

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



**СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ
ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКОЙ ЛЕКСИКИ
ПРИ ОПИСАНИИ ДТП
(НА МАТЕРИАЛЕ АНГЛИЙСКОГО
И РУССКОГО ЯЗЫКОВ)**

Методические рекомендации

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

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018

Об издании – 1, 2, 3

УДК 811.111
ББК 81.2

[Оглавление](#)

Авторы: Мартынова Наталия Анатольевна,
Семененко Людмила Николаевна,
Шалимова Ольга Николаевна,
Щербенко Людмила Ростиславовна.

Сравнительный анализ терминологической лексики при описании ДТП (на материале английского и русского языков) [Электронный ресурс] : методические рекомендации / Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова. – Электр. текстовые данные (728 КБ). – Орел : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. – 1 электр. опт. диск (CD-R): 12 см. – Систем. требования: процессор Intel с частотой не менее 1,3 ГГц; ОЗУ 512 Мб; операц. система семейства Windows; Adobe Reader v. 4.0 и выше; дисковод; мышь. – Загл. с титул. экрана.

Данные методические рекомендации могут быть использованы как теоретическая основа при обучении будущих специалистов навыкам перевода профессионально ориентированных текстов, а также при формировании коммуникативной компетенции специалистов.

Работа публикуется в авторской редакции.

Минимальные системные требования: процессор Intel с частотой не менее 1,3 ГГц; ОЗУ 512 Мб; операц. система семейства Windows; Adobe Reader v. 4.0 и выше; дисковод; мышь.

Текстовое электронное издание.

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018

Об издании – 1, 2, 3

Электронное издание создано
при использовании программного обеспечения:
Microsoft Word, Adobe Acrobat Reader.
Технический редактор *Е.В. Мурашев*.

Дата подписания к использованию: 30.03.2018.
Объем издания: 728 КБ.
Комплектация издания: 1 электр. опт. диск (CD-R): 12 см.
Тираж: 7 эл. опт. дисков.

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

302027, Россия, Орел, ул. Игнатова, 2.
Тел. 8 (4862) 423114.
E-mail: orui@mvd.ru.
<http://www.orui.mvd.ru>.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	5
1. ОБЩИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ	8
1.1. Правовое положение Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ. Структура Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ	8
1.2. Характеристика системы ГИБДД в зарубежных странах. Обеспечение безопасности дорожного движения в Соединенных Штатах Америки	12
1.3. Общее состояние безопасности дорожного движения в развитых странах мира. Отдельные аспекты состояния безопасности дорожного движения в мировом сообществе.....	15
2. ОСОБЕННОСТИ ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКОЙ ЛЕКСИКИ	19
3. СТРУКТУРНО-КОМПОНЕНТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИХ ЛЕКСИЧЕСКИХ ЕДИНИЦ, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	24
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	29
ПРИЛОЖЕНИЕ	31
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	42

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Основной тенденцией направления государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является приближение к общемировым стандартам качества законодательства, регулирования и исполнение данных требований участниками дорожного движения данной сферы. Это направление определяет своей целью максимальное повышение демографии, исключением количества летальных исходов, тяжких последствий здоровья, в особенности среди молодого поколения.

В связи с такой целенаправленностью возникает острая необходимость проведения определенного реформирования. Российская Федерация в свою очередь имеет возможность перенять опыт зарубежных стран, но с обязательным учетом особенностей нашей страны.

На данный момент перенимание зарубежного опыта не имеет активного воплощения. Считается, что строгие санкции за нарушение правил дорожного движения приводят к сокращению количества правонарушений или преступлений по данному составу. Но если отметить одно из последних нововведений в области обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации, то это появление уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения¹. Но к ожидаемым результатам это отягчение ответственности не привело, а, следовательно, это было не до конца продумано и имеет свои недостатки, из-за которых не работает должным образом. Отсюда все та же актуальная тема особенностей нашего государства, так как в иностранных государствах, где существует подобный подход, он остается одним из основных и надежных рычагов регулирования.

Стоит сказать, что безопасность дорожного движения, как термин в Российской Федерации имеет формально закрепленный характер, то есть безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий², она зависит от многих факторов, где каждый из них требует пристального внимания и грамотной политики. Другие термины, используемые при организации обеспечения безопасности дорожного движения требуют столь же тщательного рассмотрения. Этим обуславливается целесообразность данного исследования.

¹ См.: Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] от 13.06.1996 № 63-ФЗ: в ред. от 01.05.2016. Ст. 264.1 Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² См.: О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ: в ред. от 01.05.2016. Ст. 2. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Вышеизложенное позволяет сделать вывод об актуальности проблематики данной работы, а также определяет ее значимость для определенных выводов, которые впоследствии могут стать толчком к развитию системы терминологии в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Объект и предмет исследования. Объектом данной работы является комплекс административно-правовых отношений в сфере государственного управления по обеспечению безопасности дорожного движения в некоторых странах мира, а именно Российская Федерация, Федеративная Республика Германия и Соединенные Штаты Америки, а так же терминологическая лексика, используемая при обеспечении безопасности дорожного движения.

Предмет исследования составляют термины, используемые при описании таких областей как, обеспечение безопасности движения как институт административного права, правовая база, регламентирующая обеспечение безопасности обеспечения дорожного движения, полномочия и структура данных органов выше перечисленных стран.

Цели и задачи исследования. Основными целями исследования являются: комплексный анализ и сравнение лексических единиц, относящихся к сфере правовых и организационных основ обеспечения безопасности дорожного движения в России, Германии, США как отдельно, так и в совокупности.

Изучение и обобщение имеющихся научных материалов по данной проблематике, их критическое осмысление с учетом тенденций развития общества в целом, так и в каждой стране с их особенностями. А также определить степень и уровень теоретической разработанности темы.

Методология и методика исследования. Методологической основой работы является диалектико-материалистический метод научного познания объективной действительности, а также базирующиеся на нем общенаучные и частные методы: логико-юридический, статистический, сравнительно-правовой, сравнительный и основные общелогические методы познания (анализ, синтез, обобщение).

Теоретическая и практическая значимость. Она обусловлена тем, что обеспечение безопасности дорожного движения, являясь одним из элементов социального обеспечения, вызывает повышенный научный и практический интерес с точки зрения поиска путей совершенствования механизма обеспечения прав и свобод человека и гражданина. Выбор темы исследования обусловлен практической остротой и недостаточной разработанностью терминологических единиц в данной области.

Решение поставленной в исследовании проблемы направлено не только на анализ деятельности органов, обеспечение безопасности дорожного движения в соответствии с потребностями общества и мировыми стандартами, но и на анализ лексики, применяемой в данной области.

Выводы и рекомендации, содержащиеся в данной работе, являются определенным вкладом в углубление научных знаний о путях совершенствования и повышения эффективности деятельности органов по обеспечению безопасности дорожного движения.

1. ОБЩИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

1.1. Правовое положение Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ. Структура Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ

На данный момент в Российской Федерации одной из приоритетных и актуальных государственных задач является обеспечение безопасности дорожного движения. Для обеспечения данного вида безопасности проводит большой массив мероприятий, большинство из которых принадлежит подведомственному органу Министерства внутренних дел (МВД) – Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД).

Определяющая роль в реализации основных направлений в области обеспечения безопасности дорожного движения принадлежит ГИБДД МВД России, благодаря чему она имеет широкие полномочия в сфере контроля за соблюдением всеми физическими и юридическими лицами правил независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства законодательства Российской Федерации, иных нормативно-правовых актов (НПА), правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения (БДД), проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства¹.

Правовую базу существования, функционирования органов обеспечивающих БДД составляют: Конституция Российской Федерации, федеральные конституционные законы, Федеральный закон «О полиции», Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», другие федеральные законы, указы и распоряжения Президента Российской Федерации, постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации, нормативные правовые акты Министерства внутренних дел Российской Федерации, законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, а также Указ Президента Российской Федерации

¹ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711: в ред. от 01.04.2015. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

от 15.06.1998 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»¹.

Госавтоинспекция осуществляет свою деятельность не в индивидуальном закрытом порядке, а совместно с федеральными органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, общественными формированиями, гражданами Российской Федерации, а так же СМИ. Госавтоинспекция характеризуется, как публичный орган, который с определенной периодичностью публикует данные об итогах проделанной работы.

Систему Госавтоинспекции образуют различные подведомственные органы управления и соответствующие подразделения. Эта иерархическая упорядоченная система представляет собой такие органы, как федеральный орган управления Госавтоинспекции, органы управления Госавтоинспекции министерств (главных управлений, управлений) внутренних дел по субъектам Российской Федерации, подразделения Госавтоинспекции управлений (отделов) внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, подразделения Госавтоинспекции управлений (отделов) внутренних дел в закрытых административно-территориальных образованиях, а также специализированные и иные подразделения Госавтоинспекции, научно-исследовательские учреждения Госавтоинспекции и их филиалы².

Во главе структурированной системы Госавтоинспекции стоит Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГУОБДД МВД России), которое в свою очередь является единственным органом, имеющим монополию, в пределах своей компетенции, на изготовление государственных регистрационных знаков на транспортные средства (ТС), бланков водительских удостоверений и другой специальной продукции необходимой для допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении тем или иным образом, и входящий в перечень государственных заказов, возлагаемых на Министерство внутренних дел России. Именно этот список официально утверждается и четко прописывается Правительством Российской Федерации в своих нормативно-правовых актах³. В подведомственности ГУОБДД МВД России находятся Органы управления Госавтоинспекциями по субъектам Российской Федерации, такая структура выстраивается по вертикали власти. Помимо этого она в себя включает некоторые службы и подразделения: дорожно-патрульная служба, служба

¹ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711: в ред. от 01.04.2015. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Там же.

³ Калюжный А.Н., Калюжный Ю.Н., Павлова Е.В. Осуществление контрольно-надзорных функций подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России: монография. Орел: ОрЮИ МВД России, 2012. 11 с.

дорожной инспекции и организации движения, регистрационно-экзаменационные подразделения, служба технического контроля, служба пропаганды безопасности дорожного движения, подразделения розыска автотранспорта, подразделения Госавтоинспекции по исполнению административного законодательства (ИАЗ ГИБДД), дополнительно существует особое подразделение ГАИ «на спецтрассах». Стоит заметить, что свои властные полномочия ГИБДД распространяет на центры автоматизированной фотофиксации административных правонарушений в области дорожного движения (ЦАФАП ОДД ГИБДД) и региональные отделы информационного обеспечения ГИБДД (РОИО ГИБДД).

Руководитель федерального органа управления Госавтоинспекции является по своей занимаемой должности главным государственным инспектором безопасности дорожного движения Российской Федерации, а его непосредственные заместители являются заместителями главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации соответственно. На данные должности осуществляет назначение и освобождение от них только Президент Российской Федерации по представлению Министра внутренних дел Российской Федерации, которым сейчас является генерал полиции Российской Федерации Владимир Александрович Колокольцев¹.

Министр внутренних дел Российской Федерации по представлению руководителя федерального органа управления Госавтоинспекции утверждает непосредственно структуру и штатную численность федерального управления Госавтоинспекции, а также подчиненных ему специализированных и иных подразделений Госавтоинспекции.

Органы управления Госавтоинспекции по субъектам Российской Федерации являются структурными подразделениями министерств (главных управлений, управлений) внутренних дел по субъектам Российской Федерации².

Как и во всех исполнительных органах в структуре Госавтоинспекции присутствует иерархичность, соподчинение и строгая субординация, то есть все распоряжения и указания вышестоящих органов и главных государственных инспекторов обязательны для исполнения нижестоящими органами, входящих в эту систему.

На региональном уровне структура и штатная численность сотрудников органов управления Госавтоинспекции и непосредственно специализированных и иных подразделений Госавтоинспекции, находящихся в

¹ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711: в ред. от 01.04.2015. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Отдельные формы взаимодействия ГИБДД с государственными органами, общественными формированиями и СМИ: учебное пособие / В.В. Вдовиченко [и др.]. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2014. 29 с.

их подчинении, определяются аналогичным путем, как и на федеральном уровне, то есть министрами (руководителями, начальниками главных управлений и т.д.) внутренних дел по субъектам Российской Федерации, но в точном соответствии с утвержденными Министром внутренних дел Российской Федерации типовой структурой и типовым штатным расписанием соответствующих органов внутренних дел по предложению руководителей органов управления Госавтоинспекции по субъектам Российской Федерации и по согласованию с руководителем органа управления Госавтоинспекции¹.

Итак, можно отметить главную особенность построения данной структуры, это ее простоту, она не осложнена, все ее подведомственные органы просто и лаконично организованы, прослеживается полный контроль и координация деятельности всей структуры сверху. Система Государственной инспекции по безопасности дорожного движения МВД России является глобальной, ее деятельность затрагивает практически все сферы жизни общества. Именно поэтому состояние Госавтоинспекции является актуальным вопросом государства.

¹ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711: в ред. от 01.04.2015. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

1.2. Характеристика системы ГИБДД в зарубежных странах. Обеспечение безопасности дорожного движения в Соединенных Штатах Америки

Рассматривать систему обеспечения безопасности дорожного движения можно под разным углом, но для наглядности и ясности мы рассмотрим данную систему Соединенных Штатов Америки аналогично немецкой, то есть анализом факторов определяющей цепочки «человек – автомобиль – дорога – среда». Стоит заметить, что «автомобиль» и «дорога», как и в ранее рассмотренной стране не сильно разнится с Российской Федерацией а, следовательно, не представляет для нас непосредственного интереса. В итоге мы получаем аналогичную прошлой системе с двумя замененными элементами, а то есть «человек – дорожный полицейский (сотрудник обеспечивающий безопасность дорожного движения) – дорога».

Что касается первого звена нашей цепочки – «человека», то в США предусматривается двухуровневая система дорожно-транспортного воспитания¹. На первом этапе обучения детей подготавливают к движению в рамках городской дороги в качестве пешеходов и велосипедистов. Эта подготовка отвечает минимальным и основным требованиям к детям, а то есть обучению их в первую очередь правила личной безопасности на дорогах. Второй уровень обучения предполагает уже основную подготовку водителя, которая уже преподносится в качестве школьной учебной дисциплины «Подготовка водителя» (Driver Education). После прохождения подобного курса, обучаемый вправе обратиться в Департамент транспортных средств (Department of Motor Vehicles, DMV) с целью получения сертификата, подтверждающего освоение школьником данной дисциплины (Certificate of Completion). И только после этой процедуры ему выдадут непосредственно водительское удостоверение².

Если рассматривать «дорожного полицейского (сотрудника обеспечивающего безопасность дорожного движения)», то на этот элемент непосредственное влияние оказывают такие факторы, как:

- Качество подготовки сотрудников;
- Взаимодействие сотрудников с участниками дорожного движения;
- Эффективность административно-юрисдикционной деятельности (то есть, процесс, проходящий с момента обнаружения сотрудником нарушения и заканчивающийся привлечением нарушителя к ответственности).

Что касается Соединенных Штатов Америки, то в них есть своя особенность, в данном государстве презюмируется честность полицейского.

¹ См.: Петровский Н. Воспитание с колес [Электронный ресурс] // Твоя дорога. 2013. № 4 (34). С. 55. URL: <http://cyberleninka.ru>.

² См.: Затолокин А.А., Гирко А.О. Сравнительный анализ подходов к обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2015. № 1 (27). С. 79. URL: <http://cyberleninka.ru>.

Так же в ходе судебного заседания, при неопределенности и сложности ситуации, а, следовательно, и сложности определения приговора, суд будет на стороне полицейского, так как он является лицом, не заинтересованным в исходе дела, в отличие от гражданина, чей интерес проявляется в стремление сохранить за собой право управлением транспортным средством (ID)¹.

Основная работа по дорожной правозащите и расследованию ДТП входит в обязанности патрульных офицеров. В США данная функция не отделена в отдельное управление, как это сделано в некоторых странах с полицейской системой. В мегаполисах (Нью-Йорк, Вашингтон) специальные патрули имеют право разрешать серьёзные происшествия и аварии, а мотопатрули – регулировать движение и налагать штрафы за нарушения правил дорожного движения. На особо оживлённых участках пограничной дороги штатов или регионов, офицеры полиции имеют право регулировать поток автомобилей и управлять передвижением, эти полицейские обладают расширенной юрисдикцией, позволяющей им действовать за пределами их штата. Во многих городах используются общественные внештатные инспектора для контроля над нарушениями правил парковки и другими мелкими нарушениями.

Кроме полиции деятельность, направленную на обеспечение безопасности дорожного движения, осуществляет также Национальное управление безопасности дорожного движения на трассах (NHTSA)², которое организовано при Правительстве Соединенных Штатов Америки. Оно отвечает за снижение уровня смертности, травматизма и экономических потерь в результате дорожно-транспортных происшествий. Помимо этого данное управление является надведомственной организацией, осуществляющей контрольно-надзорную деятельность, направленную на работу МВД, полицию, органы здравоохранения и образования.

Что касается дорог, то есть последнего звена, то, можно вспомнить, что неофициально Соединенные Штаты Америки считаются родиной автомобильных пробок. Но на данный момент власти государства проводят политику по усовершенствованию дорожного движения. Так, на многих автодорогах (фривей) имеется специальная полоса (carpool lane)³, которая располагается по крайней левой стороне и предназначена для автомобилей перевозящих двух и более пассажиров. Стоит заметить, что если в автомобиле присутствует только один человек, т.е. только водитель, то он не имеет права перестраиваться на эту полосу.

¹ См.: Петровский Н. Воспитание с колес [Электронный ресурс] // Твоя дорога. 2013. № 4 (34). С. 35. URL: <http://cyberleninka.ru>.

² URL: <http://www.hntsa.gov>.

³ См.: Петровский Н. Воспитание с колес [Электронный ресурс] // Твоя дорога. 2013. № 4 (34). С. 38. URL: <http://cyberleninka.ru>.

Стоит заметить, что, как и в Германии в США также проводится совершенно новая, экспериментальная политика по созданию участков дорог, которые кажутся опасными, тем самым становясь безопасными. Как и говорилось ранее это тенденция к радикальному контринтуитивному подходу в области обеспечения безопасности дорожного движения. Так, в штате Флорида в Уэст-Палм-Бич была изменена стандартная и привычная организация дорожного движения следующим образом: с нескольких главных улиц были удалены транспортные сигналы и полосные указатели, люди и автомобили были искусственно сближены за счет сужения проезжей части¹.

Стоит также отметить систему штрафов в Соединенных Штатах Америки, где пристегиваться следует в обязательном порядке, штраф за не пристегнутый ремень составляет от 20 до 70 долларов США. Если в автомобиле не пристегнут ребенок, то штраф будет составлять от 50 до 500 долларов США. Законодательство в разных штатах разнится, так за превышение скорости на 10 км/ч от 100 долларов США, превышение скорости свыше 20 км/ч – 200-250 долларов США².

Таким образом, организация деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в Соединенных Штатах Америки то, это сложная система, имеющая широкий круг полномочий, а также она находится под защитой других органов государственной власти. В непосредственной деятельности направленной на обеспечение безопасности на дорогах участвует несколько ведомств, что определяет всесторонний контроль над ситуацией.

Итак, рассмотрев систему обеспечения безопасности в таких иностранных государствах, как Германия и Соединенные Штаты Америки, можно сделать вывод о том, что организация деятельности в данной сфере может быть устроена разнообразно, но цели преследуются одни, то есть, снижение уровней летального исхода и травматизма на дорогах. А, следовательно, некоторые меры имеют транснациональный характер, и возможно, если Российская Федерация впоследствии применит эти меры на своей системе, то, может быть, наша статистическая ситуация улучшится в своих показателях.

¹ Официальный сайт National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) / [Электронный ресурс]. URL: <http://www.hntsa.gov>.

² См.: Епифанова Ю.А. Зарубежный опыт организации безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Бизнес в законе. 2011. № 1. С. 154. URL: <http://cyberleninka.ru>.

1.3. Общее состояние безопасности дорожного движения в развитых странах мира. Отдельные аспекты состояния безопасности дорожного движения в мировом сообществе

Все главы государств, собравшиеся на Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций на момент сентября 2015 года, приняли документ под названием Цели устойчивого развития (ЦУР). Одной из главных задач принятия этого документа, является сокращение числа травм вдвое, а также случаев летального исхода, которые происходят в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) к 2020 году. Уже принятие подобного решительного шага в данной сфере, говорит о том, что получило реальную оценку и признание тех огромных потерь, которые терпят при ДТП. Так согласно «Докладу о состоянии безопасности дорожного движения в мире» ВОЗ от 2015 года – ДТП является ведущей причиной смерти в глобальном масштабе населения мира в юношеском возрасте¹.

Также эта статистика свидетельствует о экономической и демографической угрозе, а следовательно проблема количества ДТП в мире затрагивает не одну сферу.

Так, согласно официальной статистике ГИБДД в Российской Федерации за январь-декабрь 2015 г. произошло всего 184000 ДТП, в которых погибло 23114, а ранено 231197, хотя все эти цифры сопровождаются значительной динамикой, их % АППГ падает, но все же эти показатели далеки от требуемых, и их минимизация имеет первостепенную важность².

Принятие задачи в отношении дорожно-транспортного травматизма говорит нам о том, что уже существует план мер по изменению этой ситуации, который собираются ввести в странах участницах ООН. Конечно же, все эти меры и способы не новы и уже давно изобретены. Имеется значительное количество данных об эффективных мероприятиях по повышению безопасности дорожного движения, и в странах, успешно осуществляющих эти мероприятия, наблюдается соответствующее сокращение смертности в результате ДТП. Глобализация этих мероприятий и является основной целью ЦУР³.

¹ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 [Электронный ресурс] / Всемирная организация здравоохранения. URL: http://o53xo.o5ug6ltjnz2a.erenta.ru/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_RU.pdf.

² Состояние преступности за январь-декабрь 2015 года [Электронный ресурс] / Официальный сайт ГИБДД РФ. URL: <http://www.gibdd.ru/stat>.

³ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 [Электронный ресурс] / Всемирная организация здравоохранения. URL: http://o53xo.o5ug6ltjnz2a.erenta.ru/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_RU.pdf.

Именно Генеральная Ассамблея ООН предложила ВОЗ отслеживать ситуацию в виде серии Докладов о состоянии безопасности дорожного движения в мире.

Всем известно, что ситуация на дороге зависит от законодательства регулирующего ее. Нормативная база в области обеспечения безопасности дорожного движения основывается на регулирование пяти основных факторов риска: скорость, управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии и использование мотоциклетных шлемов, пристяжных ремней и детских удерживающих устройств. За последние три года достигнут значительный прогресс в 17 странах в области улучшения законодательства по данным вопросам. Так в нижеприведенной статистике продемонстрировано количество стран, усовершенствовавших свое законодательство в разбивке по факторам риска, а также количество населения, которое теперь охвачено этими изменениями.

Существует всеми известная закономерность, чем больше средне установленная скорость транспортного средства, тем больше вероятность аварий, а также увеличивается тяжесть телесных повреждений и количество летальных исходов. Страны, успешно снижающие смертность в результате ДТП, достигают это благодаря тому, что при регулировании скорости уделяют приоритетное внимание вопросам безопасности. Именно установление на всей территории страны единого скоростного режима является одной из приоритетных задач государства. На данный момент считается, что самая безопасная скорость передвижения транспортного средства на городском пространстве – это до 50 км/ч. Но также стоит учитывать и определенные скоростные ограничения на местах, в зависимости от географического положения.

Однако стоит заметить, что лишь 47 стран, на которые приходится около 13 % всего мирового населения, отвечает этим стандартам безопасности на дороге. И можно справедливо заметить, что Российская Федерация не находится в этом списке, так как существуют нормы устанавливающие режим максимальной скорости, но данное ограничение превышает данный критерий и составляет 60 км/ч¹.

Очень значительную роль играет отношение государства к такой проблеме, как вождение в нетрезвом состоянии. Именно в таком состоянии водители чаще всего попадают в ДТП, причем именно в таких ДТП вероятность тяжелых травм или летального исхода в разы повышается. Именно поэтому совершенствование законодательства в этом вопросе, как никогда, актуально. Под этим понимается принятие норм и законов, определяющие допустимое содержание алкоголя в крови (САК) на уровне 0,05 г/дл, имен-

¹ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 [Электронный ресурс] / Всемирная организация здравоохранения. URL: http://o53xo.o5ug6ltjnz2a.erenta.ru/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_RU.pdf.

но такое определение может послужить сокращению числа ДТП, по причине алкогольного опьянения. Как часто показывает практика пьяными за руль садятся молодые и неопытные, начинающие водители, впоследствии тем самым подвергают себя еще гораздо большему риску, по сравнению с более опытными водителями. Именно поэтому в некоторых странах практикуют такую нормотворческую деятельность, как определение еще более низкого уровня САК ($\leq 0,02$ г/дл) для категории молодых и неопытных водителей, так как подобное более жесткое регулирование может способствовать снижению количества ДТП с участием данной категории в алкогольном опьянении. За последние три года законы в области управления ТС в нетрезвом состоянии были улучшены в 8 странах, но лишь 34 страны в мире имеют национальные законы в отношении управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии, устанавливающие САК на уровне $\leq 0,05$ г/дл, а для молодых и начинающих водителей на уровне $\leq 0,02$ г/дл. Из количества данных стран 21 является членом Европейского Союза, что говорит только о локализованном характере распространения данной идея на сегодняшний день. Из чего можно сделать вывод о том, что требуется распространение данной практики на более обширные территории, требуется привлечь к этой проблеме большее количество стран¹.

Если рассмотреть этот вопрос на примере Российской Федерации, то на основе официальной статистики ГИБДД ДТП, случившиеся с участниками дорожного движения, находящимися в алкогольном опьянении, составляют 15344, погибших 3753, а раненых 21235. Стоит обратить внимание, что количество ДТП снизилось на 1,8 %, а уровень смертности возрос на 15,9 %. Из этого следует, что именно дорожно-транспортные происшествия, произошедшие в алкогольном опьянении, наиболее опасны².

В основной массе страны не применяют минимальные стандарты безопасности ООН для новых автомобилей. В последние годы сильно возросло количество выпускаемых и создаваемых мотоциклов и автомобилей, но стоит заметить, что произведены они в большинстве в странах со средним уровнем дохода. И из этого следует отрицательная статистика того что около 80 % продаваемых транспортных средств не отвечают базовым стандартам безопасности. Безопасные транспортные средства играют критически важную роль в предотвращении аварий и снижении вероятности серьезных травм. Для стабилизации этой ситуации прилагаются усилия в мировом и международном формате. Всемирный форум ООН является основным глобальным органом, который имеет в своих обязанностях разработку стандартов безопасности для легковых транспортных средств. С учетом возрастающих масштабов производства транспортных средств в

¹ Там же.

² Состояние преступности за январь-декабрь 2015 года [Электронный ресурс] / Официальный сайт ГИБДД РФ. URL: <http://www.gibdd.ru/stat>.

странах с переходной экономикой и их тяжелого бремени смертности в результате ДТП, безусловно, важную роль играет интеграция стран в области обеспечения базовых стандартов на транспортные средства.

В определении безопасных дорожных систем учитываются интересы и потребности всех пользователей дорог. Именно на стадии проектирования дорожной инфраструктуры требуется учитывать меры в области безопасности. Это может приводить к изначальному сокращению количества ДТП на том или ином участке дороги. Практикуется также именно на этапе проектирования, принятие инфраструктурных мер, например, регулирование скорости и снижения вероятности аварий (расширение дорог или приподнятые пешеходные переходы) в сочетании с мерами по смягчению степени тяжести аварий (использование придорожных ограждений и кольцевых транспортных развязок). Все это непременно поспособствует снижению уровня смертности и травматизма в результате ДТП.

Таким образом, можно сказать о том, что именно вопрос о состоянии безопасности дорожного движения должен занимать актуальную позицию в национальной политике государства. Можно заметить, что ситуация в мире и отдельных странах анализируется, что пробелы в данной сфере найдены. Остается только инициатива законодательных органов в данной области, а также самое главное и основное, это исполнение этих норм и законов гражданами, участниками дорожного движения.

2. ОСОБЕННОСТИ ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКОЙ ЛЕКСИКИ

Стоит рассмотреть теоретическую часть данной области, но перед тем как определять те или иные определения, следует рассмотреть, что же из себя представляет сам по себе термин и в какой интерпретации он представлен в нашей проблематике.

Термин – (греч. ὅρος, лат. terminus – граница, предел, конец) – в наиболее широком современном употреблении термин – синоним слова имени, но с оттенком специального (научного) значения; иначе говоря, термин – это слова или сочетания слов (сложные, или дескриптивные, напр. «общее наименьшее кратное»), значения которых определяются в контексте соответствующей научной теории (дисциплины) или вообще в какой-либо отрасли знания. В этом смысле часто возникающая проблема уточнения термина, предполагает их определение, устранение омонимий и обязательное фиксирование универсума рассуждения¹.

Специализированный (прил.) – предназначенный для работы или использования в одной специальной области, отрасли².

Следовательно, специализированный термин – это предназначенные для специальной области, отрасли слово или сочетание слов, значение которых определяются в контексте соответствующих научной теории или научному знанию.

Терминов не малое количество, а, следовательно, в беспорядочной массе терминов ориентироваться затруднительно, поэтому существует определенная систематизация и классификация терминов по их различным характеристикам, которая и позволяет облегчить поиск того или иного научного термина.

Основанием классификации такого массива информации служат различные отдельные признаки терминов: содержательные, формальные, функциональные, внутри- и внеязыковые.

Существуют несколько точек зрения на то, как лучше следует проводить классификацию, какой признак должен стать определяющий. Рассмотрим некоторые из них:

1. Классификация по содержанию, она часто используется в философских науках и дисциплинах, так, термины делятся на термины наблюдения и термины теоретического обоснования. К терминам наблюдения относятся классы реальных объектов, а к теоретическим относятся абстрактные понятия, определяющиеся, как правило, какой-либо концепцией или определенной теорией.

¹ Философская энциклопедия. В 5 т. М.: Советская энциклопедия / под ред. Ф.В. Константинова. 1960–1970. С. 173.

² Ефремова Т.Ф. Современный толковый словарь русского языка. М.: АСТ, 2006. С. 351.

Данное деление является исчерпывающим для решения терминологических проблем философских наук.

2. Классификация по содержанию – по объекту названия, то есть распределение терминов по областям знаний или деятельности, к которым они относятся. Те специальные сферы, по которым распределены термины, можно представить в обобщенном виде: наука, техника, юриспруденция и так далее.

Такой подход к систематизации терминов достаточно удобный, так как выстраивается определенная отраслевая иерархия. И основываясь на данной социологической схеме, можно доступно сформулировать перечень рубрик, принадлежащих классификации терминов по области знаний. Данная классификация является актуальной, так как является более подробной.

3. Классификация по логической категории того понятия, которое обозначается термином. Например, выделяются термины предметов, к которым относят млекопитающих, процессов, к которым относят делопроизводство, признаков, свойств, величин и единиц и так далее. Классификация здесь используется в двух вариациях, первая заключается в анализе термилируемых понятий, а вторая в анализе лексических средств для их обозначения¹.

Из этого можно сделать вывод, что подходов к классификации терминов достаточно большое количество, кратко осветив несколько, становится видно, насколько они разнообразны, и что для каждого научного знания, дисциплины или деятельности приоритетнее свой вариант систематизации.

Рассматривая более детально юридические дисциплины, стоит отметить, что такое юридический термин сам по себе. Итак, юридический термин – это элемент юридической техники, словесные обозначения государственно-правовых понятий, с помощью которых выражается и закрепляется содержание нормативно-правовых предписаний государства. Юридический термин можно разделить на три разновидности:

- Общезначимые термины (характеризуются тем, что они употребляются в обыденном смысле и понятны всем);
- Специально-юридические термины (обладают особым правовым содержанием, например: необходимая оборона, приобретательная давность и т.п.);
- Специально-технические термины, отражающие область специальных, знаний – техники, экономики, медицины и т.д., например: стандарт, правила техники безопасности и т.п.

¹ Литовченко В.И. / Классификация и систематизация терминов [Электронный ресурс] // Вестник Сибирского государственного аэрокосмического университета им. академика М.Ф. Решетнева. 2016. № 3. С. 156-158. URL: <http://cyberleninka.ru>.

Использование юридического термина должно отвечать ряду требований. Во-первых, один и тот же термин в том или ином нормативно-правовом акте должен употребляться однозначно. Во-вторых, термины должны быть общепризнанными, то есть употребляться в обиходе, а не изобретены разработчиками правовых предписаний. В-третьих, термины не могут не обладать устойчивым характером, то есть должны сохранять свой особый смысл в каждом новом правовом акте¹.

Однако общеупотребительные термины могут стать и юридическими. Для того чтобы специально-юридические термины стали понятны всем субъектам правоотношений, законодатель использует нормы, которые прямо не регулируют общественные отношения, а раскрывают содержание каких-либо юридических терминов. Такие нормы носят название нормы-дефиниции. Эффективность юридических терминов зависит от того, как законодатель выполняет ряд правил, предъявляемых к юридической терминологии. Обратимся к фундаментальному исследованию «Юридическая терминология: формирование и состав» С.П. Хижняка, в котором дается классификация признаков, предъявляемых к термину юристами. По мнению автора, термин должен быть:

1. Единым, то есть употребляться в данном законе или ином нормативном акте в одном и том же смысле, быть однозначным в пределах одной системы;
2. Общепризнанным, а не изобретенным законодателем только для данного случая, недопустимо использование термина в каком-то особом смысле;
3. Стабильным, то есть смысл и значение термина не должны изменяться в зависимости от контекста;
4. Логически связанным с другими терминами данной системы;
5. Соотнесенным с профессиональной сферой употребления.

Если сравнить рассмотренные выше группы признаков, то становится очевидным, что юристы и лингвисты понимают под термином несколько разные вещи, хотя имеются и сходные критерии. Понимание юристов значительно шире, так как они относят к категории терминов даже слова, которые в текстах законов употребляются в своем основном общелингвистическом значении. Подобные лексемы с точки зрения более строгого лингвистического подхода нельзя отнести к категории терминов, т.к. не имеется достаточных оснований для терминирования этих понятий.

Как юристы, так и лингвисты отмечают независимость термина от контекста, при этом значение термина раскрывается в его дефиниции, а не в контексте, как это происходит с общеупотребительной лексикой. Таким

¹ Экономика и право: словарь-справочник / Л.П. Кураков, В.Л. Кураков, А.Л. Кураков. М.: Вуз и школа // Гелиос АРВ. 2004. С. 983.

образом, слово переходит из общелитературного языка в язык профессиональный и становится элементом терминосистемы.

Существует также и другая классификация юридической терминологии в зависимости от сферы ее применения:

1. Терминология правовой доктрины;
2. Терминология юридической практики.

Далее юридическую терминологию можно разделить на:

1. Терминологию нормативных правовых актов (нормативную правовую терминологию);
2. Терминологию правоприменительных актов;
3. Терминологию интерпретационных актов.

Указанное разграничение следует из существующего в юридической доктрине деления правовых актов на нормативные правовые, правоприменительные и интерпретационные акты и из необходимости учитывать наличие выработанных и используемых юридической наукой терминов, которые не получили применения в правовых актах, но которые также относятся к юридической терминологии.

Тем не менее, следует обратить внимание на то обстоятельство, что данное деление является во многом условным в связи с тем, что на практике очень трудно разграничить указанные виды юридической терминологии. Это обусловлено тем, что в правоприменительных и в интерпретационных актах используются термины и нормативных правовых актов, и юридической науки, также как и при разработке нормативных правовых актов применяются все разновидности правовой терминологии.

Считается, что для удобства анализа юридическую лексику можно разделить на классы по способу номинации понятия (термины, термины-профессионализмы). Другим параметром является принадлежность к определенной отрасли права, что дает основания для отнесения лексемы к классу общеправовой или отраслевой лексики (значения отраслевых терминов могут быть адекватно поняты только в подсистеме соответствующей отрасли права). Третьим параметром классификации специальной лексики является выделение реалий, которые представлены топонимами, антропонимами, апеллятивами и фразеологизмами: Old Baily – Олд-Бейли, Центральный уголовный суд, топоним по названию улицы в Лондоне, где он находится; Miranda warning – официальное объявление подозреваемому его прав, антропоним по названию известного судебного дела «Миранда против штата Аризона» (1966); pocket veto – «карманное вето», косвенное вето президента США, апеллятив (нарицательное имя существительное).

Классификационные основания по принадлежности термина к определенному классу, по способу номинации и по выделению типа реалии актуальны как для описания терминологических систем одного языка, так и для контрастивных исследований. При сопоставлении правовой термино-

логии английского и русского языков появляются другие классификационные признаки.

Рассмотрев теоретические предпосылки изучения терминологии в целом, и юридической терминологии в частности, можно сделать следующие выводы:

Существует множество определений понятия «термин», приводимых разными учеными, однако все они солидарны в том, что в идеале термин должен быть кратким, моносемантичным, лишенным экспрессии, хотя на практике достижение этих условий весьма затруднено.

В качестве источника основополагающих юридических терминов выступает основной закон государства – Конституция. Используя их, государство в лице своих органов власти говорит на языке права и выражает свою волю: отменяет и изменяет нормы; устанавливает новые правила поведения; закрепляет сложившиеся общественные отношения.

Любое деление юридической терминологии является во многом условным в связи с тем, что на практике очень трудно провести четкую границу между терминами и подвести их под какие-то конкретные классификационные основания.

3. СТРУКТУРНО-КОМПОНЕНТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИХ ЛЕКСИЧЕСКИХ ЕДИНИЦ, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

При создании терминов тенденции универсализации и унификации правовой терминологии постоянно вступают в противоречие с немаловажным принципом существования правовых терминов – принципом доступности для получателя информации». Правоведы считают, что интернациональный или заимствованный правовой термин не обладает должной мотивированностью. Под мотивированностью, в данном случае, понимается способность термина правильно ориентировать пользователя и получателя информации.

С этой целью, согласно мнению правоведов, необходимо использовать исконный термин. Таким образом, в процессе поиска эквивалента для термина, взятого из языка аутентичного текста международно-правового документа, следует отдавать предпочтение именно исконной лексеме. В.И. Евинтов, например, считает что «стремление непосредственно для обозначения новых понятий вводить совершенно немотивированные термины, являющиеся «голыми» знаками и делающие правовой язык неудобоваримым, не может быть оправдано»¹. Для того чтобы термин был адекватно интерпретирован в языке, предлагается использовать не только лингвистический, но и сравнительно-правовой анализ новых номинативных единиц, обозначающих новые реалии. При этом подчеркивается, что «растущее международное общение и обмен постоянно увеличивают число международных понятий, ситуаций и реалий, общих для многих юридических и языковых систем». С этой точки зрения, следует избегать заимствований и заменять интернационализмы исконными переводными лексемами. Принимая во внимание общую тенденцию к универсализации правовой терминологии, приходится признать факт влияния самой языковой системы принимающего языка на характер и структуру терминов. Это влияние становится наиболее очевидным в процессе создания переводных терминов и терминосочетаний. Языковые расхождения отмечаются в формально-структурном плане и значительно реже в структуре значения того или иного термина. Процесс формирования и развития терминосистем права – чрезвычайно сложный, длительный и многоаспектный процесс, поэтому решение вопроса в пользу того или иного способа создания лексем, задействованных в данной области, будет зависеть от многих факторов языкового и внеязыкового характера.

¹ Евинтов В.И. Терминология – лингвистическая проблема международного права // Советский ежегодник международного права, 1973. С. 263.

Анализ терминосистем права нескольких языков подтверждает положение о том, что система терминов определенной предметной области формируется в достаточно специфических экстралингвистических условиях, создающих своеобразную языковую ситуацию. Сфера функционирования определяет характер лексической подсистемы в целом и специфику ее элементов как терминологического, так и нетерминологического характера.

Своеобразие влияния латинского и английского языков проявляется в том, что один из них является языком-основой для другого. Обращение к истории формирования английской лексики права показывает, что изменения словообразовательной системы в определенный исторический период, выразившееся в релатинизации английского словаря и в создании особого словообразовательного типа на заимствованной книжной основе (из классической латыни) наложили отпечаток на совокупность терминов в данной области. При этом влияние не ограничивается рамками одного языка, поскольку в определенный исторический период именно в английской лексике сферы права создаются термины, получившие статус интернациональных лексем.

Интернационализмы английского происхождения попадают на уже подготовленную латинским языком почву. В некоторых языках (например, в русском) термины принимают форму латинского этимона. Специфический словообразующий формант дает основание отнести подобный термин в класс латинизмов.

Установлено, что для создания абстрактной лексики в английском языке наиболее предпочтительным источником служила латынь. Внедрению латинских основ при создании терминов дипломатии и международного права способствовала преемственность правовых традиций и тот факт, что международное право берет свое начало в той части Римского права, которое носит название *jus gentium* или право народов.

Поступая в английскую лексику сферы права, латинская основа либо претерпевает обработку, либо остается в неизменном виде и оформляется английскими словообразующими формантами. Слово- и терминообразующие форманты, рожденные в недрах словообразовательной системы английского языка и перенесенные в неизменном виде в язык-рецептор, красноречиво говорят об английском происхождении термина.

Анализ лексики сферы права показывает, что язык международного общения более интенсивно влияет на создание терминов по своему образцу именно в период его использования в этом качестве.

Английский язык является не только этимологическим источником для терминов права, но и выступает в роли исторического источника или поставщика латинских терминов в другие языки. Своеобразие терминов-латинизмов, перенесенных из английской лексики сферы права в аналогичные подсистемы других языков, состоит в том, что многие термины

были созданы в английском языке и являются порождением функционального двуязычия в сфере права. Об этом свидетельствуют не только характерные для английского языка словообразующие форманты.

Термины с латинской основой, появившиеся в лексике сферы права в XVIII–XIX веках, также можно отнести в ряд исторических англизмов, поскольку в этот период английский язык являлся единственно возможным языком права *de-jure* и *de-facto*.

Таким образом, ситуация функционального двуязычия способствует интенсификации процесса заимствования. Лексемы, созданные в рамках подобной ситуации и перенесенные в другие языки, можно классифицировать как:

1. Этимологически связанные с языком реципиентом;
2. Исторически связанные с языком реципиентом.

С изменением языковой ситуации, то есть, в данном случае, при условии утраты языком своего международного статуса, тенденция к универсализации и интернационализации уравнивается тенденцией сохранения национального своеобразия.

Подобная тенденция характеризует современное состояние терминообразования в рамках лексики сферы права, когда текст международного договора составляется сразу на нескольких языках. Тем не менее, в рамках лексики сферы права сохраняются отголоски английского влияния. Наши исследования показали, что английские термины фиксируются чаще в языках, не связанных с английским языком узами генетического родства. Например, в английском, немецком, русском и польском. Генетически родственные английскому языки в ряде случаев предпочитают использовать преобразованные латинизмы или исконные термины вместо общепризнанных интернационализмов английского происхождения. Подобная ситуация еще раз подтверждает тот факт, что с утратой внутренней формы, связывающей термин с исконными лексемами того или иного языка, он приобретает большую терминологичность и терминологичную точность. Этот фактор всегда будет подталкивать к использованию терминов языка, имеющего статус международного в той или иной сфере человеческой деятельности.

Продуктивные суффиксы представлены по спадающей активности:

-tion – jurisdiction, violation, detention, interrogation, confession;

-ty – legality, security, sensibility, sensitivity;

-er/-or/-ar – prisoner, offender, burglar, murderer, hijacker, forger, robber, killer, receptor;

-ment – adjustment, punishment, reinforcement;

-ing – providing, rating, recoding, remembering;

-ence/-ance – jurisprudence, offence, diligence;

-ee – employee, guarantee;

-ics – characteristics, dynamics.

В образовании терминов продуктивны следующие префиксы, которые поданы по спадающей активности:

1) с отрицательным значением:

de- – depersonalization;

dis- – disability, discovery, disinhibition, disorder, displacement;

non- – nonconformity;

un- – unlearned, unconditional;

in- – insanity, insomnia, incapacity;

2) обозначающие повторили возвратность процесса:

re- – recoding, recall, reinforcement, reaction;

3) характеризующие степень действия:

hypo-/hyper- – hypochondriasis, hypersomnia;

pre- – predisposition, presentencing, preconception, premature;

4) обозначающие дальнейшее деление:

sub- – submission, subgoal;

5) придающие сниженную оценку:

under- – underachievement.

С позиций этимологии в сфере юриспруденции функционируют простые термины, содержащие в себе суффикс романского происхождения – **-tion** – самый продуктивный, греко-латинские префиксы и суффиксы: **re-**, **de-**, **dis-**; **-ing**, **-ity**, **-ment**, **-er/-or**.

Проведенное нами исследование показало, что наиболее продуктивным способом терминообразования среди многокомпонентных словосочетаний является образование двухкомпонентных и трехкомпонентных терминологических словосочетаний. Наиболее распространенными структурными моделями двухкомпонентных терминов являются:

- **A+N**: the international official, absolute invalidity, inland waters, the foreign subject, continental shelf;
- **N+N**: archipelago waters, the conflict rule, sea corridors, marine belt;
- **N+of+N**: rectification of border, freedom of air, courts of inquiry, right of sanctuary, the right of prosecution;
- **N+of+N+N**: the nationality of an air vessel, the international area of a sea-bottom;
- **N+of+A+N**: the right of international treaties, the termination of international treaty, branch of international law, object of international law, codification of international law;
- **Ving+A+N**: initialling of international treaty, signing of international treaty;
- **A+A+N**: the international migratory right, the international public law, the international commercial law, the international criminal law, the international financial right, the international private law;

- **N+N+N:** Air space mode;
- **Ved+N+of+Ved+N:** Armed forces of the United Nations.

Термины, имеющие в своем составе четыре и более значимых компонента, используются в сфере юридической психологии достаточно редко: *memory enhancing techniques for investigative interviewing*.

В результате исследования было установлено, что наиболее продуктивными способами образования английских терминов юридической психологии являются морфологический и синтаксический. Кроме аффиксации, морфологическое словообразование представлено аббревиатурными и композитными вариантами.

Аббревиатурные варианты широко представлены акронимами (инициальные аббревиатуры): PTSD (*posttraumatic stress disorder*), SAD (*seasonal affective disorder*), MPD (*dissociative identity disorder*).

Композитные варианты образуются сложением слов или основ многокомпонентного термина: *housebreaking*, *shipjacker*, *lawbreaker*.

Среди синтаксического словообразования выделяются графические варианты: *common-sense*, *field-independent psychology*, *baby-batterer*, *ram-raider*, *equity-law distinction*, *law-related education*, *equity-law distinction*.

Таким образом, выделены такие структурные типы терминов: простые термины, сложные термины и терминологические сочетания. Проанализировав простые термины с точки зрения аффиксального способа образования, можно сделать вывод, что самыми продуктивными суффиксами являются *-tion*, *-ty* – *er/or/ar*, и префиксами – *re-*, *de-*, *dis*. Кроме аффиксации композитное словосложение как разновидность морфологического способа также является продуктивным в образовании терминов юридической психологии. Анализ структурных характеристик термин свидетельствует о тенденции образования терминов с более чем одной основой. Среди двухкомпонентных терминологических сочетаний наиболее продуктивными являются *A+N* и *N+N*, среди трехкомпонентных – *A+N+N*, *A+A+N* и *N+N+N*. В сфере образования терминологических единиц продуктивным также является синтаксическое словообразование, широко представленное графическим вариантом. Перспектива нашего исследования состоит в анализе семантической структуры английских терминов юридической психологии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время в условиях формирования правового государства особое значение приобретают теоретические и практические вопросы обеспечения прав и свобод человека и гражданина и как одного из элементов данного института – обеспечения безопасности дорожного движения.

Но одного лишь провозглашения и закрепления в Конституции Российской Федерации и других нормативно-правовых актах комплекса мер по правовому обеспечению далеко недостаточно для подлинно демократического общества.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения в теории науки административного права разработана достаточно слабо, и соответственно, терминология, применяемая в данной области требует тщательного исследования.

Обеспечение безопасности дорожного движения следует понимать как институт административного права, являющийся одним из элементов социальной защиты населения Российской Федерации, осуществляемый в отношении определенного круга субъектов (адресно), специально уполномоченными на то органами и урегулированный нормами права.

Содержание безопасности дорожного движения состоит из нескольких частей, среди которых выделяют следующие:

- нормативно-правовую, включающую в себя принятие соответствующих управленческих решений;
- организационную – определение или создание органов, способствующих выполнить решения, контроль;
- финансово-экономическую – предоставление налоговых и других льгот, выделение кредитных ресурсов, оказание социальной помощи и т.д.

Анализ основных нормативных актов в области международно-правового регулирования социального обеспечения позволяет сделать вывод, что они оказывают несомненное влияние на внутреннее законодательство Российской Федерации. Именно это, обуславливает необходимость анализа лексики, соответствующей сферы.

Гармонизация международно-правового регулирования осуществляется с помощью формулирования общих принципов, которые затем могут воплощаться в национальном законодательстве разных стран. Сравнительно-типологический анализ лексики данной сферы будет способствовать процессу взаимодействия.

Мы приходим к выводу, что взаимодействие органов обеспечивающих безопасность дорожного движения с другими государственными и негосударственными организациями, общественными объединениями и гражданами, условно, можно разделить на три основные группы.

- а) Взаимодействие, осуществляемое на международном уровне;

б) «Внешнее» взаимодействие, которое предполагает участие в реализации определенных программ и мероприятий по обеспечению безопасности дорожного не только учреждений в чью компетенцию этого входит, но и другие ведомства и организации, не относящиеся к данной структуре.

в) «Внутреннее» взаимодействие, то которое существует между учреждениями хотя и одного ведомства, но оказывающего помощь разным субъектам административной опеки.

Мы полагаем, что наша работа будет полезна не только при внешнем взаимодействии, но и при внутреннем, так как структурно-компонентный анализ лексических единиц, используемых при организации обеспечения безопасности дорожного движения, будет одинаково полезен как русскоговорящим, так и англоговорящим участникам.

ПРИЛОЖЕНИЕ

1.	Абсолютные права граждан в сфере государственного управления	The absolute rights of citizens in sphere of the government
2.	Административно-процессуальная дееспособность	Administrative capacity to sue
3.	Административно-процессуальная правоспособность	Administrative to stand in court
4.	Административная ответственность	The administrative responsibility
5.	Административная юрисдикция (административно-юрисдикционная деятельность)	Administrative jurisdiction (it is administrative-jurisdictional activity)
6.	Административное выдворение	Administrative exclusion
7.	Административное задержание	Administrative detention
8.	Административное наказание	Administrative punishment
9.	Административно-процессуальное право	Administratively-law of procedure
10.	Административный процесс	Administrative process
11.	Административно-процессуальная норма	Administratively-rule of procedure
12.	Административно-процессуальное правоотношение	Administrative-remedial legal relation
13.	Административное правонарушение	Administrative violation
14.	Административное принуждение	Administrative compulsion
15.	Административное приостановление деятельности	Administrative stay of activity
16.	Административно-нормотворческий процесс	Administrative rule-making process
17.	Административно-правовой режим	Administrative legal regime

18.	Административно-процессуальный статус человека и гражданина	Administrative-remedial status of the person and citizen
19.	Административно-правонаделительный (оперативно-распорядительный) процесс	Administrative- lodging with powers (operative-managing) process
20.	Административно-юрисдикционный процесс	Administrative-jurisdictional process
21.	Административный арест	Administrative arrest
22.	Административный договор	Administrative contract
23.	Административный надзор как способ обеспечения законности	Administrative supervision as a way of maintenance of legality
24.	Административный штраф	The administrative penalty
25.	Администрация	Administration
26.	Административное производство	Administrative manufacture (execution)
27.	Академия	Academy
28.	Аккредитация образовательного учреждения	Accreditation of educational establishment
29.	Арест товаров, транспортных средств и иных вещей, явившихся орудиями совершения или предметами административного правонарушения	Arrest of the goods, vehicles and other things, was instruments of fulfilment or subjects of administrative offences
30.	Аттестация образовательного учреждения	Certification of educational establishment
31.	Банк	Bank
32.	Банковская система Российской Федерации	Bank system of the Russian Federation
33.	Беженец	Refugee
34.	Безопасность	Safety
35.	Вид на жительство	Residence permit
36.	Внешнеэкономическая деятельность	Foreign trade activities
37.	Внутренние дела	Internal affairs
38.	Военная служба	Military service
39.	Военное положение	The martial law

40.	Возмездное изъятие орудия совершения или предмета административного правонарушения	Compensated taking of the instrument of fulfilment or the subject of administrative offences
41.	Временно пребывающий в Российской Федерации иностранный гражданин (лицо без гражданства)	Foreign subject temporarily sojourning in the Russian Federation (stateless person)
42.	Временный запрет деятельности	Temporary interdiction of activity
43.	Вспомогательный состав	Auxiliary structure
44.	Вынужденный переселенец	The compelled immigrant-
45.	Гарантии административно-правового статуса граждан	Guarantees of administrative-legal status of citizens
46.	Гарантии государственных служащих	Guarantees for civil servants
47.	Государственная дисциплина	The state discipline
48.	Государственная граница РФ	State boundary of the Russian Federation-
49.	Государственная служба	Public service
50.	Государственная гражданская служба	The state civil service
51.	Государственная гражданская служба субъекта Российской Федерации	The state civil service of subject of the Russian Federation
52.	Государственные должности Российской Федерации	The state posts of the Russian Federation
53.	Государственные должности субъектов Российской Федерации	The state posts of subjects of the Russian Federation
54.	Государственный гражданский служащий субъекта Российской Федерации	The state civil employee of the subject Russian Federation
55.	Гражданин России	The citizen of Russia
56.	Граждане России, обладающие специальным административно-правовым статусом	The citizens of Russia possessing a special administrative-legal status
57.	Гражданская оборона	Civil defense
58.	Группировка должностей государственной службы	Grouping of posts of public service

59.	Давность (срок давности) привлечения к административной ответственности	Prescription (limitation period) of attraction to administrative responsibility
60.	Департамент (главное управление, управление, служба, отдел)	Department (central administrative board, management, service, a department)
61.	Дисквалификация	Disqualification
62.	Дисциплинарная ответственность	Disciplinary responsibility
63.	Дисциплинарное производство	Disciplinary manufacture
64.	Доказательства по делу об административном правонарушении	Proofs on case about administrative offence
65.	Должностные лица	Officials
66.	Должность	Post
67.	Должность государственной службы	Post of public service
68.	Дополнительные права и обязанности государственного служащего	The additional rights and duties of government employee
69.	Досмотр вещей, находящихся при физическом лице	Examination of the things which are being at the physical person
70.	Досмотр транспортного средства	Examination of a vehicle
71.	Доставление	Delivery
72.	Единоначальные органы	Integrated bodies
73.	Жалоба как вид обращения граждан в государственные органы, органы местного самоуправления или к должностному лицу	The complaint as a kind of the reference of citizens in state bodies, institutions of local government or to the official
74.	Жилищно-коммунальное хозяйство	Housing and communal services
75.	Жители территорий с особым административно-правовым режимом	Inhabitants of territories with a special administratively-law mode
76.	Задачи производства по делам об административных правонарушениях	Problems of manufacture in affairs about administrative violations
77.	Задержание транспортного средства	Detention of a vehicle

78.	Законность в сфере государственного управления	Legality in sphere of the government of the state
79.	Законные представители физического лица	Legal representatives of the physical person
80.	Законные представители юридического лица	Legal representatives of the legal person
81.	Замещение той или иной учрежденной государством должности (как государственной должности, так и должности государственной службы)	Replacement of this or that post founded by the state (both the state post, and a post of public service)
82.	Запрещение эксплуатации транспортного средства	Prohibition of operation of a vehicle
83.	Зачисление на должность	Transfer on a post
84.	Защитник	The defender
85.	Заявление как вид обращения граждан в государственные органы, органы местного самоуправления или к должностному лицу	The statement as a kind of the reference of citizens in state bodies, institutions of local government or to the official
86.	Здравоохранение	Public health services
87.	Индивидуальный служебный спор (конфликт интересов)	Individual service dispute (the conflict of interests)
88.	Иностраный гражданин	The foreign subject
89.	Инспекция	Inspection
90.	Институт	Institute, institution
91.	Исполнительная власть	The executive authority
92.	Исполнительные органы	Agencies (Executive board, executive powers)
93.	Исполнительное производство	Diligence
94.	Источники административно-процессуального права	Sources administrative-procedural law
95.	Кабинет министров	The cabinet (cabinet council)
96.	Кодификация административно-процессуальных норм	Codification administrative procedural rules
97.	Коллегиальные органы	The collegiate bodies
98.	Комитет	Committee
99.	Конкурсный отбор (конкурс)	Competitive selection (competition)
100.	Контроль	The control

101.	Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения	Confiscation of the instrument of fulfilment or subject of an administrative offence
102.	Кредитная организация	The credit organization
103.	Критерий деления административного процесса на отдельные виды административных производств	Criterion of division of administrative process on separate kinds of administrative manufactures
104.	Культурная деятельность	Cultural activity
105.	Культурные ценности	Cultural values
106.	Лицензирование образовательного учреждения	Licensing of educational establishment
107.	Лицо без гражданства	The stateless person
108.	Личный досмотр	Personal inspection
109.	Лишение специального права, предоставленного физическому лицу	Deprivation of the special right given to the physical person
110.	Международное общественное объединение	The international public association
111.	Межотраслевое управление	Interbranch management
112.	Межрегиональное общественное объединение	Inter-regional public association
113.	Меры административного предупреждения	Measures of the administrative prevention
114.	Меры административного пресечения (административно-пресекательные меры)	Measures of administrative suppression (administrative-preventive measure)
115.	Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях	Measures of maintenance of manufacture on affairs concerning administrative offences
116.	Местное общественное объединение	Local public association
117.	Методы государственного управления	Methods of state government
118.	Мобилизационная подготовка	Mobilization preparation
119.	Мобилизация	Mobilization
120.	Мэрия	Mayor's office, city hall, town hall
121.	Надзор	Supervision
122.	Назначение на должность	Assignment (Destination) for a post

123.	Неправовые формы управления	Illegal forms of management
124.	Обеспечивающие специалисты	Providing experts
125.	Оборона	Defense
126.	Образование	Education
127.	Обращение гражданина	The reference of the citizen
128.	Обстоятельства, исключающие производство по делу об административном правонарушении	The circumstances excluding manufacture on case about administrative violation
129.	Общероссийское общественное объединение	The all-Russian public association
130.	Общеслужебные права и обязанности государственного служащего	General official rights and duties of state employee
131.	Общественная безопасность	The public safety (social security)
132.	Общественная организация	Public organization
133.	Общественное движение	Social movement
134.	Общественное объединение	Public association
135.	Общественное учреждение	Public institution
136.	Общественный порядок	Public order
137.	Общественный фонд	Public fund
138.	Объект административного правонарушения	Object of administrative violation
139.	Организация	The organization
140.	Организация государственного управления	The organization of the government
141.	Органы внутриотраслевой (внутриведомственной) компетенции	Bodies intrabranсh (interdepartmental) competence
142.	Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации	Enforcement authorities of subjects of the Russian Federation
143.	Органы межотраслевой компетенции	Bodies of the interbranch competence
144.	Органы местного самоуправления	Institutions of local government
145.	Органы общей компетенции	Bodies of the common competence
146.	Органы отраслевой компетенции	Bodies of the branch competence

147.	Органы специальной компетенции	Bodies of the special competence
148.	Относительные права граждан в сфере государственного управления	The citizen rights in sphere of government managements
149.	Отрасль государственного управления	Branch of the government
150.	Отстранение от управления транспортным средством	Discharge from driving
151.	Палата	Chamber
152.	Переводчик	The translator
153.	Повторяемость	repetition
154.	Пограничная зона	Border zone
155.	Пограничный режим	Frontier regime
156.	Политическое общественное объединение (политическая партия)	Political public association (political party)
157.	Помощники (советники)	Assistants (advisers)
158.	Понятой	Witness
159.	Потерпевший	Sustained (Victim)
160.	Правительство	The government
161.	Правовой акт управления	The legal act of management
162.	Правовой статус федеральных органов исполнительной власти	Legal status of federal bodies of executive authorities
163.	Правовые формы управления	Legal forms of management
164.	Правоохранительная служба	Law-enforcement service
165.	Предложение как вид обращения граждан в государственные органы, органы местного самоуправления или к должностному лицу	The offer as a kind of the reference{manipulation} of citizens to institutions of local government or to the official
166.	Предмет административно-процессуального права	Subject administratively-law of procedure
167.	Предмет доказывания по делу об административном правонарушении	The ultimate fact on case about administrative offence
168.	Предприятие	The enterprise
169.	Представитель	The representative
170.	Предупреждение	The warning
171.	Привод	Drive

172.	Приглашение на въезд в Российскую Федерацию	The invitation to entrance to the Russian Federation
173.	Принципы административно-процессуального права	Principles of administrative law procedure
174.	Принципы государственной службы	Principles of public service
175.	Производство по делам об административных правонарушениях	Manufacture on affairs about administrative offence
176.	Промышленность	The industry
177.	Прохождение государственной службы (временной аспект)	Public service (time aspect)
178.	Прохождение государственной службы (содержательный аспект)	Public service (content aspect)
179.	Разрешение на временное проживание	The sanction to temporary residence
180.	Региональное общественное объединение	Regional public association
181.	Режим военного положения	Mode of the martial law
182.	Режим в пунктах пропуска через государственную границу РФ	Mode in check points through frontier Russian Federation
183.	Режим защиты государственной тайны	Mode of protection of the state secret
184.	Религиозная группа	Religious group
185.	Религиозное объединение	Religious association
186.	Религиозная организация	The religious organization
187.	Руководители	Heads (leaders)
188.	Свидетель	Witness
189.	Сельское хозяйство	Agriculture
190.	Система органов исполнительной власти в Российской Федерации	System of enforcement authorities in the Russian Federations
191.	Систематизация административно-процессуального права (система административно-процессуального права)	Ordering of administrative law procedure (system of administrative law procedure)
192.	Смешанные (организационно-правовые) формы управления	The mixed (organization-legal) forms of government (management)

193.	Совокупность административных правонарушений	Set of administrative violations
194.	Состав административного правонарушения	Structure of administrative violation
195.	Социальная защита населения	Social protection of the population
196.	Социальное развитие	Social development
197.	Специалист	The expert
198.	Специалисты	Experts
199.	Специальные права и обязанности государственного служащего	The special rights and duties of the civil servant
200.	Спорт	Sport
201.	Средства массовой информации (массовых коммуникаций)	Mass media (mass communications)
202.	Стадия административного производства	Stage of administrative manufacture
203.	Стадии производства по делам об административных правонарушениях	Stages of manufacture on affairs about administrative violations
204.	Строительство	Construction
205.	Структура федеральных органов исполнительной власти	Structure of federal bodies executive authorities
206.	Субъект административно-процессуального права	The subject administrative law of procedure
207.	Субъект административного правонарушения	The subject of administrative violation
208.	Субъективная сторона административного правонарушения	The subjective side administrative offence
209.	Субъекты административной опеки	Subjects of administrative trusteeship
210.	Субъекты разрешительной системы	Subjects of the licensing system
211.	Суверенитет	The sovereignty
212.	Территориальные органы федеральных органов исполнительной власти	Territorial bodies of federal bodies executive authorities
213.	Торговля	Trade
214.	Тур	Tour

215.	Туризм	Tourism
216.	Турист	Tourist
217.	Туристическая деятельность	Tourist activity
218.	Турагентская деятельность	Tourist agency activity
219.	Туроператорская деятельность	Tourist operator activity
220.	Университет	University
221.	Унитарное предприятие	The unitary enterprise
222.	Управление (administration лат.)	Management
223.	Учреждение	Establishment (institution)
224.	Федеральная служба	Federal service
225.	Федеральная государственная гражданская служба	Federal state civil service
226.	Федеральное агентство	Federal agency
227.	Федеральное министерство	The federal ministry
228.	Федеральный государственный служащий	The federal civil servant
229.	Финансовая сфера	Financial sphere
230.	Форма государственного управления (форма государственной управленческой деятельности)	The form of the government (the form of state administrative activity)
231.	Функции административного права	Functions of administrative law
232.	Функции по оказанию государственных услуг	Functions on rendering the state services
233.	Функции по принятию нормативных правовых актов	Functions on acceptance normative legal acts
234.	Функции по управлению государственным имуществом	Functions on management state property
235.	Центр	The center
236.	Чрезвычайное положение	State of emergency
237.	Эксперт	The expert
238.	Экспортный контроль	The export control
239.	Энергетика	Power (energy) sector
240.	Юстиция	Justice

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс] : [принята всенародным голосованием 12.12.1993]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс] : [федер. закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ : в ред. от 01.05.2016]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] : [федер. закон от 13.06.1996 № 63-ФЗ : в ред. от 01.05.2016]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. О полиции [Электронный ресурс] : федер. закон : [от 07.02.2011 № 3-ФЗ : в ред. от 13.07.2015 : с изм. от 14.12.2015]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации [Электронный ресурс] : федер. закон : [от 02.05.2006 № 59-ФЗ : в ред. от 03.11.2015]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] : федер. закон : [от 25.04.2002 № 40-ФЗ : в ред. от 23.05.2016]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] : федер. закон : [от 10.12.1995 № 196-ФЗ : в ред. от 01.05.2016]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] : указ Президента Рос. Федерации : [от 15.06.1998 № 711 : в ред. от 01.04.2015]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Организация деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения : учебное пособие / О.Е. Губенков [и др.]. – Орел : ОрЮИ МВД России, 2011.
10. Философская энциклопедия / под редакцией Ф.В. Константинова. В 5 т. – М. : Советская энциклопедия, 1960–1970.
11. Ефремова, Т.Ф. Современный толковый словарь русского языка / Т.Ф. Ефремова. – М. : АСТ, 2006.
12. Литовченко, В.И. Классификация и систематизация терминов [Электронный ресурс] / В.И. Литовченко // Вестник Сибирского государственного аэрокосмического университета им. академика М.Ф. Решетнева. – 2016. – № 3. – URL: <http://cyberleninka.ru>.
13. Епифанова, Ю.А. Зарубежный опыт организации безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] / Ю.А. Епифанова // Бизнес в законе. – 2011. – № 1. – URL: <http://cyberleninka.ru>.

14. Сваткова, Е.А. Принципы и инструменты повышения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] / Е.А. Сваткова // Международный опыт : сборник материалов Российско-финляндского семинара по вопросам безопасности дорожного движения, 09.02.2011. – URL: <http://www.bdd.lenobl.ru>.

15. Аналитическая справка о распределении функций в системе государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения в Германии – Федеральная целевая программа: Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.fcp-pbdd.ru>.

16. Официальный сайт European Traffic Police Network – TISPOL [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.tispol.org>.

17. Официальный сайт National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.nhtsa.gov>.