пропаганда безопасности дорожного движения среди детского населения относится к наиболее перспективным направлениям деятельности Госавтоинспекции, так как состояние детского дорожно-транспортного травматизма заставляет постоянно искать новые, эффективные пути решения этой проблемы на различных уровнях.

Следующей формой осуществления информационно-пропагандистского направления профилактической деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности является использование наглядной агитации и социальной рекламы.

Наглядная агитация и социальная реклама являются в первую очередь средством привлечения общественного внимания к проблеме

обеспечения детской дорожной безопасности и поиска путей ее решения. Наглядная агитация осуществляется посредством установки витрин, информационных стендов, плакатов по данной тематике. Перечисленное должно соответствовать проблемной тематике и той категории участников дорожного движения, на которую направлены ее действия. Информация обязана быть актуальной на момент ее размещения и, что немаловажно, представлена лаконично и ярко, чтобы могла запомниться водителям, вместе с тем не отвлекая их внимания от дорожного движения.

Считаем обоснованным и необходимым привлечение общественности в момент проведения сотрудниками Госавтоинспекции операций посредством размещения наглядной агитации. Это необходимо, чтобы участники дорожного движения были в курсе проводимых мероприятий, знали их цели и задачи.

Безусловно, важным и наиболее массовым инструментом информационного воздействия на население является внедрение различных форм социальной рекламы. Ее демонстрация представляется необходимой, так как является более наглядной и запоминающейся для всех категорий участников дорожного движения. Ролики социальной рекламы должны транслироваться в местах большого скопления людей, в кинотеатрах непосредственно перед показом фильма, с учетом категории зрителей, на вокзалах и в местах ожидания транспорта, а также в больших торговых центрах.

Следующим направлением, выделяемым нами в профилактической деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности, является **воспитательно-образовательное направление**.

На наш взгляд, данное направление реализуется в форме взаимодействия подразделений полиции с образовательными организациями по вопросам обеспечения детской дорожной безопасности. Важнейшими задачами Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения являются формирование у участников дорожного движения правосознания и получение образования культуре в сфере дорожного движения, уважительного отношения к действующим правилам, нормативам и стандартам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, установление партнерских взаимоотношений между участниками дорожного движения и сотруд-

никами Госавтоинспекции<sup>1</sup>. Решение данной задачи возможно при аккумуляции сил и средств нескольких субъектов, участвующих в информационно-пропагандистском направлении профилактической деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности. Созданная система взаимодействия субъектов, заинтересованных в организации безопасной дорожной среды позволит достичь положительных результатов. Данное направление строится в соответствии с ежегодным планом совместных мероприятий, в который включены:

- организационная работа (проведение бесед, игровых программ и открытых занятий по изучению Автodorожных правил; обновление схем безопасных подъездов и подходов к образовательным организациям; информирование образовательных организаций в случаях автodorожных аварий, связанных с детьми и подростками; разработка, выпуск и распространение методической продукции);

- методическая работа (обновление положений о районных конкурсах с составлением смет; оказание методической помощи руководителям отрядов юных инспекторов движения по оформлению кабинетов, стендов и уголков безопасности дорожного движения; проведение консультаций, обучающих семинаров, круглых столов, заседаний районных методических объединений для педагогов образовательных организаций, отвечающих за организацию работы по профилактике ДДТТ);

- массовая работа (смотр-конкурс образовательных организаций на лучшее по организации работы по профилактике детской безопасности на дороге).

Рассмотрим формы сотрудничества и взаимодействия с заинтересованными структурами в организационной работе. При проведении бесед по формированию у детей и подростков устойчиво безопасного поведения на дорогах специалисты РОЦ БДД приглашают инспекторов по пропаганде. Очень актуальны беседы инспекторов в сентябре, когда дети вернулись в город после летних каникул, отвыкнув от интенсивного дорожного движения. После завершения бесед всем школьникам (1–5 классов) могут вручаться памятки «Обязанности юных пешеходов», а старшим школьникам – книги А.Д. Добрушина

---

<sup>1</sup> 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: в ред. от 29 декабря 2012 г.: вместе с Наставлением по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

«Как уберечь детей от опасности при переходе улицы». Придя домой, ребята делятся своими впечатлениями и полученными знаниями с родными и близкими, что в свою очередь заставляет последних вспомнить о правилах устойчиво безопасного поведения на дорогах.

К данной форме работы привлекаются и специалисты муниципалитетов, заранее согласовав с методистом районного опорного центра программы, направленные на формирование и функционирование системы обучения безопасному поведению детей и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, с которыми выходят в образовательные организации.

В соответствии со статьей 29 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»<sup>1</sup> «получение образования граждан правилам устойчиво безопасного поведения на автомобильных дорогах осуществляется организациями, осуществляющими образовательную работу, в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, предусматривающими такое получение образования»<sup>2</sup>. В свою очередь получение образования – это целенаправленный процесс организации деятельности обучающихся по овладению знаниями, умениями, навыками и компетенцией, по приобретению опыта деятельности, развитию способностей, приобретению опыта применения знаний в повседневной жизни и формированию у обучающихся мотивации получения образования в течение всей жизни<sup>3</sup>.

Положениями Федерального закона «О безопасности дорожного движения» предусмотрена обязанность органов полиции совместно со СМИ «оказывать помощь в проведении мероприятий по обучению граждан правилам устойчиво безопасного поведения на дорогах»<sup>4</sup>. Примечательно и то, что Приказом Минобрнауки России от 17 мая 2012 года № 413 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего общего образования» предусмотрены требования к Программе воспитания и социализации обучающихся при получении среднего общего образования, которая обязательно должна содержать в себе описание форм и методов формирования у обучающихся экологического уровня культуры, уровня культуры здорового и устойчиво безопасного образа жизни, включая

---

<sup>1</sup> О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. от 28 ноября 2015 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Там же.

мероприятия по обучению правилам устойчиво безопасного поведения на дорогах<sup>1</sup>.

Таким образом, взаимодействие подразделений полиции с образовательными организациями по вопросам обеспечения детской дорожной безопасности, на наш взгляд, а также, по мнению сотрудников Госавтоинспекции, полученному по результатам анкетированного опроса<sup>2</sup>, заключается в основном в привлечении к организации тематических семинаров, совещаний, круглых столов, конференций по вопросам, касающимся обеспечения детской дорожной безопасности и проблемам обучения детей безопасному поведению на дорогах, воспитателей детских садов, учителей школ, преподавателей техникумов. Необходимо их привлекать к сотрудничеству в проведении подразделениями полиции смотров, конкурсов и других массовых мероприятий с участием детей, направленных на привитие им навыков устойчиво безопасного поведения; оказывать практическую и методическую помощь школам в организации деятельности отрядов юных инспекторов движения; оказывать содействие школам и дошкольным учреждениям в оборудовании автоплощадок, кабинетов и уголков по обучению детей навыкам устойчиво безопасного поведения на улицах и дорогах<sup>3</sup>.

Считаем, что наряду с имеющимися положениями нормативных правовых актов имеется необходимость в:

1) изучении автодорожных правил как отдельного предмета в школьной программе и проведении по итогам их изучения экзамена или другого итогового контроля;

2) разработке нормативного документа, регулирующего взаимодействие Госавтоинспекции с образовательными организациями по вопросам обучения детей правилам дорожного движения и осуществления профилактических мероприятий в сфере обеспечения детской дорожной безопасности.

---

<sup>1</sup> Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего общего образования: Приказ Минобрнауки России от 17 мая 2012 г. № 413: в ред. от 29 декабря 2014 г. // Рос. газ. 2012. 21 июня. № 139.

<sup>2</sup> Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Приложение № 5.

<sup>3</sup> Антонов С.Н., Бозина Е.А., Максимов Е.В., Попов М.И., Коперенков В.А. Вопросы организации профилактики детского дорожно-транспортного травматизма подразделениями Госавтоинспекции: методические рекомендации. М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1992. 28 с.

Основными целями воспитательно-образовательного направления административной деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности являются:

- 1) формирование навыков устойчиво безопасного поведения детей в условиях дорожного движения;
- 2) получение образования детей ориентированию в дорожно-транспортной среде и прогнозирование ситуации на дороге;
- 3) воспитание поколения детей в духе соблюдения автодорожных правил.

В организации воспитательно-образовательной деятельности участвуют такие субъекты, как сотрудники ГИБДД, сотрудники школьных и дошкольных организаций, родители. Чтобы получение образования стало эффективным, оно должно быть обязательным, систематическим и непрерывным. Большинство европейских стран рассматривают образование в сфере дорожной безопасности как неотъемлемую часть целостного подхода к обеспечению детской безопасности на дорогах; во многих странах оно обязательно и преподается как в начальной, так и в средней школах<sup>1</sup>.

Учитывая важность правового воспитания детей, стоит подчеркнуть персональную ответственность педагогов, родителей и сотрудников подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения за формирование у юных граждан навыков правомерного поведения. Эта ответственность за подготовку детей к жизни, и в частности, за подготовку к жизни в условиях дорожного движения, закреплена федеральными законами РФ. В Федеральном законе «Об образовании в РФ» отмечается, что педагогические работники обязаны «... развивать у обучающихся познавательную активность, ... формировать гражданскую позицию, способность к труду и жизни в условиях современного мира, формировать у обучающихся культуру здорового и устойчиво безопасного образа жизни; применять педагогически обоснованные и обеспечивающие высокое качество образования формы, методы обучения и воспитания; учитывать особенности психофизического развития обучающихся...»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Данченко С.П. Перспективы формирования транспортной культуры молодежи // Актуальные вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма: инновации и тенденции развития (по материалам межрегиональной открытой научно-практической конференции, 20–22 марта 2014 года). Выпуск 23. Санкт-Петербург, 2014.

<sup>2</sup> Об образовании в Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ: в ред. от 13 июля 2015 г. Глава VII, статья 48 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 53 (ч. 1), ст. 7598.

Можно выделить несколько этапов организации деятельности ГИБДД в этом направлении административной деятельности.

Так, на первом этапе осуществляется подготовка нормативных документов, регламентирующих совместную работу ГИБДД с другими субъектами. Нормативная документация является неотъемлемой частью любой деятельности, которая обеспечивает процесс ее функционирования. В рассматриваемой сфере деятельности документация представляет собой в основном планы совместной деятельности, согласованные со всеми субъектами, которые в ней участвуют.

Второй этап характеризуется непосредственно организацией работы и отбором сотрудников, которые будут непосредственно участвовать в реализации плана совместной деятельности.

На третьем этапе проводится работа по привлечению к сотрудничеству педагогов, работников дошкольных учреждений, СМИ и телевидения. Организуется подготовка родителей и их получение образования формам и методам подачи информации детям о безопасном поведении на дорогах.

Таким образом, реализация воспитательно-образовательного направления административной деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности обязана быть централизованной и организованной по единому утвержденному на коллегиальной основе плану. Вместе с тем основными субъектами организации работы по предупреждению детской дорожной безопасности должны стать:

- сотрудники полиции как основное звено, организующее и контролирующее совместную работу заинтересованных субъектов;
- родители и семья, обеспечивающие непрерывность процесса формирования знаний, умений и навыков поведения на дороге. Основы устойчиво безопасного поведения на дороге каждый ребенок должен изучать с малых лет, начиная с семьи.

Во-первых, это главный вклад родителей в обеспечение безопасности своего ребенка, ведь знание ПДД обязательно поможет ему избежать сложных ситуаций на дороге; а во-вторых, это вклад в воспитание нового поколения законопослушных участников дорожного движения, которые осознают, что ПДД – это «закон выживания» и их обязательно нужно соблюдать, иначе последствия могут быть весьма печальными;

- дошкольные образовательные организации, способствующие формированию и развитию главных качеств личности и первого уровня знаний, умений и навыков по правилам дорожного движения;
- начальная и средняя школа, организующие процесс овладения научными основами регулирования дорожного движения и систему

знаний, умений и навыков, обеспечивающих безопасность человека в процессе дорожного движения; детские внешкольные учреждения (клубы, автогородки и площадки, кружки и секции при клубах детского творчества, автошколы и др.), призванные организовать работу по расширению, углублению и совершенствованию<sup>1</sup> знаний в этой области.

Рассмотрев направления административной деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности, приходим к выводу о том, что освещение данной проблематики и мероприятий, направленных на сокращение смертности среди детского населения в результате дорожно-транспортных происшествий, в средствах массовой информации способствует не только информированности граждан по этим вопросам и их правовому воспитанию, но и помогает находить решение задач по профилактике, предупреждению правонарушений; формированию в обществе нетерпимого отношения к преступлениям, нарушениям закона и лицам, виновным в этом; оказанию помощи органам внутренних дел в решении стоящих перед ними задач; разъяснению гражданам мер, принимаемых органами охраны правопорядка по борьбе с преступностью; формированию позитивного общественного мнения о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации, повышению престижа и авторитета органов внутренних дел в глазах населения<sup>2</sup>.

Человек по своей природе индивидуален, и необходимо учитывать, что информацию каждая конкретная личность воспринимает по-своему. Во многом с помощью СМИ в сознании человека формируются определенные установки, характерные только для него, вкусы, предпочтения, основные ценностные ориентиры. Воздействуя через многообразие каналов на духовный мир человека, СМИ ориентируют развитие этого мира в направлении его гармонизации, создания материальных и духовных условий, формирования идейно зрелой, нравственно развитой, духовно богатой личности. Поскольку духовная жизнь общества и духовный мир каждого человека представляют собой сложноструктурированную, многогранную и многокрасочную систему, то эффективно влиять на духовные процессы можно только

---

<sup>1</sup> Левшина Е.Н. Взаимодействие образовательных учреждений и Управления внутренних дел по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма (на примере Ставропольского края): дис. ... канд. пед. наук. Ставрополь, 2005. С. 179.

<sup>2</sup> Вашкевич А.В., Мизонова А.Е., Кутуев Э.К. Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения: учебно-методическое пособие. Санкт-Петербург, 2012.

при системной организации деятельности всех средств идеологического воздействия, включая и средства массовой информации<sup>1</sup>.

Важнейшими элементами гармоничного развития личности в духе дисциплинированности и культурного поведения на дороге являются воспитание и образование. Как отмечалось ранее, это второе направление профилактической деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности, без которого невозможно добиться положительных результатов в борьбе за сокращение детской смертности в результате автодорожных аварий.

### **§ 2.3. Взаимодействие ГИБДД с субъектами обеспечения детской дорожной безопасности**

Гибель детей от аварий с участием транспортных средств, как уже отмечалось выше, является не только социальной и демографически значимой проблемой современного общества, но и выступает политическим показателем, указывая на уровень экономического развития страны. Обеспечение детской дорожной безопасности – комплексная задача, требующая для своего решения аккумуляции усилий органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, негосударственных организаций. Вместе с тем под взаимодействием, с философской точки зрения, понимается философская категория, отражающая процессы воздействия различных объектов друг на друга, их взаимную обусловленность, изменение состояния, взаимопереход, а также порождение одним объектом другого. Взаимодействие представляет собой вид непосредственного или опосредованного, внешнего или внутреннего отношения, связи. Свойства объекта могут проявиться и быть познанными только во взаимодействии с другими объектами. «Взаимодействие – вот первое, что выступает перед нами, когда мы рассматриваем движущуюся материю...»<sup>2</sup> По мнению А.Г. Спиркина, «всякое взаимодействие связано с материальными полями и сопровождается переносом материи, движения и информации. Познание вещей означает познание их взаимодействия и само является результатом взаимодействия субъекта и объекта»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Там же.

<sup>2</sup> Энгельс Ф. Соч. Т. 20. С. 546.

<sup>3</sup> Спиркин А.Г. Новая философская энциклопедия: в 4 т. М.: Мысль, 2001.

В соответствии с положениями статьи 10 Закона РФ «О полиции»<sup>1</sup> существует необходимость осуществления взаимодействия сотрудников структурных подразделений полиции с общественными, государственными и коммерческими объединениями с целью решения данными субъектами поставленных задач. Так, полиция при выполнении возложенных на нее обязанностей может (и обязана) использовать возможности государственных органов, общественных и коммерческих объединений в процессе обеспечения безопасности дорожного движения. В свою очередь она же должна оказывать содействие указанным органам в пределах своих полномочий и профессиональной подготовленности.

Из вышеизложенного следует, что взаимодействие подразделений полиции с иными заинтересованными субъектами деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма может иметь место только при согласии их совместного участия в гибкой и сложной системе социальных отношений, которая задает определенные пути и способы реализации их совместной деятельности. И эта работа будет являться одним из наиболее важных оснований общественной солидарности и развития общества по пути социального прогресса. Вместе с тем необходимо заметить, что общественные отношения, в основе которых лежат многообразные формы взаимодействия, с точки зрения современной социальной философии представляют собой объективную реальность, независимую от воли и сознания людей, производящих и воспроизводящих их в процессе своей деятельности<sup>2</sup>. Подразделения полиции, в частности подразделения ГИБДД МВД России, являются координаторами в системе обеспечения детской дорожной безопасности. Сотрудники полиции обеспечивают безопасность в условиях дорожного движения на всех этапах реализации задачи по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и предупреждения детской смертности. А именно на этапе «до дорожно-транспортного происшествия» сотрудники полиции осуществляют превентивные мероприятия, направленные на пропаганду детской дорожной безопасности, проводят кампании, направленные на предупреждение возникновения дорожно-транспортных происшествий с участием детей; на этапе «во время дорожно-транспортного происшествия» занимаются предотвращением травм во время дорожно-транспортного происшествия, разъясняя необходи-

---

<sup>1</sup> См.: О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ // Рос. газ. 2011. 8 февр. № 25.

<sup>2</sup> Крапивенский С.Э. Социальная философия. М.: Гуманит. изд. центр «ВЛАДОС», 1998. С. 64–65.

мость применения детских удерживающих устройств при перевозке детей, а также проверяя наличие этих устройств в автомобиле и правильность их установки; на этапе «после дорожно-транспортного происшествия» сотрудниками полиции реализуются необходимые мероприятия по оказанию первой помощи пострадавшим участникам дорожно-транспортного происшествия, принимаются меры по скорейшему доставлению раненых в медицинские учреждения и поиску виновников в дорожно-транспортном происшествии.

Необходимо заметить, что на каждом из перечисленных этапов работа сотрудников полиции была бы менее эффективной, если бы не были задействованы заинтересованные субъекты<sup>1</sup>, такие как дорожная служба, здравоохранение, СМИ, образование, научные сотрудники. Вместе с тем представители транспортной отрасли занимаются непосредственно изучением и управлением транспортных потоков, созданием инфраструктуры дорог. В свою очередь Госавтоинспекция занимается контролем за соблюдением автодорожных правил, а органы здравоохранения обеспечивают оказание медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии. На наш взгляд, если эти ведомства и структуры будут действовать разобщенно, отвечая каждый за выполнение своей задачи, то в нашей стране обеспечить безопасность в условиях дорожного движения детям на достойном уровне не удастся.

В связи с данными обстоятельствами возникает вопрос о поиске необходимой формы взаимодействия органов власти с иными заинтересованными субъектами в деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности. Такой формой может являться партнерство, которое выступает инструментом эффективного сотрудничества в сфере организации и обеспечения детской дорожной безопасности.

В социологии под партнерством понимается совместная работа, на равных правах и обязанностях, направленная на достижение общей цели<sup>2</sup>. В общем смысле термин «партнерство» – это отношения между индивидами или группами, характеризующиеся взаимным сотрудничеством и ответственностью для достижения какой-либо цели. Основными признаками партнерства являются заинтересованность сторон, долгосрочный характер отношений между субъектами, наличие функционального механизма согласованных действий, посредством которого будут осуществлять свою работу заинтересованные субъекты.

---

<sup>1</sup> Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Приложение № 5.

<sup>2</sup> Энциклопедия социологии, 2009.

Развитие системы организации и обеспечения детской дорожной безопасности в форме партнерства для ГИБДД МВД России возможно со следующими заинтересованными субъектами:

1. С транспортной системой и дорожными службами по вопросам:

- содержания и обслуживание автомобильных дорог (например, согласованность действий по вопросам уличного освещения в местах нахождения организаций и учреждений, посещаемых детьми различного возраста);

- размещения средств фото- и видеофиксации в местах частого возникновения дорожно-транспортного происшествия с участием детей, а также по вопросам установки модернизированных светофорных объектов вблизи школьных и дошкольных организаций, а также строительства надземных и подземных пешеходных переходов;

2. Со СМИ по вопросам:

- информирования населения в сфере обеспечения детской дорожной безопасности, а также по вопросам пропаганды соблюдения автодорожных правил и необходимости обучения граждан культуре поведения на дороге.

Вместе с тем в субъектах Российской Федерации на постоянной и плановой основе проводятся различного рода социальные кампании, пропагандирующие тему безопасности дорожного движения с помощью современных инструментов социального маркетинга. Создаются детские обучающие и познавательные радио- и телевизионные программы, все больший интерес у детей и родителей вызывают всевозможные детские игры, различные тесты, компьютерные программы, используемые через Интернет. К тому же, в рамках официального портала Государственной инспекции дорожного движения создан отдельный портал, посвященный детской дорожной безопасности. Дальнейшее развитие административной деятельности полиции видится в партнерстве с представителями средств массовой информации по совершенствованию системы воспитательной работы с детьми, а именно во внедрении большего количества мобильных автогородков не только в таких крупных городах, как Краснодар, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, но и в малонаселенных пунктах нашей страны, освещении этого вопроса в СМИ;

3. С организациями, оказывающими услуги здравоохранения по вопросам профилактической работы, проводимой работниками медицинских учреждений с родителями и будущими родителями, которая позволит организовать их обязательное информирование в женских консультациях об эффективности детских удерживающих устройств;

по правильному их выбору и установке; о наступлении административной и иной ответственности в случае неиспользования подобных устройств.

Подобная полученная информация будет доверительно восприниматься и как следствие повлечет к значительному снижению числа погибших и раненых детей. Однако необходимо признать, что не всегда методы преподнесения информации о детской дорожной безопасности, соответствуют требованиям, а выводы являются поверхностными, вследствие чего распространение неточной или искаженной информации замедляет процесс формирования и развития дорожной культуры среди молодого населения. Активно способствуют этому недобросовестные производители, которые, прикрываясь сертификатами о соответствии ГОСТам и дезинформируя граждан о возможностях своих устройств, самым непосредственным образом создают опасность для жизни и здоровья детей. В этой ситуации необходимо продолжить формирование постоянного информационного контакта с гражданами с целью донесения полной и объективной информации, касающейся детских удерживающих устройств;

#### 4. С образовательными организациями по вопросам:

- непосредственного участия в организации изучения главных вопросов, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях. Данный факт является неотъемлемым элементом в становлении личности ребенка и формировании его поведения как участника дорожного движения. Как отметил президент нашей страны В.В. Путин, «безопасность дорожного движения – задача комплексная. В ее решении важна роль и органов власти всех уровней, и профильных ведомств, и хозяйствующих субъектов. Очевидно, что необходима эффективная координация деятельности всех этих структур»<sup>1</sup>. Президент также заявил, что получение образования детей правилам поведения на дороге – это очень важная задача<sup>2</sup>.

Как уже не раз отмечалось, культура поведения на дороге должна формироваться с самого раннего возраста и поддерживаться на протяжении всего периода взросления детей. Хотя многие дети получают базовые знания по безопасности дорожного движения от своих родителей, нельзя не заметить значение знаний, получаемых в стенах государственных образовательных организаций. Вместе с тем, на наш взгляд, изучение простейших правил поведения на дороге должно на-

<sup>1</sup> Заседание президиума Госсовета под председательством В.В. Путина по вопросам безопасности дорожного движения 14 марта 2016 г. // STOP-газета. 2016. № 4 (288).

<sup>2</sup> Там же.

чинаться в дошкольных образовательных организациях. В школе полученные детьми знания необходимо углублять и заниматься практическим совершенствованием в автогородках и непосредственно проходя дорогу до школы в сопровождении учителя и сотрудника полиции. Для этого нужны специально утвержденные программы по созданию таких городков в школах и центрах по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Таким образом, подобные программы и созданные автогородки позволят максимально приблизить детей к условиям дорожной среды, с которой они будут сталкиваться постоянно, и совершенствовать полученные знания на теоретических уроках в практических ситуациях, приближенных к реальным дорожным условиям. Только практические занятия могут помочь научиться предвидеть опасность, сформировать осознанные представления о причинах аварий с участием транспортных средств. Вместе с тем для достижения подобных целей надо привлекать бизнес, тем самым укрепляя государственно-частное партнерство в этой сфере. Создание на свободных школьных площадках автогородков и проведение практических занятий будут способствовать получению детьми практических навыков поведения их на дороге в условиях дорожного движения;

- подготовки воспитателей детских садов и учителей школ, ведущих уроки по дорожной безопасности. В связи с этим необходимо подумать об организации и проведении на постоянной основе информационных семинаров с участием представителей пропаганды ГИБДД МВД России, в рамках которых преподавателям будут доноситься необходимые сведения о том, какие темы безопасности дорожного движения и каким образом должны преподаваться во время занятий в детских садах и уроков в школах. Реализация всех этих мер будет способствовать формированию системы непрерывного образования, в которой тема безопасности дорожного движения будет на профессиональном уровне доводиться до детей с самого раннего возраста, что в итоге приведет к повышению уровня культуры на российских дорогах и снижению детской смертности.

Развитие механизма партнерских отношений в рамках организации и обеспечения детской дорожной безопасности между Госавтоинспекцией, другими ведомствами и организациями будет способствовать:

- 1) эффективному использованию накопленного опыта и потенциала различными ведомствами и организациями;
- 2) консолидации усилий всех заинтересованных субъектов для достижения положительных результатов в осуществлении государст-

венной политики в сфере организации и обеспечения детской дорожной безопасности;

3) созданию единого информационного пространства в сфере организации и обеспечения детской дорожной безопасности.

В конечном счете это будет способствовать достижению поставленных целей и задач в сфере организации и обеспечения детской дорожной безопасности, сохранению жизни и здоровья детей, а также повышению уровня социально-экономической жизни общества.

Работа между заинтересованными субъектами в сфере обеспечения детской дорожной безопасности в форме партнерских отношений может быть реализована в организационной работе посредством проведения совместных бесед с детьми и подростками на тему устойчиво безопасного поведения на дорогах, вручения совместно разработанных памяток по данной тематике. В подобных мероприятиях должны быть задействованы представители дошкольных и школьных организаций, сотрудники Госавтоинспекции, родители и СМИ, освещающие проводимые акции и мероприятия по телевидению и радио. Ведь для положительного решения проблемы безопасности ребенка в условиях современной мобилизации необходимо как можно раньше начинать работу по обучению детей азам дорожной грамоты, правилам оценки дорожной обстановки и выполнению обязанности по соблюдению автодорожных правил. Желаемого положительного результата в получении детьми знаний и навыков можно достичь лишь совместными усилиями сотрудников полиции, педагогов школы, воспитателей, родителей и других заинтересованных субъектов.

В большинстве субъектов нашей страны в образовательных учреждениях размещаются стенды, на которых показана схема устойчиво безопасного прохода и проезда к образовательной организации. Наглядные стенды являются носителями информации о безопасном подходе к организации для детей, их родителей, сотрудников организации. В дневнике каждого учащегося должна быть схема устойчиво безопасного прохода от школы до детского сада и обратно до дома. Вместе с тем необходимо отслеживать происходящие изменения в дорожной среде и соответственно изменять схему прохода. Уместно, чтобы школьники самостоятельно оформляли данную схему маршрута под руководством сотрудника ГИБДД во время, например, классного часа или урока безопасности. Наиболее эффективно было бы пройти совместно с детьми весь путь от школы до дома по безопасному маршруту.

Одним из важных аспектов в организации партнерских отношений между сотрудниками полиции и заинтересованными субъектами

по вопросам обеспечения детской безопасности является совместная методическая работа, которая заключается в том, чтобы разработать и воплотить на практике дополнительные образовательные программы по проведению конкурсов, игр, викторин, способствующих повышению уровня дорожной грамотности среди детей. Реализация таких программ должна происходить по заявкам образовательных организаций или других заинтересованных субъектов на специальных площадках образовательных организаций или автогородках совместно с инспекторами Госавтоинспекции во время каникул или перед их началом.

Возможна разработка совместно с медицинскими организациями специальных программ по обучению сотрудников полиции навыкам оказания первой помощи. Безусловно, чтобы привлечь внимание жителей района, города, области к вопросам обеспечения детской дорожной безопасности, необходимо каждое значимое, актуальное мероприятие освещать в средствах массовой информации. Вместе с тем проведение любого профилактического мероприятия в рамках предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма предполагает значительных финансовых вложений, которые используются для закупки подарков победителям конкурсов и соревнований, выпуска методической продукции, покупки световозвращающих значков.

Таким образом, важным элементом обеспечения детской дорожной безопасности является культура поведения на дороге всех участников дорожного движения независимо от возраста. Вместе с тем культура поведения на дороге формируется у детей годами, поэтому начинать воспитывать законопослушного участника дорожного движения нужно с самого рождения, и принимать участие в этом воспитании должны не только родители, но и, на наш взгляд, иные заинтересованные субъекты. Для формирования законопослушного поведения детей необходима система осуществления не только контрольных и надзорных функций, но и система законодательных, инфраструктурных, воспитательных и образовательных мер.

Стоит заметить, что осознание необходимости проведения комплексных изменений в сфере дорожной безопасности все более ярко проявляется и на федеральном, и на 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 территории.

ях<sup>1</sup>. Ведется активная работа по строительству детских автогородков, по организации различных образовательных мероприятий для детей и взрослых. Это является показательным примером переосмысления руководителями регионов подходов к решению проблемы обеспечения детской дорожной безопасности, понимания того, что это весьма важная составляющая социально-экономического развития нашей страны. Только единая, слаженная работа на федеральном и региональном уровнях позволит добиться существенных результатов в деле снижения детской смертности на дорогах России. Очевидно, что работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на дороге обязана быть непрерывным, последовательным процессом, и только комплексный подход к проблеме в совокупности с участием всех заинтересованных субъектов в форме партнерских отношений позволит продолжить и развить те успехи, которые были достигнуты с момента принятия первой федеральной целевой программы по безопасности дорожного движения<sup>2</sup>.

Подводя итог изложенному во второй главе исследования, мы определили четыре главных направления профилактической деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности: методическое, контрольное, информационно-пропагандистское и воспитательно-образовательное. Целью информационно-пропагандистского направления является распространение информации, касающейся детской дорожной безопасности и формирования законопослушного поведения и уровня культуры поведения на дороге у родителей-пешеходов, родителей-водителей и детей. Воспитательно-образовательное направление реализуется в основном в форме взаимодействия подразделений полиции с образовательными организациями по вопросам обеспечения детской дорожной безопасности и с целью обучения детей с раннего возраста правилам поведения на дороге, а родителей-водителей – правилам безопасной перевозки детей в автомобиле и воспитанию у всех категорий участников дорожного движения обязанности по неукоснительному соблюдению автодорожных правил. Тем не менее необходимо заметить, что каждый субъект взаимодействия занимается своим делом. Так, сотрудники Госавтоинспекции могут рассказать с практической точки зрения о причинах, условиях и фактах, способствующих совершению аварий с участием транспорт-

---

<sup>1</sup> Губенков О.Е., Зейналов Ф.Н. Отдельные вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Вестник Орловского государственного университета. Серия: Новые гуманитарные исследования. 2015. № 2.

<sup>2</sup> Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. Всемирная организация здравоохранения и Всемирный банк развития, 2004. 257 с.

ных средств с участием детей, а представители образовательных учреждений могут преподнести эту информацию на языке, понятном обучаемым. Таким образом, сотрудник ГИБДД является носителем практических знаний, а учитель – как субъект взаимодействия – теоретических. В связи с этим необходимо взаимное участие, желание и умение взаимодействовать, дополнять друг друга, поскольку цель у тех и других одина: создать условия для обеспечения детской дорожной безопасности.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Обобщение результатов проведенного исследования административно-правового регулирования деятельности полиции по предупреждению детской дорожной безопасности дало возможность сформулировать основополагающие выводы и понятия, пожелания и предложения по совершенствованию действующего административного законодательства.

1. Проведенный анализ позволил обобщить имеющиеся характеристики понятия «детский дорожно-транспортный травматизм» и определить его как совокупность общественных отношений, возникающих в процессе защиты детей от опасностей дорожного движения и урегулированных административно-правовыми нормами, которые направлены на минимизацию причинения ребенку травм легкой и средней тяжести, полученных в результате дорожно-транспортного происшествия».

2. Административная работа полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма представляет собой систематическую организацию мероприятий по осуществлению задач и созданию условий в сфере детской дорожной безопасности с целью реализации детьми права на жизнь и мероприятий по устранению причин, препятствующих исключению случаев автодорожных аварий с участием детей, сокращению травматизма и фактов их гибели посредством правовых административных методов и в административных формах.

3. В результате проведенного исторического анализа, выделены исторические этапы зарождения и развития проблемы детского дорожно-транспортного травматизма и его предупреждения.

I этап (до 70-х годов XX века) характеризуется исследованием, по сути, технических вопросов автомобилизации и дорожного строительства. Изучение проблем безопасности дорожного движения по формуле «автомобиль – дорога». Исследуются только общие вопросы, и почти не уделяется внимание человеческим факторам и причинам, способствующим происшествиям на дороге.

II этап (70-е годы XX века) ознаменовал собой начало нового научного блока, где сфера безопасности дорожного движения стала изучаться не только с технической точки зрения, но и с точки зрения психологии, медицины, социологии, что позволило рассматривать проблему комплексно. Зарождается такое движение, как отряд ЮИД. Их обязанность по организации и развитию была вменена существовавшим в те годы и эффективно работавшим комсомольским органи-

зациям. Главной задачей отрядов ЮИД являлось непосредственное участие в пропаганде автодорожных правил среди детей и подростков и предупреждение правонарушений в сфере дорожной безопасности.

III этап (1980–2005 годы), в начале которого на фоне политических и социально-экономических преобразований происходит существенное изменение государственного управления системы обеспечения безопасности дорожного движения, направленное на ее организационно-правовое совершенствование. Возникает цепочка взаимоотношений «человек–автомобиль–дорога», где пристальное внимание предоставляется изучению причин автодорожных автотранспортных происшествий, как объективных, так и субъективных. На этом этапе в России создается Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения.

IV этап (2005 год – настоящее время). В этот период возникает взаимодействие структурных подразделений Госавтоинспекции с органами законодательной и исполнительной власти, общественными и коммерческими организациями в целях всестороннего анализа проблемы и поиска эффективных рычагов воздействия на субъекты превентивной деятельности в сфере увеличения уровня защищенности детей и подростков от автодорожных происшествий. Более того, на федеральном уровне принимаются долгосрочные программы, особенностью которых является применение программно-целевого метода управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Установлено, что дорожная среда участников движения имеет как внешнюю сторону, так и внутреннюю, которые необходимо учитывать при определении причин возникновения дорожно-транспортных происшествий. При этом элементы внешней дорожной среды характеризуются совокупностью факторов, серьезно проявляющихся в условиях дорожного движения, и факторов, непосредственно характеризующих работа человека. Этими факторами являются: а) объективные, погодные условия в момент участия в дорожном движении: конкретно окружающая среда (населенный пункт, загородная дорога), временная обстановка (время года, день недели, месяц, рабочий день или выходной, время суток); б) субъективные факторы, то есть связанные с непосредственной работой человека: многообразие транспортных средств, технические средства регулирования, скоростные характеристики участников движения, а именно продолжительность и периодичность смены сигналов светофора или сигналов регулировщика, планируемое время на преодоление пути; состояние окружающей среды (уровень загазованности, освещенность, запыленность, шум).

В свою очередь к факторам внутренней дорожной среды относятся: а) психологические: состояние человека, его самочувствие; возраст участника дорожного движения; темперамент и характер человека; б) воспитательно-образовательные: свойства личности (способности, навыки, потребности, мотивы поведения); уровень подготовки и опыт управления автомобилем.

5. Аргументирован сделанный вывод о том, что предупреждение правонарушений в сфере дорожного движения, повлекших вред здоровью несовершеннолетних является элементом деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности. Данное понятие включает в себя не только работа по предупреждению получения детьми травм в дорожно-транспортных авариях, но и работа по снижению количества фактов летальных исходов среди детей в результате дорожно-транспортного происшествия.

6. Нормативная база по организации деятельности полиции по предупреждению фактов получения травм детьми и подростками в автодорожных транспортных авариях представляет собой совокупность законов и подзаконных актов, в основу которой входят федеральные законы «О полиции», «О безопасности дорожного движения», Указ Президента «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», которым утверждено «Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», приказ МВД России «Об организации работы ГИБДД МВД РФ по пропаганде безопасности дорожного движения». В совокупности перечисленные нормативные правовые акты определяют роль и место подразделений полиции в общем механизме обеспечения детской дорожной безопасности.

7. Изучение нормативных правовых актов, регулирующих работа Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения, с учетом сущности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, наряду с общепринятыми принципами осуществления административной деятельности позволило выделить специальные, характерные для административной деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: взаимодействие, партнерство и сотрудничество, принцип индивидуального и дифференцированного подхода, принцип взаимосвязи «дети – дорожная среда», принцип взаимосвязи причин опасного поведения, принцип возрастной безопасности, принцип социальной безопасности, принцип самоорганизации.

8. Административная работа по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма делится на три стадии:

- начальная – стадия, на которой происходит выявление причин и условий, способствующих совершению правонарушений в сфере дорожного движения с участием детей. Причем данная обязанность полиции закреплена в статье 24.1 КоАП РФ. Выявление причин и условий правонарушений в сфере детской дорожной безопасности представляет собой, на наш взгляд, систему мер предупреждающего характера, которые предпринимаются сотрудниками структурных подразделений полиции в тесном взаимодействии с другими субъектами, преследующими единую цель. Работа полиции по выявлению причин и условий в изучаемой области в основном характеризуется профилактической работой. При этом уместна как общая, так и специальная профилактика. Общая профилактика характеризуется применением административных средств и методов экономического, политического, идеологического характера, а специальная профилактика воздействует на сознание определенных категорий людей, их мировоззрение и знания в определенной области. Так, в деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма сотрудниками полиции применяются как административно-правовые средства выявления причин и условий общей профилактики, так и специальные;

- основная стадия характеризуется активной работой подразделений пропаганды, иных подразделений ГИБДД МВД России во взаимодействии с заинтересованными субъектами по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, а также применением административно-правовых средств в административных формах;

- заключительная – своеобразный итог проведенной работы за определенный период времени, анализ статистических данных автодорожных аварий с участием детей.

Безусловно, на каждом из этапов предупредительной деятельности необходим арсенал правовых административных методов, используемых в деятельности субъектов по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

9. На основе изучения многообразия существующих правовых административных методов предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма разработана классификация методов с учетом их специфического характера применения на практике:

а) убедительные представляют собой мероприятия воспитательного и поощрительного характера, призванные сформировать у граждан правовое сознание;

б) информационные методы предполагают обмен информацией различными законными способами, в том числе путем осуществления пропаганды;

в) организационные методы выражаются в разработке необходимых решений, определении ресурсов, установлении сроков исполнения, ответственных лиц и лиц, контролирующих мероприятия по обеспечению детской дорожной безопасности.

10. Определены методы, связанные с осуществлением полицией процедурной деятельности. К таким методам относятся лицензирование, сертификация, аккредитация.

Под лицензированием понимается работа лицензирующих органов по предоставлению, переоформлению лицензий, продлению срока действия лицензий в случае, если ограничение срока действия лицензий предусмотрено федеральными законами, осуществлению лицензионного контроля, приостановлению, возобновлению, прекращению действия и аннулированию лицензий, формированию и ведению реестра лицензий, формированию государственного информационного ресурса, а также по предоставлению в установленном порядке информации по вопросам лицензирования.

Аккредитация с целью обеспечения детской дорожной безопасности обязательно предполагается при проверке качественных характеристик, например, автошкол. Также объектом аккредитации, имеющим важное значение в исследуемой нами области, являются средства массовой информации, так как являются серьезным инструментом в освещении проблемы детского дорожно-транспортного травматизма и иных вопросов, связанных с детской дорожной безопасностью.

В деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма важное место занимает предотвращение фактов дорожно-транспортных происшествий с участием детей и их последствий. Одной из форм осуществления административной деятельности в данной области является сертификация, которой должны подвергаться средства обеспечения детской дорожной безопасности – детские удерживающие устройства.

11. Основными направлениями административной деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма являются:

- а) методическое направление;
- б) контрольное направление;
- в) информационно-пропагандистское направление;
- г) воспитательно-образовательное направление.

12. Разработана методика организации работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Так, во-первых, в начале каждого учебного года в образовательной организации происходит назначение ответственного лица за организацию деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в течение всего года. Данная обязанность прописывается в должностной инструкции, о чем сообщается в отдел (отделение) пропаганды ГИБДД МВД России.

Во-вторых, совместно с сотрудником ГИБДД МВД России составляется план работы представителя ГИБДД МВД России с образовательной организацией по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. В плане обязательно должны быть указаны направления совместной работы. К таковым могут быть отнесены:

- методическая работа, включающая в себя разработку, принятие и использование в деятельности типичных методических документов по предупреждению детской дорожной безопасности, создание в образовательной организации тематических уголков с наглядной агитацией по безопасности дорожного движения;

- работа с воспитанниками и учащимися образовательной организации, заключающаяся в участии сотрудников Госавтоинспекции (на основе плана) в преподавании детям основ дорожной грамоты, проведении совместных мероприятий, например «Безопасное колесо», КВН, «Светофор», а также определении и прохождении безопасных маршрутов «Путь до школы» сотрудника ГИБДД МВД России совместно с учащимися. Данная работа позволит привить учащимся образовательных организаций навыки устойчиво безопасного поведения на дороге, будет способствовать развитию ответственности за собственную жизнь, здоровье и последствия своих действий;

- работа с родителями может проводиться как непосредственно, так и опосредованно, через педагогов образовательных организаций. Целью данной работы является разъяснение вопросов по обеспечению детской дорожной безопасности. На усмотрение образовательной организации возможно создание объединений родителей по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

- работа с педагогами образовательных организаций заключается в их непосредственном участии в любом мероприятии по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, а также в совместном патрулировании района с сотрудниками ДПС, участии в круглых столах, посвященных вопросам детской дорожной безопасности;

- контрольно-аналитическая работа, которая состоит из выявления причин и условий, способствующих совершению автодорожных аварий с участием детей и подростков, анализа этих причин, а также разработки конкретных мер по устранению выявленных причин. Более того, в этом направлении может проводиться проверка знаний учащимися правил устойчиво безопасного поведения на улицах и дорогах.

В-третьих, в случае автодорожных аварий с участием ребенка – воспитанника или учащегося образовательной организации отделением ГИБДД МВД России проводится служебное расследование. Если установлено, что в случившемся виноват ребенок, то Госавтоинспекция направляет представление в образовательную организацию с целью выявить причины и условия, способствовавшие произошедшему случаю дорожно-транспортного происшествия. Более того, в представлении дается указание о проведении мероприятий с учащимися и родителями о недопущении повторения подобных фактов автодорожных аварий.

13. Разработаны основные предложения по совершенствованию правового регулирования административной деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма в рамках контрольного направления. Так мы предлагаем:

а) внести изменения в ст. 2 «Основные термины» Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», законодательно закрепив понятия «детский дорожно-транспортный травматизм», «предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма»;

б) дополнить пункт 10 Приказа МВД России от 2 декабря 2003 года № 930 «Об организации работы ГИБДД МВД РФ по пропаганде безопасности дорожного движения» подпунктом 10.5, тем самым нормативно закрепив обеспечение детской дорожной безопасности как самостоятельное направление деятельности подразделений Госавтоинспекции по пропаганде;

в) внести изменения в пункт 22.9 Автодорожных правил Российской Федерации, изложив его в следующей редакции:

«22.9. Перевозка детей в транспортных средствах должна осуществляться с использованием:

- специальных сертифицированных детских удерживающих устройств, соответствующих весу ребенка от 0 до 3 лет;
- сертифицированных детских удерживающих устройств, соответствующих росту ребенка в возрасте от 3 до 9 лет;

- сертифицированных специальных сидений, соответствующих росту ребенка в возрасте от 9 до 12 лет, которые фиксируются штатным ремнем безопасности».

14. Для более продуктивной и эффективной совместной деятельности всех субъектов, задействованных в обеспечении детской дорожной безопасности, мы предлагаем создать в каждом регионе страны координирующий орган по вопросам обеспечения детской дорожной безопасности. Работа данного органа будет заключаться в объединении усилий всех заинтересованных организаций по вопросам обеспечения детской дорожной безопасности, включающем в себя и разработку планов профилактических мероприятий, и контроль за их выполнением, и разработку методических рекомендаций в этой сфере. Основными направлениями деятельности данного координирующего органа будут являться:

- выполнение федеральных и региональных программ повышения качества работы по защите прав детей, пострадавших вследствие аварии на автодороге, а также по защите права на возмещение вреда, причиненного их жизни и здоровью;

- взаимное участие в рабочих группах по совершенствованию законодательной и нормативной базы в сфере обеспечения детской дорожной безопасности;

- информационный обмен в целях выявления и устранения причин и условий, способствующих совершению транспортных аварий с участием детей;

- разработку предложений о совершенствовании административно-правового регулирования деятельности по снижению уровня дорожно-транспортных происшествий и защите прав детей, пострадавших в них, на возмещение вреда, причиненного их жизни и здоровью;

- изучение положительного опыта зарубежных стран по координации деятельности субъектов обеспечения детской дорожной безопасности.

15. Контроль за профилактической работой в сфере обеспечения детской дорожной безопасности может состоять из нескольких уровней:

- государственного, осуществляющегося специальными уполномоченными государственными органами и направленного на контролирование ситуации по детскому дорожно-транспортному травматизму как в общем по стране, так и по отдельно взятому региону;

- социального – контроля со стороны общества, предполагаемого ряда методов и способов, с помощью которых отдельные индивиды

или группы заинтересованных лиц обеспечивают условия для правомерного поведения детей в условиях дорожного движения;

- педагогического, осуществляемого учителями, воспитателями в определенной группе обучаемых детей. На данном уровне контроля происходит процесс определения знаний автодорожных правил и оказывается помощь по формированию умений детей различных возрастов в сфере детской дорожной безопасности;

- родительского, на котором происходит реализация системы мероприятий по обеспечению детской дорожной безопасности, осуществляемая непосредственно родителями, с целью недопущения негативных последствий в сфере дорожного движения с участием детей.

16. Определено, что одной из причин пренебрежения использованием средствами пассивной безопасности при перевозке детей является несоразмерная санкция за это нарушение, которая составляет три тысячи рублей в соответствии со статьей 12.23 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Предложено, в случае выявления описываемого нарушения предложить водителю альтернативу: уплата штрафа или покупка детского удерживающего устройства, стоимость которого будет эквивалентна размеру штрафа. Для организации контроля и взаимодействия сотрудников Госавтоинспекции с индивидуальными предпринимателями, работа которых связана с продажей детских удерживающих устройств, автором предлагается привлекать последних к участию в рейдах, операциях и кампаниях. В связи с этим, за нарушение статьи 12.23 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях аргументировано увеличить сумму административного штрафа до семи тысяч рублей, что будет соответствовать средней цене сертифицированного детского удерживающего устройства.

17. Основными формами осуществления деятельности полиции по реализации информационно-пропагандистского направления являются:

- взаимодействие подразделений полиции со СМИ по вопросам обеспечения детской дорожной безопасности;

- использование наглядной агитации, социальной рекламы;

- разъяснительная работа.

18. В рамках воспитательно-образовательного направления административная работа полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма заключается в основном в привлечении к организации тематических семинаров, совещаний, круглых столов, конференций по вопросам, касающимся обеспечения детской дорожной безопасности и проблемам обучения детей безопасному по-

ведению на дорогах, воспитателей детских садов, учителей школ, преподавателей техникумов. Более того, необходимо их привлекать к сотрудничеству в проведении подразделениями полиции смотров, конкурсов и других массовых мероприятий с участием детей, направленных на привитие им навыков устойчиво безопасного поведения; оказывать практическую и методическую помощь школам в организации деятельности отрядов юных инспекторов движения; оказывать содействие школам и дошкольным учреждениям в оборудовании автоплощадок, кабинетов и уголков по обучению детей навыкам устойчиво безопасного поведения на улицах и дорогах.

Основными целями воспитательно-образовательного направления административной деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности являются сформирование навыков устойчиво безопасного поведения детей в условиях дорожного движения, получение образования детей ориентированию в дорожно-транспортной среде и прогнозированию ситуации на дороге, воспитанию поколения детей в духе соблюдения автодорожных правил.

19. На основе проведенного анализа международного опыта в деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма обоснован и предложен к реализации ранее существовавший опыт СССР в соответствии с существующим положительным примером Германии по созданию партнерства между сотрудниками полиции и представителями образовательных организаций, которые реализуют на территории страны стандартную программу по участию заинтересованных субъектов в обеспечении детской дорожной безопасности. Данная программа способствует осуществлению пропаганды, координации и гармонизации действий различных сегментов общества в целях обеспечения долгосрочной устойчивости результатов в целях обучения детей безопасному поведению на дорогах.

20. В соответствии с положениями статьи 10 Закона РФ «О полиции», в которой указывается на необходимость осуществления взаимодействия сотрудников структурных подразделений полиции с общественными, государственными и коммерческими объединениями с целью достижения данными субъектами поставленных целей. Так, полиция при выполнении возложенных на нее обязанностей может использовать возможности государственных органов, общественных и коммерческих объединений в процессе обеспечения безопасности дорожного движения. В свою очередь она же должна оказывать содействие указанным органам в пределах своих полномочий и профессиональной подготовленности.

Из изложенного следует, что взаимодействие подразделений полиции с иными заинтересованными субъектами деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма может иметь место только при согласии их совместного участия в гибкой и сложной системе социальных отношений, которая задает определенные пути и способы реализации их совместной деятельности. И эта работа в конечном результате и будет являться одним из наиболее важных оснований общественной солидарности и развития общества по пути социального прогресса. При этом необходимо заметить, что общественные отношения, в основе которых лежат многообразные формы взаимодействия, с точки зрения современной социальной философии представляют собой объективную реальность, независимую от воли и сознания людей, производящих и воспроизводящих их в процессе своей деятельности.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

### Нормативные правовые акты

1. Конституция РФ. – М., 2015.
2. Уголовный кодекс РФ. – М., 2015.
3. Гражданский кодекс РФ. – М., 2015.
4. Кодекс РФ об административных правонарушениях. – М., 2015.
5. О системе государственной службы Российской Федерации : федер. закон : [от 27 мая 2003 г. № 58-ФЗ] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2003. – № 22, ст. 2063.
6. О полиции : федер. закон : [от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ : в ред. от 13 июля 2015 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2011. – № 7, ст. 900.
7. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : федер. закон : [от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ : в ред. от 4 ноября 2014 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2002. – № 18, ст. 1720.
8. Об основных гарантиях прав ребенка в Российской Федерации : федер. закон : [от 24 июля 1998 г. № 124-ФЗ] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1998. – № 31, ст. 3802.
9. Об общественных советах при Министерстве внутренних дел Российской Федерации и его территориальных органах : указ Президента Рос. Федерации : [от 23 мая 2011 г. № 668] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2011. – № 22, ст. 3154.
10. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения 2006–2012 годах» : постановление Правительства Рос. Федерации : [от 20 февраля 2006 г. № 100] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2006. – № 9, ст. 1020.
11. О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения : постановление Правительства Рос. Федерации : [от 25 апреля 2006 г. № 237 : в ред. от 24 июня 2008 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2006. – № 18, ст. 2004.
12. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» : постановление Правительства Рос. Федерации : [от 3 октября 2013 г. № 864 : в ред. от 6 ноября 2014 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2013. – № 41, ст. 5183.
13. О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года : распоряже-

ние Правительства Рос. Федерации : [от 17 ноября 2008 г. № 1662-р : в ред. от 8 августа 2009 г.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2008. – № 47, ст. 5489.

14. Вопросы организации деятельности участковых уполномоченных полиции : приказ МВД России : [от 31 декабря 2012 г. № 1166] // Рос. газ. – 2013. – 27 марта. – № 65.

15. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения : приказ МВД России : [от 2 марта 2009 г. № 185 : в ред. от 22 декабря 2014 г.] // Рос. газ. – 2009. – 7 июля. – № 122.

16. Об утверждении Инструкции по организации деятельности подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России : [от 15 октября 2013 г. № 845] // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 2014. – № 11.

17. О порядке размещения информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в сети Интернет : приказ МВД России : [от 12 ноября 2011 г. № 1136].

18. О совершенствовании деятельности подразделений информации и общественных связей, пресс-служб органов внутренних дел Российской Федерации и внутренних войск МВД России : приказ МВД России : [от 6 сентября 2011 г. № 995].

19. Об издании и применении ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» : распоряжение Росавтодора : [от 12 мая 2015 г. № 853-р].

### **Диссертации, авторефераты диссертаций**

20. Беседкина, Н.И. Конституционно-правовая защита прав неродившегося ребенка в Российской Федерации : дис. ... канд. юрид. наук / Беседкина Н.И. – М., 2005. – 203 с.

21. Булаевский, Б.А. Правовое положение несовершеннолетних по российскому гражданскому законодательству : дис. ... канд. юрид. наук / Булаевский Б.А. – М., 1997. – 177 с.

22. Голышева, Л.Ю. Правовое положение детей в России : дис. ... канд. юрид. наук / Голышева Л.Ю. – Ставрополь, 2002. – 178 с.

23. Евтихийев, И.И. Виды и формы административной деятельности органов государственного управления : дис. ... д-ра юрид. наук / Евтихийев И.И. – М., 1948. – 393 с.

24. Лобанова, Т.В. Правовое положение ребенка в России и Великобритании (Англия): теоретико-правовой анализ : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Лобанова Т.В. – Волгоград, 2006. – 25 с.

25. Молчанов, П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области безопасности дорожного движения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Молчанов П.В. – М., 2008. – 30 с.

26. Садина, О.В. Правовой статус несовершеннолетнего в российском законодательстве: теоретико-правовой анализ : дис. ... канд. юрид. наук / Садина О.В. – Мытищи, 2009. – 205 с.

27. Сергеева, Ю.В. Административно-правовое регулирование противодействия молодежному экстремизму органами внутренних дел : дис. ... канд. юрид. наук / Сергеева Ю. В. – М., 2014. – 136 с.

28. Чернова, Г.Ш. Некоторые вопросы гражданско-правового положения несовершеннолетних по новому гражданскому законодательству России : дис. ... канд. юрид. наук / Чернова Г.Ш. – СПб., 1997. – 196 с.

### **Монографии, учебники и иная учебная литература**

29. Административная деятельность органов внутренних дел / под ред. А.П. Коренева. – М., 1998. – 384 с.

30. Административное право России : учебник / под редакцией Н.М. Кониной и Ю.Н. Старилова. – М. : Норма: ИНФРА-М, 2010. – 574 с.

31. Административное право России : учебник / Ю.И. Мигачев, Л.Л. Попов, С.В.Тихомиров; под ред. Л.Л. Попова. – М. : Проспект, 2010. – 752 с.

32. Административное право Российской Федерации : учебник / А.П. Солдатов, В.А. Мельников. – Ростов-на-Дону : Феникс, 2006. – 347 с.

33. Бахрах, Д.Н. Административное право России / Д.Н. Бахрах. – М., 2000. – 640 с.

34. Бахрах, Д.Н. Основные понятия теории социального управления / Д.Н. Бахрах. – М., 1999. – 101 с.

35. Большая советская энциклопедия / гл. ред. О.Ю. Шмидт. – 430 с.

36. Бордовская, Н.В. Педагогика : учебник для вузов / Н.В. Бордовская, А.А. Реан. – СПб. : Питер, 2000. – 223 с.

37. Вашкевич, А.В. Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения : учебно-методическое пособие / А.В. Вашкевич, А.Е. Мизонова, Э.К. Кутуев. – Санкт-Петербург, 2012. – 144 с.

38. Вопросы организации профилактики детского дорожно-транспортного травматизма подразделениями Госавтоинспекции : методические рекомендации / С.Н. Антонов, Е.А. Бозина, Е.В. Максимов [и др.]. – М. : НИЦ ГАИ МВД России, 1992. – 28 с.

39. Даль, В.И. Толковый словарь русского языка. Современное написание / В.И. Даль. – М. : АСТ, Астрель, 2008. – 352 с.

40. Данильян, О.Г. Современный словарь по общественным наукам / О.Г. Данильян, Н.И. Панов. – М. : ЭКСМО, 2007. – 528 с.

41. Елагин, А.Г. Безопасность (теория, обеспечение, управление) / А.Г. Елагин. – М., 2013. – 328 с.

42. Елагин, А.Г. Управление деятельностью по обеспечению безопасности : научное издание / А.Г. Елагин, А.Я. Казаков. – М. : Академия управления МВД России, 2010. – 320 с.

43. Ефремова, Т.Ф. Современный толковый словарь русского языка / Т.Ф. Ефремова. – 976 с.

44. Искрина, Н.А. ГАИ – 60 лет / Н.А. Искрина, И.С. Храпов. – М. : Объединенная редакция МВД России, 1996. – 480 с.

45. Каплунов, А.И. Административное право : учебник / А.И. Каплунов. – М. : ДГСК МВД России, 2011. – 536 с.

46. Лукьянов, В.В. Безопасность дорожного движения / В.В. Лукьянов. – М., 1974. – 262 с.

47. Манохин, В.М. Российское административное право : учебник / В.М. Манохин, Ю.С. Адушкин. – Саратов, 2000. – 472 с.

48. Мирский, Э.М. Новая философская энциклопедия : в 4 т. / Э.М. Мирский; под редакцией В.С. Стёпина. – М. : Мысль, 2001. – 692 с.

49. Ожегов, С.И. Словарь русского языка / С.И. Ожегов. Изд. 4-е. – М. : Гос. изд-во иностранных и национальных словарей, 1961. – 908 с.

50. Советское административное право. Методы и формы государственного управления / под ред. Ю.М. Козлова [и др.]. – М., 1977. – 336 с.

51. Спиркин, А.Г. Новая философская энциклопедия : в 4 тт. / А.Г. Спиркин. – М. : Мысль, 2001.

52. Столяренко, А.М. Общая педагогика : учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по педагогическим специальностям / А.М. Столяренко. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2006. – 480 с.

53. Энгельс, Ф. Соч. Т. 20 / Ф. Энгельс. – 392 с.  
54. Энциклопедия социологии, 2009. – 1312 с.

### Статьи

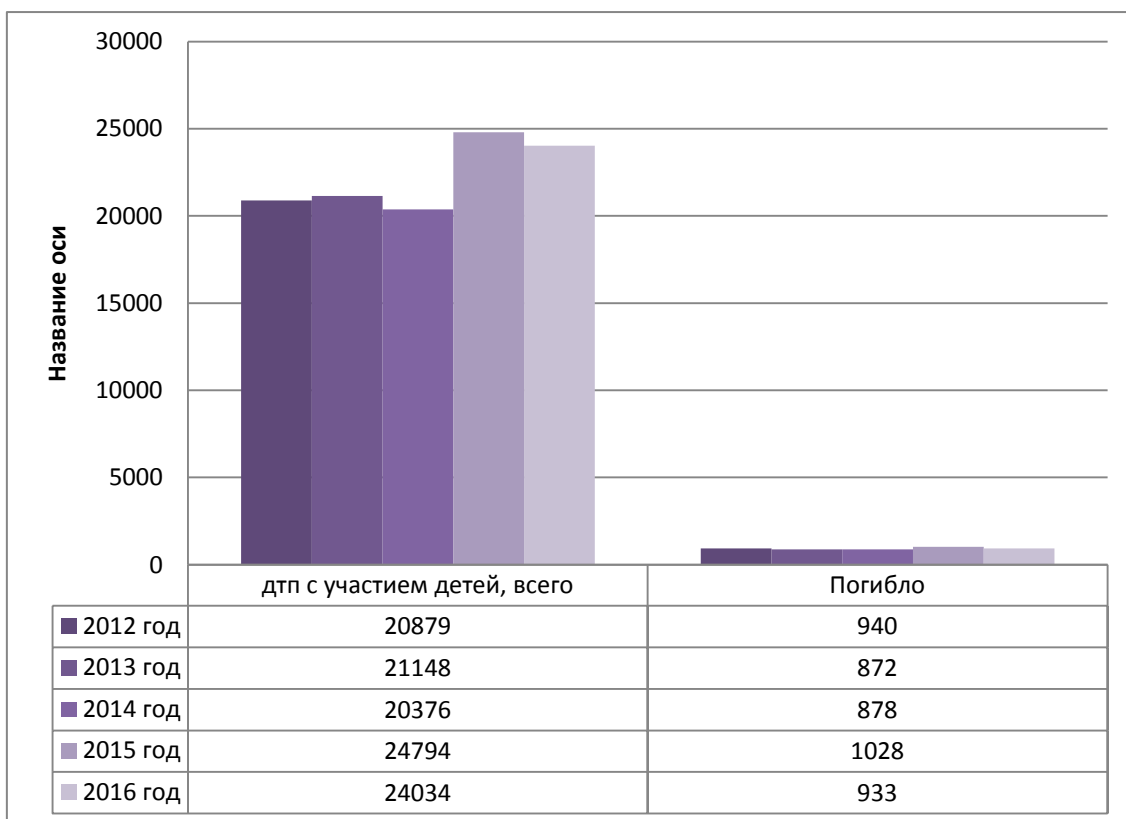
55. Бережкова, В.И. Понятие и сущность деятельности подразделений информации и общественных связей в системе МВД / В.И. Бережкова // Административное право и процесс. – 2015. – № 3. – С. 56.
56. Данченко, С.П. Перспективы формирования транспортной культуры молодежи / С.П. Данченко // Актуальные вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма: инновации и тенденции развития (по материалам межрегиональной открытой научно-практической конференции, 20–22 марта 2014). Выпуск 23. – Санкт-Петербург, 2014.
57. Канунников, А.М. О профилактике детского дорожно-транспортного травматизма / А.М. Канунников // Административное право и процесс. – 2013. – № 3. – С. 68–69.
58. Лукьянина, И.В. Основные направления профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в Республике Казахстан / И.В. Лукьянина // Семинар-совещание сотрудников подразделений пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации (в рамках V межгосударственного слёта юных инспекторов движения) «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, передовые формы работы», 28 сентября – 2 октября 2010 г. : [материалы]. – Орёл : ОрЮИ МВД России, 2010.
59. О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации: государственный доклад // STOP-газета. – 2006. – № 4.
60. Поручись за участкового // Рос. газ. Столичный выпуск. – 2013. – 11 февр. – № 6004.
61. Соловьев, С.Г. Понятие предмета правового регулирования и его взаимосвязь с другими юридическими категориями / С.Г. Соловьев // Вестник Пермского университета. Юридические науки. – 2012. – № 1.
62. Тюрин, О.Н. О формах и методах работы Госавтоинспекции Беларуси в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма / О.Н. Тюрин // Семинар-совещание сотрудников подразделений пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД МВД, ГУВД, УВД

по субъектам Российской Федерации (в рамках V межгосударственного слёта юных инспекторов движения) «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, передовые формы работы», 28 сентября – 2 октября 2010 г. : [материалы]. – Орёл : ОрЮОИ МВД России, 2010.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

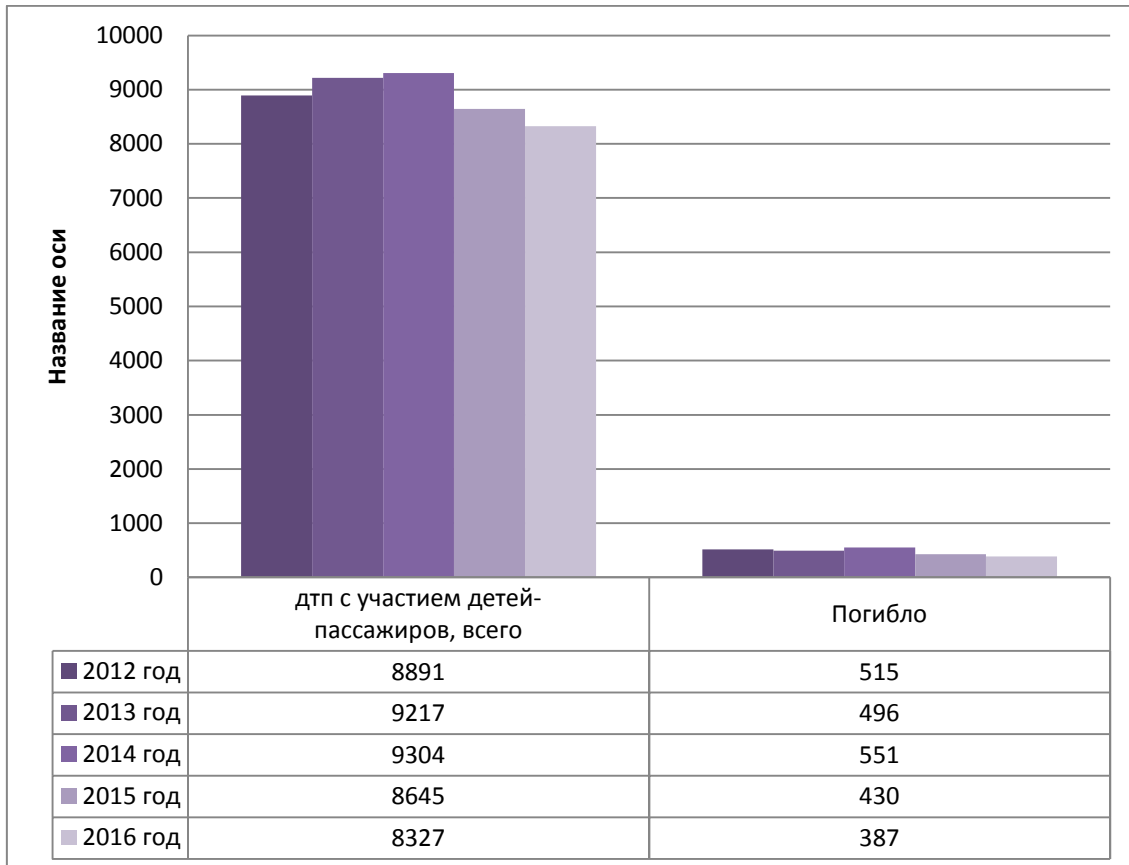
### Приложение № 1

#### Количество дорожно-транспортных происшествий с участием детей и погибших в них детей в Российской Федерации за 2011–2016 годы



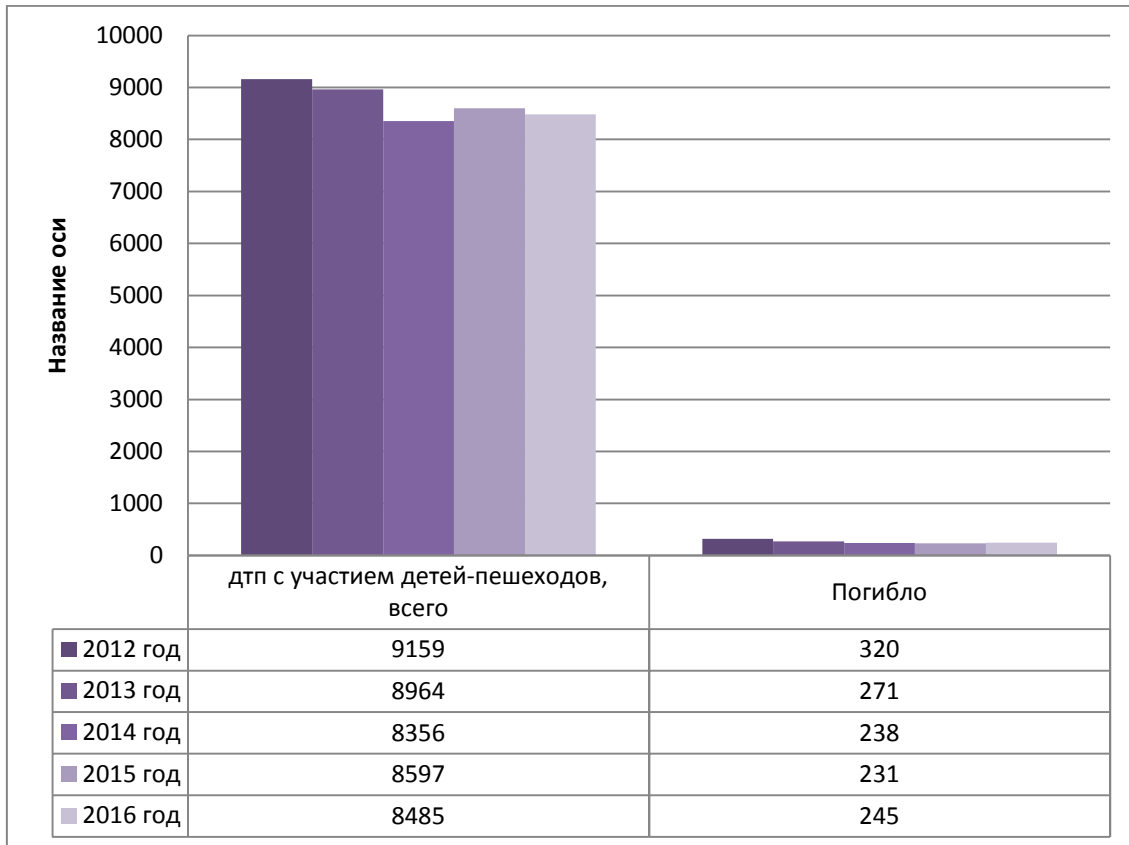
## Приложение № 2

**Количество дорожно-транспортных происшествий  
в Российской Федерации за 2011–2016 годы  
с участием детей-пассажиров и погибших в них детей-пассажиров**



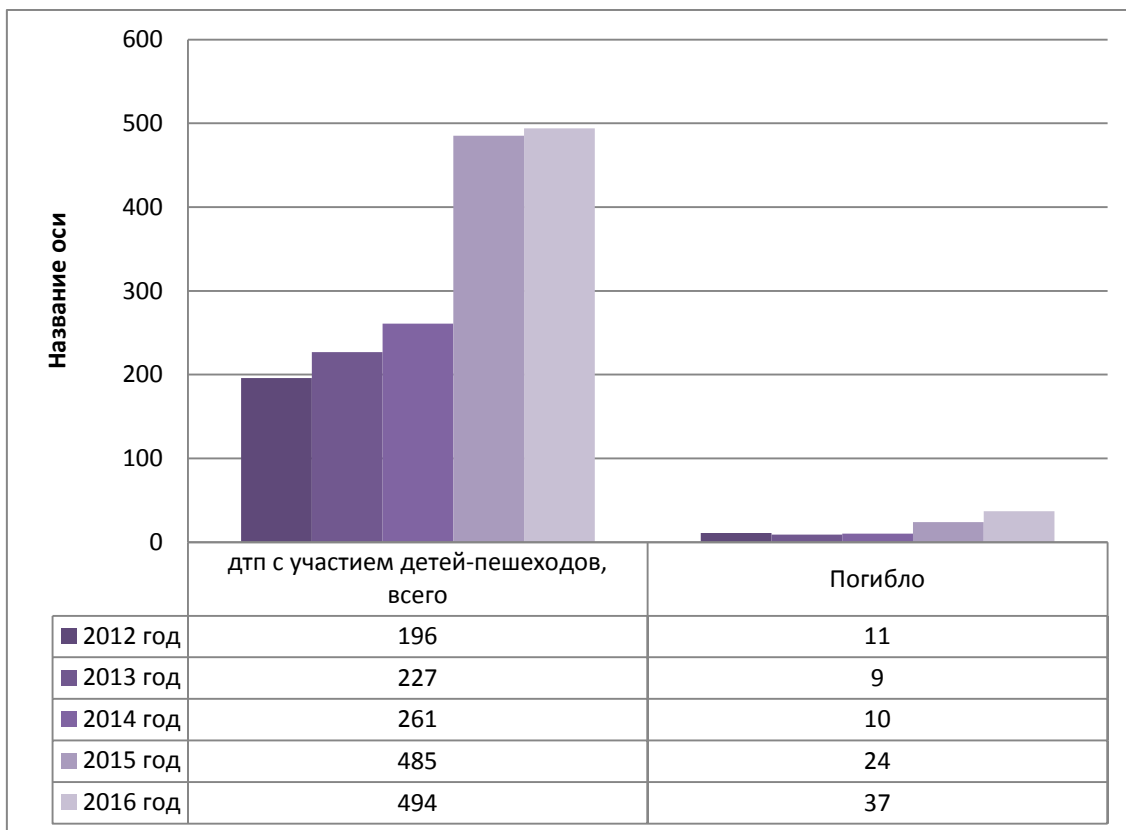
## Приложение № 3

**Количество дорожно-транспортных происшествий  
в Российской Федерации за 2011–2016 годы с участием  
детей-пешеходов и погибших в них детей-пешеходов**



## Приложение № 4

**Количество дорожно-транспортных происшествий  
в Российской Федерации за 2011–2016 годы с участием  
детей-водителей и погибших в них детей-водителей**



**Результаты анкетирования сотрудников структурных подразделений ГИБДД МВД России по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма**

№	Вопрос	Варианты ответов	Распределение ответов
1.	Ваш стаж работы в занимаемой должности	а) до 1 года; б) от 1 года до 3 лет; в) от 3 до 5 лет; г) от 5 до 10 лет; д) свыше 10 лет.	28 % 45 % 5 % 12 % 10 %
2.	Ваш возраст на момент заполнения анкеты	а) 18-23 года; б) 23-30 лет; в) 30-40 лет; г) 40-50 лет.	15 % 55 % 17 % 13 %
3.	Ваша должность на момент заполнения анкеты	а) сотрудники подразделения пропаганды, в том числе и руководители; б) сотрудники строевых подразделений ДПС; в) сотрудники по исполнению административного законодательства; г) сотрудники информационно-аналитических подразделений.	8 % 66 % 15 % 11 %
4.	Как Вы считаете, что является основной причиной детского дорожно-транспортного травматизма?	а) несоблюдение водителем автодорожных правил; б) нарушение правил перевозки детей в автомобиле; в) уровень социально-экономического развития страны; г) опасное поведение ребенка на дороге.	38 % 24 % 19 % 19 %
5.	На Ваш взгляд, достаточно ли в полном объеме разработана нормативная база, регламентирующая работу подразделений ГИБДД МВД России по обеспечению детской дорожной безопасности?	а) достаточно полно; б) разработана, но не в полном объеме; в) необходимо доработать большую часть нормативной базы; г) нормативная база отсутствует.	10 % 15 % 64 % 11 %
6.	Считаете ли необходимым закрепить на законодательном уровне обеспечение детской дорожной безопасности как самостоятельное направление деятельности подразделений Госавтоинспекции?	а) да, это будет способствовать аккумулярованию сил и средств в данном направлении деятельности; б) нет, это не повлияет на сложившуюся ситуацию в стране в этой области.	74 % 26 %

№	Вопрос	Варианты ответов	Распределение ответов
7.	Какие методы в деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, по Вашему мнению, являются наиболее действенными и эффективными?	а) убеждения; б) принуждения; в) поощрения.	68 % 23 % 9 %
8.	Является ли, по Вашему мнению, детский дорожно-транспортный травматизм элементом детской дорожной безопасности?	а) да, так как включает в себя не только детский дорожно-транспортный травматизм, но и смертельные случаи детей в результате ДТП; б) нет, это самостоятельное понятие.	71 % 29 %
9.	Считаете ли Вы необходимым привлечение представителей образовательных организаций для обеспечения детской дорожной безопасности?	а) да, обязательно; б) да, иногда; в) не считаю нужным привлекать к содействию.	79 % 20 % 1 %
10.	Считаете ли Вы целесообразным и необходимым внести изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации, исключив из статьи 22.9 формулировку «иные средства»?	а) да, считаю, так как повысится уровень детской дорожной безопасности; б) нет, я так не считаю.	82 % 18 %
11.	Как Вы считаете, какое направление деятельности полиции наиболее эффективно в обеспечении детской дорожной безопасности?	а) методическое; б) контрольное; в) информационно-пропагандистское; г) воспитательно-образовательное.	28 % 32 % 32 % 8 %
12.	Считаете ли Вы необходимым нормативно закрепить понятие детского дорожно-транспортного травматизма?	а) да, считаю; б) нет, я так не считаю.	75 % 25 %

## РЕГЛАМЕНТ

о взаимодействии структурных подразделений ГИБДД МВД России и Министерства образования и науки Российской Федерации по вопросам предупреждения детской дорожной безопасности

### І. Общие положения

1. Настоящий Регламент разработан в соответствии с Конституцией РФ, Федеральным Законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федеральным законом от 7 февраля 2011 года «О полиции», нормативно-правовыми актами, регулирующими участие структурных подразделений ГИБДД Министерства внутренних дел РФ и Министерства образования и науки Российской Федерации (далее при совместном упоминании – Стороны) в совместной деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности, обеспечение устойчивого развития демографической и экономической стороны государства; сохранение жизней и здоровья будущего трудоспособного населения страны и интеллектуального будущего российского государства.

2. Взаимодействие Сторон – это равноправное, деловое сотрудничество подразделений ГИБДД МВД России с образовательными организациями в целях обеспечения детской дорожной безопасности.

3. Целями взаимодействия Сторон являются: обеспечение детской дорожной безопасности; сохранение жизней детей и их здоровья; укрепление и совершенствование взаимодействия ведомств.

4. Взаимодействие осуществляется на основе общих принципов: законность, уважение прав и свобод человека и гражданина, научность, конкретность, наступательность, а также специальных принципах административной деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: взаимодействие и сотрудничество, принцип индивидуального и дифференцированного подхода, принцип взаимосвязи «дети-дорожная среда»; принцип взаимосвязи причин опасного поведения; принцип возрастной безопасности; принцип социальной безопасности, принцип самоорганизации.

5. При организации взаимодействия Стороны руководствуются законодательством Российской Федерации, Указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, Постановлениями Правительства

ства Российской Федерации, ведомственными нормативно-правовыми актами, а также настоящим Положением.

## **II. Содержание взаимодействия Сторон**

6. Взаимодействие Сторон осуществляется с учетом возложенных на них задач по следующим направлениям:

- методическое направление;
- контрольное направление;
- информационно-пропагандистское направление;
- воспитательно-образовательное направление.

Формами взаимодействия являются:

- внутриведомственная форма взаимодействия, представляющая собой совместную работу должностных лиц (подразделений, служб) одного государственного органа или организации;

- межведомственная форма взаимодействия, представляющая собой совместную работу должностных лиц (подразделений, служб) разных государственных органов или организаций;

- по периоду времени и уровню взаимодействия: единовременная, периодически действующая, постоянно действующая формы взаимодействия;

- издание совместных правовых актов и выработка организационных механизмов повышения роли предупреждения детской дорожной безопасности в решении проблемы обеспечения безопасности дорожного движения;

- взаимодействие в форме пропаганды (осуществление пропагандистской деятельности);

- проведение лекций, бесед с различными категориями участников дорожного движения, совместных методических семинаров, «круглых столов», научно-практических конференций;

- проведение «прямых линий» с участием представителей Госавтоинспекции и представителей образовательных организаций.

Также допускается использование других форм взаимодействия, конструктивно развивающих сотрудничество между Сторонами.

## **III. Работа Сторон в сфере обеспечения детской дорожной безопасности**

7. Настоящий Регламент определяет основные правила и регулирует порядок взаимодействия подразделений ГИБДД МВД России

и образовательных организаций в соответствии со статьей 29 Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

8. Взаимодействие подразделений ГИБДД МВД России и образовательных организаций осуществляется на региональном уровне посредством: проведения семинаров, совещаний, «круглых столов»; планирования совместной работы организации и ГИБДД МВД России (отдела или отделения пропаганды); проведение «круглых столов» с участием педагогов и представителей ГИБДД МВД России; предоставление и обсуждения отчета «О состоянии детского дорожно-транспортного травматизма в населенном пункте»; планирование работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и пропаганде соблюдения автодорожных правил на период нахождения детей в летнем лагере; планирование работы по обеспечению детской дорожной безопасности и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на предстоящий учебный год.

9. Подразделения ГИБДД МВД России и образовательные организации в целях выработки предложений по совершенствованию взаимодействия осуществляют консультации, совместные рабочие встречи и тематические семинары.

**Монография**

**Афони́на** Евгения Григорьевна

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ  
ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ  
ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДЕТСКОГО  
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА**

Свидетельство о государственной аккредитации

Рег. № 2660 от 02.08.2017 г.

Подписано в печать 02.10.2018 г. Формат 60x90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.

Усл. печ. л. – 9,75. Тираж 24 экз. Заказ № 104.

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