

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

**М. В. Баранчикова, И. И. Кузнецова**

**ВИКТИМОЛОГИЧЕСКАЯ ПРОФИЛАКТИКА  
НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Методические (практические) рекомендации**

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

УДК 343.9  
ББК 67.99(2)8  
Б24

**Рецензенты:**

- М. В. Бавсун, доктор юридических наук, доцент  
(Омская академия МВД России);
- К. В. Вишневецкий, доктор юридических наук, профессор  
(Краснодарский университет МВД России)

***Баранчикова М. В.***

**Б24**      **Виктимологическая профилактика нарушений правил дорожного движения : методические (практические) рекомендации / М. В. Баранчикова, И. И. Кузнецова. – Орёл : ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2017. – 48 с.**

Методические (практические) рекомендации посвящены особенностям виктимологической профилактики нарушений правил дорожного движения. В них раскрываются направления реализации виктимологической профилактики преступных нарушений правил дорожного движения применительно к разным видам участников дорожного движения.

Издание предназначено для преподавателей, курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России, может быть полезно аспирантам, преподавателям и практическим работникам правоохранительных органов.

Работа публикуется в авторской редакции.

УДК 343.2  
ББК 67.99(2)8

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

## Содержание

Введение .....	4
1. Понятие, виды виктимности и виктимного поведения участников дорожного движения .....	5
2. Психологические особенности жертв дорожно-транспортных преступлений .....	10
3. Понятие, содержание и объекты виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений .....	17
4. Меры виктимологической профилактики преступных нарушений правил дорожного движения .....	29
5. Методические рекомендации по реализации мер виктимологической профилактики .....	36

## Введение

Виктимологическая ситуация в сфере безопасности дорожного движения в России на протяжении последних лет продолжает оставаться сложной.

Анализ официальных данных о погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий свидетельствует, что меры в области безопасности дорожного движения не приводят к существенному улучшению ситуации в данной сфере. На протяжении ряда лет наблюдается рост погибших и раненых в результате дорожно-транспортных преступлений, увеличиваются масштабы и тяжесть вреда, причиняемого участникам дорожного движения.

В современных условиях недостаточная эффективность профилактики нарушений правил дорожного движения обусловлена неиспользованием в полной мере ее виктимологической разновидности. Это влечет неблагоприятную динамику дорожно-транспортной аварийности, повышение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

В механизме российского предупредительного воздействия в сфере безопасности дорожного движения человеческому фактору как объекту профилактики традиционно принадлежит определяющая роль. Такая профилактика в большинстве случаев направлена на потенциальных наиболее распространенных виновных участников дорожно-транспортных преступлений. Однако их эвентуальные потерпевшие редко являются объектом профилактической деятельности.

Виктимологическое воздействие на преступность выступает гуманным и перспективным направлением борьбы с нею, не требует серьезных материальных затрат, базируется на присутствии у всех людей стремлении к самозащите.

Виктимологическая профилактика ДТП является одним из основных направлений деятельности, направленной на повышение безопасности дорожного движения, и поэтому рассмотрение данного вида профилактики является актуальным.

Выбор и реализация в отношении них мер виктимологической профилактики позволит расширить традиционный комплекс мер воздействия на безопасность дорожного движения.

Данные методические (практические) рекомендации отражают специфику виктимности и виктимного поведения участников дорожного движения, рассматривают психологические особенности участников дорожного движения, способствующие повышению их виктимности, выделяют объекты виктимологической профилактики и содержат меры виктимологической профилактики и методические рекомендации по ее эффективной организации.

## 1. Понятие, виды виктимности и виктимного поведения участников дорожного движения

В сфере безопасности дорожного движения количество потерпевших, состояние и тяжесть причиняемого им вреда в результате дорожно-транспортных преступлений тесно связаны со спецификой виктимности его участников.

Виктимность в сфере дорожного движения представляет собой объективную возможность или способность лица стать жертвой дорожно-транспортного преступления. Однако виктимность, будучи обусловлена совокупностью личностных, поведенческих качеств, взаимодействующих с внешними факторами в определенных ситуациях<sup>1</sup>, в сфере дорожного движения обладает определенной спецификой. При определении ее содержания заслуживает внимания термин «уязвимость», который определяется как параметр, характеризующий возможность нанесения вреда жизни и здоровью участников дорожного движения транспортными средствами.

Более точно в сфере дорожного движения при определении виктимности говорить не столько о способности или предрасположенности личности, сколько о ее уязвимости (подверженности) как потенциальной опасности стать жертвой дорожно-транспортного преступления.

**Виктимность участника дорожного движения** представляет собой состояние уязвимости, обусловленное наличием у него совокупности личностных свойств, благодаря которым в определенных жизненных ситуациях под воздействием конкретных, реально существующих и (или) складывающихся обстоятельств вероятность его виктимизации от дорожно-транспортных происшествий значительно повышается.

В отличие от других сфер жизнедеятельности виктимность в сфере дорожного движения во многом обусловлена стечением целого ряда ситуационных факторов, связанных с различным «вкладом» каждого из элементов системы «человек–автомобиль–дорога» в механизм развития дорожно-транспортного травматизма.

Виктимность бывает разных видов.

Так, А. Л. Репецкая выделяет личностную и ролевую виктимность<sup>2</sup>.

*Личностная виктимность* в сфере дорожного движения означает наличие у конкретного лица определенных как объективных, так и субъективных свойств и качеств, которые способствуют ее виктимизации. Эти свойства имеют разнообразный характер и, как правило, являются следствием биологических особенностей или специфики социализации личности.

---

<sup>1</sup> Майоров А. В. Соотношение уровня безопасности и виктимности личности // Мир науки, культуры, образования. № 4 (41). 2013. С. 334.

<sup>2</sup> Виктимологическая характеристика региональной преступности и ее предупреждение / под ред. А. Л. Репецкой. М.: Academia, 2008. С. 13.

Виды личностной виктимности делятся на типы в зависимости от содержания свойств и качеств, присущих данной личности и способствующих ее виктимизации.

Личностная виктимность делится на возрастную виктимность, виктимность-патологию, стрессовую виктимность. Эти виды обусловлены объективными свойствами личности, в частности, наличием таких биофизических свойств, которые повышают ее способность к виктимизации. Это могут быть физические особенности возраста, физические недостатки, резкое изменение психического состояния лица, произошедшее вследствие сильного стресса.

Стрессовая виктимность реализуется в неадекватной ситуации поведения потерпевшего. Стресс может быть вызван неожиданной ситуацией, в том числе аварией на дороге, что влечет состояние резкой угнетенности или невозможности сосредоточиться для выполнения каких-либо необходимых в данной ситуации действий, что в итоге детерминирует последующую виктимизацию такой жертвы. Стрессовый вид виктимности обусловлен «изменениями, произошедшими в психическом или психологическом состоянии потерпевшего непосредственно перед или во время совершения дорожно-транспортного преступления»<sup>3</sup>.

Вторым типом личностной виктимности является виктимогенная деформация личности, то есть совокупность таких социально-психологических свойств и качеств, которые связаны с неблагоприятными условиями ее социализации (агрессивность, эгоизм, алкоголизация и др.).

Ролевая виктимность представляет собой повышенную уязвимость отдельных категорий физических лиц, связанную с их определенной социальной ролью или исполнением ими профессиональных функций<sup>4</sup>.

К числу лиц с данным типом виктимности можно отнести сотрудников ДПС, дорожных рабочих. Вследствие выполнения профессиональных функций ролевая виктимность, реализованная в социально одобряемом поведении лица, может выступать фактором, способствующим его виктимизации. Например, сотрудник ГИБДД может стать потерпевшим в дорожно-транспортном преступлении при пресечении нарушений правил дорожного движения либо регулировании дорожного движения.

В зависимости от уровня можно вести речь об индивидуальной и массовой виктимности.

Индивидуальную виктимность подразделяют на виктимность-патологию, возрастную виктимность и виктимогенную деформацию личности.

В сфере дорожного движения виктимность-патология может выражаться в наличии у потерпевшего каких-либо физиологических недостат-

---

<sup>3</sup> Таюрская Е. А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2006. С. 5.

<sup>4</sup> Виктимологическая характеристика региональной преступности и ее предупреждение / под ред. А. Л. Репецкой. М.: Academia, 2008. С. 13.

ков: постоянных (плохое зрение, слух либо их отсутствие) и временных (перелом ноги, руки и т. д.).

Возрастная виктимность характерна для лиц пожилого возраста и малолетних детей.

Виктимогенная деформация выражается в эмоциональной неустойчивости, сниженной способности к абстрактному мышлению. В самом общем виде ее можно определить как «низкую культуру общения».

Повышенная виктимность потерпевших в сфере дорожного движения обусловлена как их личностными, так и поведенческими особенностями. При этом именно поведение потерпевших является непосредственной предпосылкой совершения в отношении них дорожно-транспортных преступлений.

Очевидно, что виктимная личность представляет особый объект психологических исследований<sup>5</sup>, при этом в механизме дорожно-транспортных преступлений она проявляется неординарно, двояко, становясь часто сначала виновником, а затем жертвой ею же созданной аварийной ситуации.

Виктимность в сфере дорожного движения можно определить как имеющую социально-психологическую природу предрасположенность отдельных людей становиться в определенных ситуациях в силу сочетания ряда личностных свойств и внешних факторов жертвой дорожно-транспортного происшествия.

Виктимологическая картина выглядит следующим образом. Среди жертв-водителей лица с «виновным» виктимным поведением составили 32 %, среди пешеходов – 59 %, среди пассажиров – 11 %. Женщины становятся жертвами ДТП чаще всего в результате неосмотрительности, растерянности, неумения оценить даже простые дорожные ситуации<sup>6</sup>.

Виктимность не является фатальным свойством отдельных людей. Даже «невиктимный» человек может стать жертвой преступления, причем не только от личных, но и от внешних по отношению к жертве факторов.

Вероятность превращения лица в жертву преступления повышает не только присущая ему виктимность, но и виктимное поведение.

Почти в половине случаев совершения дорожно-транспортных преступлений у пострадавших выявлено виктимное поведение, которое было активным и имело неправомерный характер. Это позволяет говорить о способствующей роли потерпевшего в механизме собственной виктимизации от дорожно-транспортных преступлений<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Уразаева Г. И. Психология виктимной личности: учебное пособие. Казань: Казанский юридический институт МВД РФ, 2014. С. 84.

<sup>6</sup> Наглюк И. С., Степанов А. В. Особенности виктимизации в сфере дорожного движения // Безопасность жизнедеятельности. 2012. № 3/4 (57). С. 69.

<sup>7</sup> Таюрская Е. А. Указ. соч.

Однако в механизме совершения дорожно-транспортного преступления роли преступника и потерпевшего настолько взаимосвязаны и переплетаются, что само различие между ними весьма относительно, поскольку лишь случай решает, кто станет потерпевшим, а кто преступником. К тому же эти роли могут взаимозаменяться и совмещаться в одном лице<sup>8</sup>.

Психология виктимного поведения жертвы может отражаться в правомерных поступках и действиях нарушающих закон, может оказывать минимальное влияние на происходящее преступление, а может сыграть в нем решающую роль.

Под виктимным поведением потерпевшего понимаются различные виды поведения жертвы как повышающих вероятность превращения лица в жертву преступления, так и играющих нейтральную роль в механизме совершения преступления<sup>9</sup>.

Виктимным может быть как социально одобряемое, так и социально неодобряемое поведение потерпевшего<sup>10</sup>. Социально одобряемыми могут быть действия потерпевшего, влекущие преступное посягательство вследствие осуществления им защиты интересов общества или отдельных граждан, например пресечение нарушений ПДД сотрудником ГИБДД.

Социально неодобряемое поведение потерпевшего может быть как виновным, так и отрицательно невиновным<sup>11</sup>.

Виновное поведение жертвы может быть неправомерным или неосмотрительным. Неправомерное поведение жертвы представляет собой нарушение ПДД. Неосмотрительное же, легкомысленное поведение жертвы выражается в сознательном пренебрежительном ее отношении к социальным ценностям, пусть и в сфере собственных интересов, реализованном в несоблюдении элементарных мер предосторожности, когда есть достаточные основания опасаться нападения со стороны преступника, которое потерпевший должен был и мог предвидеть. Такое поведение с позиции права и морали обычно оценивается как нейтральное, а вызывается неопытностью, излишней доверчивостью.

Само по себе виктимное поведение может в значительной степени способствовать виктимизации лица. В таких случаях лицу не присущи какие-либо негативные свойства и качества, связанные с деформацией его личности, но в силу конкретных особенностей ситуации, сиюминутных,

---

<sup>8</sup> Чичерина М. П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: автореф. дис. ... канд юрид наук. М., 2001. С. 14.

<sup>9</sup> Рогова Е. В. Роль виктимного поведения потерпевших в механизме совершения преступлений // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2011. № 2. С. 51.

<sup>10</sup> Репецкая А. Л. Виновное поведение потерпевшего и принцип справедливости в уголовной политике. Иркутск: Изд-во Иркутского ун-та, 1994. С. 17.

<sup>11</sup> Там же.

случайных побуждений такой потерпевший ведет себя так, что, несомненно, способствует совершению в отношении него ДТП. В этом случае речь идет о разовом виктимном поведении, способствующем виктимизации такого потерпевшего при отсутствии у него виктимности.

В сфере дорожного движения такое разовое виктимное поведение выступает распространенным видом. Оно не является следствием наличия у лица виктимности, и определяется конкретными особенностями дорожной ситуации, воспринятой через призму сиюминутных побуждений и, так или иначе, способствующее факту ДТП.

А. В. Майоров выделяет два основных типа виктимного поведения водителей и пешеходов: агрессивное и некритичное<sup>12</sup>.

Поведение лица в конкретной ситуации может быть нейтральным, не способствующим его виктимизации, которое никоим образом не способствует совершению в отношении него преступления. Типичным примером является наезд на стоящего на остановке гражданина.

Виктимное поведение пострадавших при ДТП может быть неосторожным, рискованным, объективно опасным для самого потерпевшего и в силу этого способствующим созданию виктимогенной ситуации, а в некоторых случаях – совершению автотранспортного преступления<sup>13</sup>.

В ситуациях активных умышленных правонарушающих действий пешеходов их поведение выступает не только агрессивно-виктимным, но и наказуемым.

В виктимизации в сфере дорожного движения значимую роль играет конкретная жизненная ситуация и конкретные психологические черты поведения потерпевших от совершения преступления.

В механизме виктимизации значимая роль отводится виновному поведению потерпевшего, особенно в случаях, когда оно является активным, имеет неправомерный характер. Меньшую роль играет пассивное неосмотрительное поведение, между тем создающее условия для виктимизации жертвы.

Основной причиной, детерминирующей виктимизацию потерпевших от дорожно-транспортных преступлений, является правовой нигилизм. В качестве необходимых условий выступают виктимность (виктимогенная деформация личности, возрастная виктимность, виктимность-патология и стрессовая виктимность) либо виктимное поведение, которое проявляется в нарушении Правил дорожного движения, а также погодные условия или неудовлетворительное состояние дорожного полотна.

Почти в половине случаев совершения дорожно-транспортных преступлений у пострадавших выявлено виктимное поведение, которое было

---

<sup>12</sup> Майоров А. В. Типология поведения жертв дорожно-транспортных происшествий // Вестник Южно-Уральского государственного университета. 2008. № 2 (102). С. 53.

<sup>13</sup> Наглиук И. С., Степанов А. В. Особенности виктимизации в сфере дорожного движения // Безопасность жизнедеятельности. 2012. № 3/4 (57). С. 68.

активным и имело неправомерный характер. Это позволяет говорить о способствующей роли потерпевшего в механизме собственной виктимизации от дорожно-транспортных преступлений.

Очевидно, что способствуют виктимному поведению и субъективные факторы, обусловленные культурой, воспитанием, правосознанием, жизненным опытом, существующей практикой привлечения к ответственности участников дорожного движения. Среди причин высокого травматизма пешеходов часто называют неадекватность их наказания за нарушения Правил дорожного движения. Это обесценивает усилия общества и сотрудников ГИБДД по профилактике правонарушений, приводит к повторным нарушениям и преступлениям.

Таким образом, виктимность не обязательно проявляется в виктимном поведении, а виктимное поведение не всегда является следствием наличия у лица виктимности. Жертве могут быть присущи разные виды виктимного поведения, как повышающие вероятность превращения лица в жертву преступления, так и играющие нейтральную роль в механизме совершения преступления.

## **2. Психологические особенности жертв дорожно-транспортных преступлений**

Описание психологических особенностей жертв дорожно-транспортных преступлений представляет интерес, прежде всего, в той части, в которой определяет виктимность отдельных групп участников дорожного движения. Как отмечает А. В. Майоров, профилактическое воздействие на виктимность участников дорожного движения со стороны отечественных правоохранительных органов незначительно, и Россия уступает зарубежным странам в организации этой деятельности и ее эффективности<sup>14</sup>.

Виктимология исследует виды жертв дорожно-транспортных происшествий исходя из их роли в процессе дорожного движения. Жертвы ДТП традиционно подразделяются на группы: водители, пешеходы, пассажиры, дорожные рабочие, сотрудники, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

Любой потерпевший, любая жертва преступления, как потенциальная, так и реальная, обладает определенными качествами, делающими ее в большей или меньшей степени уязвимой. Очевидно, что определенные личностные качества, определенное поведение, специфичное общественное или служебное положение создают предрасположенность к более вероятному причинению данному лицу физического, морального или мате-

---

<sup>14</sup> Майоров А. В. Виктимологическое обеспечение безопасности в области дорожного движения [Электронный ресурс] // Право и безопасность. № 2 (31). 2009. URL: [http://dpr.ru/pravo/pravo\\_27\\_21.htm](http://dpr.ru/pravo/pravo_27_21.htm) (дата обращения: 16 сентября 2016 г.).

риального вреда. Личностная уязвимость имеет сложную структуру, в которой предрасположения (субъективные и объективные качества) актуализируются конкретной ситуацией и превращаются в предпосылки причинения вреда<sup>15</sup>.

Выделим особенности личности отдельных категорий участников дорожного движения, которые повышают их личностную уязвимость.

Дети младшего школьного возраста как пешеходы представляют собой объект виктимологической профилактики в силу особенностей, имеющих место в различных личностных подструктурах. Целесообразно рассматривать, во-первых, изменения, которые происходят в этом возрасте в подструктуре опыта и отражаются на особенностях взаимодействия с окружающими; во-вторых, особенности и свойства отдельных психических процессов в этом возрастном периоде.

В период от 6 до 12 лет происходит приобщение ребенка к жизни общества. Позитивный исход этой стадии приносит ребенку ощущение собственной компетентности, способности действовать наравне с другими людьми; неблагоприятный результат стадии – комплекс неполноценности<sup>16</sup>. Это обуславливает стремление ребенка к большей самостоятельности. Приобщение к новым общественным отношениям происходит, прежде всего, через включение в учебную деятельность. Посещение школы, всевозможных кружков, спортивных секций, учреждений дополнительного образования требует достаточно высокой мобильности и необходимости передвигаться в условиях города. Взрослые не всегда имеют возможность сопровождать ребенка в его передвижениях по городу, и школьник становится самостоятельным участником дорожного движения. Стремление к большей самостоятельности еще не сопровождается наличием жизненного опыта. Дефицит опыта в сфере дорожного движения проявляется незнанием правил дорожного движения и неумением применять их в дорожной обстановке.

Некоторые особенности познавательной, эмоционально-волевой, мотивационной сферы детей младшего школьного возраста также могут способствовать повышению личностной виктимности. Младший школьник обладает достаточным уровнем развития восприятия: у него высокий уровень остроты зрения, слуха, ориентировки на форму и цвет предмета. Однако, произвольности и осмысленности при восприятии какой-либо новой информации пока нет. Сосредоточиться и тщательно рассмотреть все особенности предмета и выделить в нем главное, существенное дети еще не могут. Наблюдение как специальная деятельность только появляется и при целенаправленности развития и превращается в наблюдательность только к концу возрастного периода. Преобладает непроизвольное внимание.

---

<sup>15</sup> Малкина-Пых И. Г. Виктимология. Психология поведения жертвы. М.: Эксмо, 2010.

<sup>16</sup> Шаповаленко И. В. Возрастная психология (Психология развития и возрастная психология). М.: Гардарики, 2005. С. 224.

Произвольное внимание, которое требуется для оценки обстановки в условиях дорожного движения, еще не сформировано, и начинает развиваться в условиях целенаправленного обучения только к 10-11 годам. Объем внимания младшего школьника меньше, чем у взрослого человека, менее развито у него и умение распределять внимание. Особенности мыслительной деятельности младшего школьника характеризуются ярко выраженным конкретно-образным мышлением. При решении мыслительных задач дети опираются на реальные предметы или их изображение. Осознание своих чувств и соответственно понимание чувств других людей еще далеко не совершенны. Они часто еще не в состоянии правильно воспринимать мимику лица, выражающую то или иное чувство, неверно истолковывают выражение тех или других чувств окружающих, что влечет за собой и неадекватную ответную реакцию ребенка. Сохраняется также и большая впечатлительность. Эмоционально окрашенные события, пережитые ребенком, приводят к страху, испугу и могут длительное время волновать его. Мотивы познания не занимают ведущего места у младших школьников. Возникновение и поддержание познавательного интереса в младших классах традиционно связывается с игровыми и эмоциональными приемами организации занятия, приданием занимательности материалу, подлежащему усвоению, и т. д.<sup>17</sup>

Виктимологическая профилактика нарушений правила дорожного движения младшими школьниками должна проводиться в следующих направлениях:

1. Обучение правилам дорожного движения должно сопровождаться привлечением и удержанием внимания ребенка к значимой информации, что целесообразно делать с использованием игровых ситуаций, дидактических игр с опорой на яркие запоминающиеся зрительные и звуковые образы.

2. Организация действий ребенка при обучении правилам дорожного движения должна проводиться с использованием образца и таких действий, которыми он может руководить самостоятельно и при этом постоянно себя контролировать.

3. Так как ребенок не имеет опыта действий в дорожной ситуации необходимо обучать детей анализу, сравнению различных свойств и признаков объектов, значимых в ситуации дорожного движения, выделению существенного в этих объектах.

4. Опираясь на потребности ребенка быть включенным в жизнь общества, необходимо формировать внутреннюю познавательную мотивацию к усвоению социальных норм и правил. При обучении правилам дорожного движения это может иметь форму подражания правильному поведению взрослых в условиях дорожного движения. При этом важно, фор-

---

<sup>17</sup> Там же. С. 230.

мировать у детей установку на подражание только правильным образцам поведения значимых взрослых.

Психологические особенности подросткового и юношеского возраста, значимые в контексте нашего исследования, отражают существенные изменения, происходящие как в личностном, так и в психическом развитии.

Отмечая изменения в психическом развитии подростка, следует уделить внимание, прежде всего, изменениям в когнитивной и эмоциональной сфере. Одной из важнейших особенностей подросткового периода является бурное физическое и половое развитие, которое осознается и переживается подростками. Так, под влиянием усиленного функционирования желез внутренней секреции повышается возбудимость их нервной системы. Поэтому в этом возрасте нередко наблюдается повышенная раздражительность, чрезмерная обидчивость, вспыльчивость, резкость и т. д. Но этого может и не быть, если взрослые проявляют чуткость и предупредительность<sup>18</sup>. Следует отметить, что для подросткового периода в целом, характерно бурное развитие эмоциональной сферы психики: переживания подростка становятся длительными, стойкими и глубокими; у подростка формируется эмоциональное отношение к ряду явлений жизни, значительно более широкий круг явлений социальной действительности становится значимым для него, что порождает у него различные эмоции.

Восприятие становится избирательным и целенаправленным. Качественно улучшаются объем, устойчивость, интенсивность, распределение и переключение внимания. Оно становится произвольным контролируемым процессом. Развивается словесно-логическая память, запоминание и воспроизведение приобретают смысловой характер. Увеличивается объем, избирательность и точность запоминания. Интенсивно развивается логическое мышление, строится на умении оперировать отвлеченными понятиями, сопоставлять их, переходить в ходе размышления от одного суждения к другому.

Для познавательной сферы юношества характерно формально-логическое, абстрактное, мышление, не связанное с конкретными условиями внешней среды, существующими в данный момент. Для мышления становятся характерными установление причинно-следственных связей, систематичность, самостоятельность, устойчивость и критичность. К концу подросткового возраста общие умственные способности уже сформированы, однако на протяжении юности они продолжают совершенствоваться. Познавательные интересы приобретают широкий и устойчивый характер. Проявляется индивидуальная направленность и избирательность интересов.

---

<sup>18</sup> Гамезо М. В., Петрова Е. А., Орлова Л. М. Возрастная и педагогическая психология: учеб. пособие для студентов всех специальностей педагогических вузов. М.: Педагогическое общество России, 2003. С. 172.

Продумывая систему мер виктимологической профилактики для подросткового возраста и юношеского возраста в большей степени необходимо учитывать важность в этом возрасте признания собственной личности, своего места в группе значимых других, личностной автономии и самоопределения. Виктимологическая профилактика должна быть ориентирована:

1. На осознание подростком и юношей своей роли как участника дорожного движения и формирование ответственного отношения к соблюдению правил дорожного движения и ответственного поведения в условиях улицы.

2. На осмысленное изучение Правил дорожного движения и неукоснительное следование им.

3. При обучении правилам дорожного движения следует учитывать особенности эмоциональной сферы подростков и юношества и, с этой целью, сопровождать обучение не только приведением логических доводов в пользу правильного поведения на дороге, но и сопровождать мероприятия по пропаганде безопасности дорожного движения наглядными материалами, воздействующими на эмоции, вызывающими сильный эмоциональный отклик.

В контексте изучения социально-психологических особенностей юношеского возраста интересным представляется явление агрессивного вождения. Исследования, проведенные социологами и психологами, позволили установить взаимосвязь типа личности, отношения к автомобилю, склонности к риску, импульсивности, манеры вождения и т. д. В результате различных социологических опросов субъектами агрессивного вождения, как правило, являются мужчины в возрасте от 18 до 30 лет, преимущественно неженатые, со стажем вождения до 5 лет, с высоким и средним уровнем доходов<sup>19</sup>.

Предлагая свою классификацию факторов, детерминирующих опасный стиль управления транспортным средством, В. Е. Петров выделяет в группе социально-психологических факторов следующие:

- общественное мнение в отношении границ правомерного поведения за рулём, порицание или одобрение водительских девиаций (отношение общества или отдельных, в первую очередь, референтных водителю, социальных групп к оценке опасности управления транспортным средством);

- демонстрация социально-ожидаемого поведения за рулем (например, поступки «на слабо», бравада умениями и навыками «ловкого» вождения, street-raising, игра, мода на агрессивный стиль вождения и т. п.)<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> Казаченок В. В. Агрессивное вождение как фактор, влияющий на безопасность дорожного движения // Вестник НЦ БЖД. 2016. № 1 (27). С. 40–45.

<sup>20</sup> Петров В. Е. Психологически значимые факторы, определяющие стиль управления транспортным средством [Электронный ресурс] // Современные научные исследования

Анализ психологии водителей, которые практикуют опасный стиль управления транспортным средством показывает, что опасный стиль в данном случае – это желание самоутвердиться, повысить самооценку при общей незрелости личности, дефекты которой в юношеском возрасте как раз проявляются завышенной самооценкой, потребностью выделиться и самоутвердиться любыми способами. Анализ новостных сюжетов, материалов имеющихся в интернет-ресурсах показывает, что в большинстве случаев агрессивное вождение демонстрируют молодые люди с достаточно высоким уровнем материального обеспечения, владельцы дорогих и мощных спортивных автомобилей, которые, практикуя опасную езду либо игнорируя правила дорожного движения либо сознательно и демонстративно их нарушая.

В целях снижения виктимности водителей, практикующих опасное вождение целесообразно:

- 1) формировать в обществе резко отрицательное отношение и атмосферу нетерпимости к подобного рода явлению;
- 2) обеспечивать неотвратимость наказания за правонарушения, совершенные водителями, практикующими опасную езду.

Еще одна группа участников дорожного движения, обладающая повышенной виктимностью, – это люди преклонного возраста, как пешеходы, так и водители. Традиционно выделяют три градации периода геронтогенеза: пожилой возраст – 60–74 года, старческий возраст – 75–90 лет и долгожители – 90 лет и старше. Но современные исследования показывают, что в последние десятилетия процесс старения замедляется, человек в 55–60 лет может совершенно не ощущать себя старым и по социальным функциям и по состоянию функциональных систем организма и может находиться в диапазоне зрелости. Таким образом, продумывая систему мер виктимологической профилактики в отношении лиц пожилого возраста, следует ориентироваться на средний возраст 60 лет.

Снижение психического тонуса, силы и подвижности составляет основную возрастную характеристику психического реагирования в старости. Понижение психической активности, выражающееся в сужении объема восприятия, затруднении сосредоточения внимания, замедлении психомоторных реакций. У пожилых людей возрастает время реакции, замедляется обработка перцептивной информации и снижается скорость когнитивных процессов. Было показано, что значительное снижение интеллектуальных показателей можно констатировать только после 65 лет. Подчеркивается, что большое значение при оценке интеллекта имеет фактор времени: ограничение времени, отводимого на решение интеллектуальных за-

дач, приводит к заметному различию результатов пожилых и молодых людей даже по тестам на кристаллизованный интеллект.

С точки зрения продумывания мер снижения личностной виктимности среди пожилых людей важно учитывать следующие характерные психофизиологические изменения при нормальном старении:

1. Замедление реакций при большей и более быстрой утомляемости.
2. Ухудшение способности к восприятию.
3. Сужение поля внимания.
4. Уменьшение длительности сосредоточения внимания.
5. Трудности распределения и переключения внимания.
6. Снижение способности к концентрации и сосредоточению внимания.
7. Повышенная чувствительность к посторонним помехам.
8. Некоторое уменьшение возможностей памяти.
9. Ослабление тенденции к «автоматической» организации запоминаемого.
10. Трудности воспроизведения<sup>21</sup>.

Выделяя значимые психологические особенности поведения начинающего или неопытного водителя, следует отметить ряд наиболее типичных ошибок.

1. Ошибки, связанные с неправильным расчетом времени или с дефицитом времени. Начинающему водителю необходимо обращать повышенное внимание на расчет времени.

2. Ошибки в проведении ситуационного анализа. Например, при приближении к перекрестку водитель считает, что включенный желтый сигнал светофора сменится зеленым, но включается красный.

3. Ошибки в принятии решения. Ситуация может быть проанализирована верно, но решение по итогу может быть ошибочным. Например, вместо маневра, единственно необходимого в данной дорожно-транспортной ситуации, водитель применяет экстренное торможение.

4. Ошибочность действия. Например, принято правильное решение применить экстренное торможение, но вместо того, чтобы нажать на педаль тормоза, водитель ошибочно нажимает на педаль акселератора, тем самым увеличивает скорость.

С учетом психологии начинающего водителя виктимологическая профилактика среди этой группы участников дорожного движения должна состоять в увеличении количества часов практического вождения в условиях обучения в автошколе. При этом, вождению необходимо обучать, постепенно повышая уровень сложности. Целесообразно обучение вождению не только в штатных дорожных ситуациях, но и в условиях интенсивного

---

<sup>21</sup> Цит. по: Шаповаленко И. В. Возрастная психология (Психология развития и возрастная психология). М.: Гардарики, 2005. С. 334.

движения. Это, с одной стороны, будет способствовать приобретению начинающим водителем большого опыта вождения в разных условиях, с другой стороны, будет способствовать более адекватному анализу дорожной ситуации и своего поведения.

Таким образом, психологический анализ личностных особенностей отдельных групп участников дорожного движения позволяет выявить, те группы, которые обладают повышенной личностной уязвимостью. Виктимологическая профилактика среди этих групп должна проводиться с учетом их личностной уязвимости.

### **3. Понятие, содержание и объекты виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений**

В современный период виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений направлена на снижение виктимности их жертв, устранение ситуаций, приведших к причинению вреда здоровью и жизни участников дорожного движения, в возникновении которых порой виновен сам потерпевший.

Виктимологическая профилактика представляет собой специфическую деятельность государственных и социальных институтов, направленную на выявление, устранение факторов, ситуаций, формирующих виктимное поведение, снижение виктимности у потенциальных жертв, активизацию их защитных свойств<sup>22</sup>.

Виктимологическая профилактика имеет свои специфические цели, содержание и представляют собой систему, включающую взаимосвязанные элементы. Целями *виктимологической профилактики* в сфере дорожного движения является снижение числа жертв дорожно-транспортных преступлений, тяжести причиненного им вреда, а также улучшение состояния безопасности дорожных условий до уровня максимальной защищенности участников дорожного движения.

Виктимологическое предупреждение преступности представляет собой специально целенаправленную, законодательно определенную, юридически значимую деятельность различных субъектов по выявлению, устранению, нейтрализации детерминант и процессов виктимизации от преступных посягательств, осуществляющуюся на различных уровнях, с помощью разнообразных форм реализации<sup>23</sup>.

Общесоциальный и специальный уровни виктимологической профилактики в целом схожи с аналогичными уровнями профилактики, реализу-

---

<sup>22</sup> Варчук Т. В., Вишневецкий К. В. Виктимология: учебное пособие. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. С. 91.

<sup>23</sup> Никитин Е. Б. Проблемы виктимной безопасности дорожного движения // Виктимология. 2015. № 4 (6). С. 46–49.

емой в отношении нарушителей правил дорожного движения. Это связано с взаимообусловленными и часто взаимозаменяемыми ролями виновных и потерпевших в дорожно-транспортных преступлениях, когда преступник становится жертвой им же созданной аварийной ситуации.

Индивидуальный уровень виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений включает деятельность субъектов, направленную на снижение виктимности у предполагаемых жертв, активизацию их защитных свойств, выявление, устранение факторов, ситуаций, формирующих виктимное поведение и виктимогенные условия.

Индивидуальная виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений должна включать пропаганду правомерного поведения на дорогах как в средствах массовой информации, так и в образовательных учреждениях. Пропагандистская работа в сфере безопасности дорожного движения должна вестись постоянно, начиная с детского возраста и быть направленной на привитие понимания потенциальной опасности, связанной с возможными тяжкими последствиями аварийной ситуации на дороге, формирование отрицательного отношения к нарушителям дорожно-транспортной дисциплины.

Важным направлением виктимологической профилактики может стать работа с лицами, которые уже были потерпевшими в дорожно-транспортных происшествиях. С ними целесообразно проводить индивидуальные беседы, в ходе которых необходимо разъяснить ошибки, допущенные ими в ходе создания аварийной дорожной обстановки, раздавать памятки, в которых должны содержаться основные нормы поведения на дорогах.

Указанные меры виктимологической профилактики должны переплетаться с мерами общесоциальной и специальной криминологической профилактики дорожно-транспортных преступлений. Методика построения работы по профилактике нарушений безопасности движения должна строиться на принципах комплексного, систематического взаимодействия различных органов и структур различной направленности (сферы образования, культуры, социальной защиты населения, правоохранительных органов и т. д.).

В соответствии с ч. 2 ст. 1 Федерального закона РФ «О безопасности дорожного движения» в качестве его основной задачи закреплена охрана, жизни, здоровья граждан, защита их прав и законных интересов, защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий<sup>24</sup>.

В последние годы законодатель реагирует на возрастающее число преступных нарушений правил дорожного движения в основном путем

---

<sup>24</sup> О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196: в ред. от 27 июля 2010 г. // Рос. газ. 1995. 26 дек. № 245.

усиления административной и уголовной ответственности за нарушение правил. Однако совершенствования уголовного и административного законодательства, как и практики их применения недостаточно, необходимо их сочетание с иными профилактическими мерами. Повышение эффективности деятельности органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, особенно подразделений ГИБДД, пропаганда безаварийности в средствах массовой информации могут стать действенным средством предупредительного воздействия.

Объектами виктимологической профилактики в сфере дорожного движения могут выступать все элементы системы «человек–автомобиль–дорога». Данная триада может быть использована не только для анализа причинного комплекса автопроисшествий, но и для определения объектов виктимологического воздействия. Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений может быть направлена на устранение или снижение виктимности участников дорожного движения, улучшение состояния транспортных средств и дорожных условий.

В сфере дорожного движения виктимологическая профилактика ориентирована на выявление лиц с повышенной степенью дорожно-транспортной виктимности, активизацию их защитных свойств, а также выявление, устранение факторов и ситуаций, формирующих виктимное поведение и обуславливающих совершение дорожно-транспортных преступлений.

Первоочередными объектами такой профилактики должны стать лица, чье неправильное, небезупречное с виктимологических позиций поведение может способствовать совершению против них дорожно-транспортного преступления. Это могут быть участники дорожного движения, обладающие специфическими личностными, статусными характеристиками, поведенческими особенностями, повышающими их потенциальную возможность стать жертвой.

Объектами виктимологической профилактики на индивидуальном уровне выступают конкретные лица, являющиеся потенциальными жертвами преступлений вследствие своего социального положения, поведения либо образа жизни<sup>25</sup>. В сфере дорожного движения спектр выбора наиболее распространенных потенциальных жертв ориентирован также на их личностные характеристики и качества, частоту и характер их участия в дорожном движении.

К категории наиболее распространенных дорожно-транспортных потерпевших можно отнести подростков, лиц преклонного возраста, водителей с небольшим опытом управления автомобилем. Они чаще других выступают жертвами аварийных ситуаций. Их повышенная виктимность в

---

<sup>25</sup> Савиных Е. В. Основные направления и проблемы виктимологической профилактики преступности // Виктимология. 2014. № 1 (1). С. 51.

дорожно-транспортных преступлениях обусловлена субъективными особенностями и характером участия в дорожном движении.

Для наиболее полного учета всех видов участников дорожного движения как возможных дорожно-транспортных жертв предлагается видоизменить традиционную триаду «человек–автомобиль–дорога», дополнить ее другими элементами, в результате чего она будет выглядеть следующим образом: «водитель–автомобиль–дорога–пассажир–пешеход». Сторонники такой позиции объясняют ее тем, что ДТП детерминируется не только действиями водителей, но и иных участников дорожного движения, их легкомысленным отношением к правилам, охраняющим безопасность, их неосторожным и рискованным поведением и т. п.<sup>26</sup> Соответственно воздействовать с профилактической целью необходимо на каждую разновидность участников дорожного движения с присущей ему спецификой и виктимностью.

Виктимологическую профилактику целесообразно осуществлять в отношении трех видов объектов:

1. Участники дорожного движения, то есть пешеходы, водители, пассажиры.
2. Виктимогенные факторы, связанные с состоянием транспортных средств
3. Виктимогенные факторы, связанные с состоянием автомобильных дорог.

Для каждого вида участника дорожного движения характерны свои специфические виктимологические особенности и меры профилактики.

В целом транспортно-дорожная безопасность человека как пассажира и пешехода обеспечивается высоким уровнем профессиональной подготовки водителей, конструктивными свойствами транспортных средств, составляющими их техническую безопасность, а также строгим и неукоснительным выполнением пассажирами, пешеходами правил пользования различными видами транспорта и правил дорожного движения.

Пешеходы, будучи самым незащищенным участником дорожного движения, в механизме возникновения и развития аварийной ситуации могут выполнять разные роли – от случайного потерпевшего до основного виновника ДТП, оказавшегося еще и потерпевшим.

Среди потерпевших пешеходов можно выделить две группы. К первой группе относятся случайные потерпевшие, те лица, которые стали жертвами дорожно-транспортных преступлений в силу случайно сложившихся обстоятельств. К ним можно отнести потерпевших, находившихся на тротуаре, либо пешеходов, переходивших проезжую часть на зеленый сигнал светофора и др.

---

<sup>26</sup> Наглюк И. С., Степанов А. В. Особенности виктимизации в сфере дорожного движения // Безопасность жизнедеятельности. 2012. № 3/4 (57). С. 68.

Вторую группу составляют потерпевшие пешеходы, не способные адекватно оценить виктимность дорожной ситуации, например, стоящие или движущиеся вдоль или у края проезжей части.

Согласно ранее проводимым исследованиям, дорожно-транспортные происшествия, совершаемые водителями, в 59 % случаев «замыкались» на ситуации, сформированной пешеходами, которые своими действиями внесли «вклад» в формирование виктимогенной ситуации. Причем в 7 случаях из 10 указанные ситуации переросли из виктимогенно-опасных в аварийные. Почти в половине случаев совершения дорожно-транспортных преступлений наблюдалось виктимное поведение потерпевших, которое было активным и имело неправомерный характер.

Пешеход с виктимным поведением является источником повышенной опасности, поскольку распространенность такого отклоняющегося поведения и тяжесть наступающих в результате этого последствий делают проблему безопасности дорожного движения еще более острой, причем как для самих пешеходов, так и для других участников дорожного движения. Важную роль приобретает изучение специфики пешехода-жертвы, а установление особенностей типичных жертв ДТП, реализация в отношении них мер виктимологической профилактики позволяет повысить эффективность безопасности дорожного движения.

Для жертв большинства дорожно-транспортных происшествий характерны такие психологические качества как беспечность, легкомысленность, самонадеянность, рассеянность, им присущи правовой нигилизм и игнорирование требований безопасности.

Результаты социологических исследований показывают, что каждый пятый пешеход переходит дорогу там, где ему удобнее, а около 70 % из них признают, что при переходе проезжей части не руководствуются сигналами светофора. Именно виктимное поведение потерпевших часто является непосредственной предпосылкой совершения ДТП.

Очевидно, что существуют разные типы поведения пешеходов, влияющих на вероятность их становления жертвой аварийных ситуаций. Так, Д. О. Кузьменко выделяет два основных типа виктимного поведения пешеходов: агрессивное и некритическое. Для пешеходов с агрессивным поведением характерны: переход проезжей части перед близко идущим транспортом; неподчинение сигналам регулировщика дорожного движения; движение по проезжей части при наличии тротуара и т. д.<sup>27</sup>

Пешеходы могут выступать как 1) случайные потерпевшие, те лица, которые стали жертвами дорожно-транспортных преступлений в силу сложившихся обстоятельств, в результате которых их действия, по сути, не давали положительного результата (потерпевшие, находившиеся на тро-

---

<sup>27</sup> Кузьменко Д. О. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Тамбов, 2009. С. 11.

туаре, либо пешеходы, переходившие проезжую часть на зеленый сигнал светофора, и др.); 2) потерпевшие, не способные адекватно оценить виктимность дорожной ситуации (дети и лица с психическими отклонениями). Преобладающим нарушением среди пешеходов данного типа, влекущим тяжкие последствия, является переход через проезжую часть в неустановленном месте и вне пешеходного перехода. Нарушения правил дорожного движения данной категорией пешеходов представляют собой серьезные общественно опасные явления, сочетающие в себе как стечение неблагоприятных объективных условий и обстоятельств, так и свойств личности лиц, совершающих данные правонарушения.

В свою очередь для жертв-пешеходов с не критичным виктимным поведением характерна возрастная виктимность и виктимность-патология, которые сами по себе не означают фатальной опасности для таких лиц стать жертвой дорожно-транспортного преступления. Для жертв-пешеходов данного вида характерны неосмотрительность, растерянность, неумение оценить даже простые дорожные ситуации. Среди них преобладают лица пожилого возраста, лица, имеющие плохое зрение или слух, плохо передвигающиеся и т. п. Очевидно, что определенную роль в возникновении аварийной обстановки имеет физическое, психическое здоровье, физиологическое состояние и темп движения пешеходов. Результаты наблюдений за пешеходами показали, что при совершении ДТП 68 % из них находились в состоянии опьянения, 21 % имели физические, а 9 % психические недостатки.

На вероятность становления потерпевшим в аварийной ситуации влияют поведенческие особенности пешеходов, на основе которых можно выделить потенциальные и случайные жертвы ДТП<sup>28</sup>.

Потенциальные жертвы дорожно-транспортных преступлений становятся ими при определенных обстоятельствах, в силу своих личностных качеств, поведения, статуса. К ним можно отнести лиц, нарушающих правила дорожного движения в силу легкомысленного или небрежного поведения. Им присущи слабо развитые способности к оценке дорожной ситуации и прогнозированию негативных последствий поведения, низкий уровень правосознания, включающий незнание и пренебрежение правилами дорожного движения (правовой нигилизм), нейтрально-негативное отношение к сотрудникам ДПС ГИБДД, которые пресекают нарушения ПДД пешеходов. Для них характерны несформированное чувство долга и социальной ответственности, самоуверенность, амбициозность, завышенная самооценка, склонность к эмоциональной, а не рациональной реакции в

---

<sup>28</sup> Варчук Т. В., Вишневецкий К. В. Виктимология: учебное пособие. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. С. 73.

ситуациях дорожного движения<sup>29</sup>. Очевидно, что особые качества виктимной личности влияют на ее становление жертвой преступлений.

В свою очередь пешеходы как случайные жертвы дорожно-транспортных преступлений становятся таковыми в силу определенной ситуации, случайно сложившихся обстоятельств. Для них характерно правоопослушное поведение, и лишь случай влияет на их становление потерпевшим. К ним относятся потерпевшие, находившиеся на остановке общественного транспорта, тротуаре, либо пешеходы, переходившие проезжую часть на зеленый сигнал светофора и т. п.

Потерпевшие водители могут становиться жертвами дорожно-транспортных преступлений в силу разнообразных сложившихся обстоятельств, при этом их действия имеют правонарушающий характер, и они не могли предотвратить преступные последствия.

Водители транспортных средств чаще всего становятся пострадавшими при столкновении транспортных средств. Часто их виктимизации сопутствуют неправильные действия, связанные с попыткой избежать столкновения транспорта, когда они переводили автомобиль из одной полосы в другую, вместо того, чтобы остановиться или съехать на обочину дороги.

Одной из наиболее виктимных категорий лиц, управляющих транспортными средствами, выступают водители мотоциклов и мопедов.

Лица, управляющие мотоциклами и мопедами, подвергаются в значительной степени большему риску попасть в ДТП, чем водители автомобиля. Обычно полученные в авариях травмы мотоциклистов и мопедистов отличаются особой тяжестью. Это обусловлено тем, что данная категория водителей в отличие от водителя автомобиля не имеет никакой защиты корпусом транспортного средства, травмируется дополнительно при падении самого мотоцикла или мопеда.

Поскольку чаще всего водителями мотоциклов и мопедов выступают подростки, то в случае аварии риск повредить жизненно важные органы от удара об элементы конструкции транспортного средства или дорожное покрытие у них значительно выше, чем у взрослых.

Другой распространенной категорией водителей с повышенной виктимностью выступают лица, имеющие небольшой стаж управления транспортом. Они уже профессионально виктимны в силу недостатка водительских умений, навыков и опыта реагирования на аварийные ситуации. Для поведения начинающего водителя характерны ошибки, связанные с неправильным расчетом времени или с дефицитом времени, ошибки в проведении ситуационного анализа. Например, при приближении к перекрестку водитель считает, что включенный желтый сигнал светофора сменится зеленым, но включается красный.

---

<sup>29</sup> Костина Л. Н., Баранчикова М. В. и др. Нарушение правил дорожного движения пешеходами: уголовно-правовые, криминологические и психологические проблемы: учебное (практическое) пособие. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2013. С. 47.

Они могут допускать ошибки в принятии решения. Так, ситуация может быть проанализирована ими верно, но итоговое решение может оказаться ошибочным. Например, вместо маневра, единственно необходимого в данной дорожно-транспортной ситуации, водитель применяет экстренное торможение.

Для неопытных водителей часто характерна ошибочность действия. Например, принято правильное решение – применить экстренное торможение, но вместо нажатия на тормоз водитель ошибочно нажимает на педаль акселератора, тем самым увеличивает скорость. Особенно часто такое поведение характерно для водителей женского пола. При разработке мер безопасности для автомобилистов, необходимо учитывать, что они адресованы не только молодым людям, но и особенно – молодым женщинам, с учетом специфики, присущей этим возрастам<sup>30</sup>.

Виновные водители при совершении дорожно-транспортных преступлений почти в половине случаев находились в состоянии опьянения, нарушали скоростной режим и предпринимали неверные действия для предотвращения дорожно-транспортных последствий. Нахождение водителя в состоянии опьянения значительно повышает риск становления его жертвой аварийных ситуаций.

Несоблюдение режима труда и отдыха водителей, их недостаточная квалификация и низкая транспортная дисциплина часто выступают определяющим фактором в механизме создания и снижении возможности предотвращения тяжких последствий аварийных ситуаций. Последнее время особое значение приобретает своевременность и правильность оказания первой помощи при травмах за пределами городов и при катастрофах, когда быстрое прибытие к пострадавшему бригады скорой медицинской помощи затруднено. В этих ситуациях около половины пострадавших получают недостаточную помощь или совсем ее не получают.

Отдельную категорию потерпевших водителей представляют те из них, кто управляет общественным транспортом. В условиях повседневного тесного взаимодействия общественного транспорта с другими транспортными средствами «движение в насыщенном транспортном потоке характеризуется повышенной нагрузкой на психику водителей, поскольку движение в таких условиях требует от водителя быстрой реакции, напряженного внимания, прогнозирования действий других водителей, а также ограничивает возможности для маневра». Это определенным образом влияет на выбор оптимального стиля управления транспортным средством, адекватное восприятие водителем изменений дорожной обстановки и своевременное реагирование на возникающие аварийные ситуации.

---

<sup>30</sup> Стародубов В. И., Боровков В. Н. Дорожно-транспортная смертность от автомобильных аварий и наездов на пешеходов в Российской Федерации // Социальные аспекты здоровья населения. 2010. Т. 14. № 2. С. 20–28.

В то же время нарушения правил дорожного движения, совершаемые самими водителями общественного транспорта, часто связаны с превышением скорости, неадекватным маневрированием, проездом на запрещающие сигналы светофоры и т. п., то есть выражаются в действиях, влекущих повышенную вероятность столкновения транспортных средств и наступления тяжких последствий.

Увеличение интенсивности движения, недостатки улично-дорожной сети, образование пробок и заторов в местах остановок общественного пассажирского транспорта влечет нарушения правил дорожного движения разными категориями его участников. Все это отрицательно воздействует не только на показатели функционирования транспортной сети города, но и на безопасность дорожного движения.

К числу потенциальных дорожно-транспортных жертв с повышенной виктимностью относятся лица, управляющие мотоциклами и мопедами, поскольку данный вид транспортных средств является одним из самых травмоопасных. Став в последние годы популярными средствами передвижения среди подростков мотоциклы и мопеды, отличаются мобильностью, маневренностью и невысокой степенью безопасности для их водителей.

Наиболее распространенными видами нарушений водителей данных транспортных средств выступают нарушения правил маневрирования, превышение скоростного режима, управление мотоциклами и мопедами без мотошлемов, водителями в состоянии опьянения, лицами, не имеющими права управления и т. д. Специфика большинства нарушений состоит в том, что указанные противоправные действия часто влекут тяжкий вред здоровью или смерть самих нарушителей требований дорожной безопасности. Потерпевшими в таких ДТП часто выступают несовершеннолетние водители, и их несовершеннолетние пассажиры.

Повышенная опасность и виктимность состоят в том, что несовершеннолетний водитель, как правило, не может полноценно ориентироваться в дорожной обстановке, оперативно совершить необходимый маневр, правильно оценить дистанцию, действия других участников дорожного движения. Он не в полной мере знает особенности управления и меры безопасности при обращении с источниками повышенной опасности, не обладает определенными способностями, навыками вождения, достаточными психофизиологическими качествами для самостоятельных поездок в городских условиях. Подросткам присуще стремление к рискованному поведению, недостаточное умение прогнозировать последствия, осознание ответственности за совершаемые нарушения и опасности их последствий.

Водители мопедов и мотоциклов относятся к числу наиболее уязвимых участников дорожного движения. По степени защищенности от дорожно-транспортного травматизма они ближе к велосипедистам и пешеходам, которые в свою очередь более виктимны, чем водители автомобилей.

Отдельной категорией объектов виктимологической профилактики выступают пассажиры, безопасность которых обеспечивается как ими самими, так и действиями водителей транспортных средств, в которых они передвигаются. Пассажир может пренебрегать элементарными правилами безопасности, в частности игнорировать ремни безопасности, не использовать мотошлем при передвижении на мотоцикле, тем самым виктимность пассажира возрастает независимо от того, кто управляет автомобилем.

Особенностью пассажиров общественного транспорта является то, что они перемещаются в транспортных средствах, им не принадлежащих, их безопасность обеспечивается в первую очередь водителями, а лишь во вторую – самими пассажирами.

Наиболее распространенными нарушениями, совершаемыми водителями общественного транспорта, являются высадка пассажиров вне зоны остановки, неподача сигналов при маневрировании, несоблюдение рядности движения, а также начало движения от остановочных пунктов с открытыми дверями, проезд перекрестков на запрещающий сигнал светофора, превышение установленной скорости движения и т. д. В результате таких нарушений происходит потеря внимания и контроля водителя за управлением транспортного средства и дорожной ситуацией, а нарушения правил безопасности перевозок приводят к падению пассажиров из транспортного средства либо в его пределах, причинению вреда их жизни и здоровью.

Особым объектом виктимологической профилактики выступают виктимогенные факторы. Они не связаны ни с личностью потерпевшего, ни с его поведением. Это обстоятельства, существующие независимо от воли потерпевшего, имеющие, как правило, объективный, ситуативный характер, в которых жертва оказывается непосредственно перед собственной виктимизацией и которые облегчают или иным образом детерминируют процесс превращения данного лица в жертву преступления.

Это могут быть ситуации, способствующие виктимизации данной жертвы. Часто такими обстоятельствами выступают неисправное состояние транспортных средств, неудовлетворительное состояние дорог, неосвещенность улиц, отсутствие необходимых знаков или регулировки сложных перекрестков, плохие погодные условия и т. д.

Эти факторы действуют в определенной совокупности, свойственной дорожно-транспортным преступлениям. Иногда может действовать отдельно взятый фактор, в той или иной мере облегчая ДТП, повышая его опасность и тяжесть наступивших последствий. Сопутствующим фактором для этой группы будет слабая организация ДПС и других служб, которые должны противодействовать виктимизации участников дорожного движения.

Виктимогенные факторы представляют собой объективные обстоятельства, складывающиеся непосредственно перед или в момент соверше-

ния дорожно-транспортного преступления, не связанные ни с виктимностью жертвы, ни с ее поведением.

Виктимогенным фактором, связанным с совершением дорожно-транспортных преступлений, может выступать неисправное состояние транспортного средства.

В последние годы все большее распространение в России приобретают виктимогенные факторы, связанные с состоянием автомобильных дорог, поскольку сложившаяся сеть последних часто не в состоянии пропускать современные транспортные средства и обеспечивать их безопасность. Уровень развития и техническое состояние дорожной сети, низкое качество дорожных условий приводит к увеличению числа дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших, существенно влияя на безопасность участников дорожного движения.

Проблема дорожно-транспортной аварийности существенно осложняется недостатками дорожной инфраструктуры, которые занимают значимое место в детерминантах дорожно-транспортной преступности.

К сожалению, состояние и технические характеристики современных дорог часто практически не отличаются от их старых видов. С течением времени сокращаются сроки службы дорожных одежд, увеличиваются затраты на их ремонт и содержание, возрастает доля дорожно-транспортных происшествий из-за неудовлетворительных дорожных условий<sup>31</sup>. Это требует целенаправленного воздействия на состояние автомобильных дорог как направления снижения аварийных ситуаций, возникших по его вине.

Причинами возникновения ДТП все чаще выступают дефекты дорожного покрытия, неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие дорожной разметки, тротуаров, отсутствие, неправильное применение или плохая видимость дорожных знаков и другие. Очевидно, что подобные факторы негативно влияют на дорожную безопасность.

При исследовании механизма создания аварийной ситуации важными элементами обстановки дорожно-транспортного происшествия являются дорожные условия, связанные с конструктивными параметрами и качественным состоянием участка дороги, на котором произошло дорожно-транспортное происшествие, условия видимости, которые зависят от времени суток, погодных условий, искусственного освещения, интенсивности движения транспортных средств и пешеходов, наличие средств регулирования движения (светофоров, линий разметки и т. д.).

Автомобили различных типов и степени загрузки, следуя по дороге в одном направлении с различными скоростями, образуют транспортный поток. Очевидно, чем больше автомобилей движется в потоке, тем более высокие требования должны быть предъявлены к техническому уровню и

---

<sup>31</sup> Рифицкий Г. П. Безопасность дорожного движения в России. История и современность. М.: Книжный мир, 2014. С. 107.

эксплуатационному состоянию дороги. Значительная часть автомобильных дорог не в состоянии эффективно пропускать большой объем транспортных средств и в полной мере обеспечивать их безопасность.

В качестве ведущих причин нарушений правил дорожного движения часто выступают скользкость и неровности покрытия, что обусловлено, как правило, плохой работой службы эксплуатации по поддержанию проезжей части в безопасном для движения состоянии.

Виктимогенными факторами в сфере дорожного движения выступают несоответствие требований безопасности одноуровневых пешеходных переходов скоростным режимам движения, интенсивности транспортных потоков, пешеходов, а также использование нерегулируемых пешеходных переходов на многополосных дорогах, что не позволяет водителям из второй и третьей полосы увидеть пешехода, вступившего на «зебру».

Отсутствие при подъезде к пешеходному переходу элементов принудительного снижения скорости движения автомобилей в виде искусственных неровностей, повышения уровня «зебры» над уровнем проезжей части, плохая видимость знаков «пешеходный переход» и разметки «зебра», отсутствие дополнительного освещения зоны перехода осложняют своевременное обнаружение водителями пешеходов и соответственно реагирование на их появление на проезжей части. Отсутствие информационных указателей о месте расположения ближайшего пешеходного перехода, отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек вынуждает пешеходов идти по проезжей части, пересекать ее в неустановленных местах. При этом пешеходы часто выбирают не безопасную, а более удобную сторону или часть дороги, что приводит к тяжким последствиям.

Определенное влияние на возникновение аварийных ситуаций и наступление тяжких дорожно-транспортных последствий оказывает виктимогенная ситуация. На вероятность возникновения виктимогенных ситуаций дорожно-транспортной преступности может оказывать воздействие место и обстановка совершения ДТП. Так, в настоящее время в городах и населенных пунктах происходит более 70% всех дорожно-транспортных происшествий. При этом в городах темпы увеличения количества лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, опережают темпы увеличения количества дорожно-транспортных происшествий.

Таким образом, система виктимологической профилактики нарушений правил дорожного движения в России, будучи реализованной с помощью правовых средств, применяемых к участникам дорожного движения, должна включать комплекс мер, направленных на пропаганду безопасного поведения на дорогах, сочетаться с профилактическим контролем за нарушениями правил дорожного движения.

Основными объектами виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений выступают участники дорожного движения и виктимогенные факторы. При этом определяющая роль принадлежит лю-

дям, для которых риск становления жертвами вследствие их поведения, возрастных и психофизиологических особенностей особенно высок. Особое внимание при выборе объектов первоочередной виктимологической профилактики должно уделяться подросткам, лицам преклонного возраста, водителям с небольшим опытом управления автомобилем, чаще других выступающих жертвами аварийных ситуаций. Их повышенная виктимность в дорожно-транспортных преступлениях обусловлена субъективными особенностями и характером участия в дорожном движении.

#### **4. Меры виктимологической профилактики преступных нарушений правил дорожного движения**

Виктимологическая профилактика включает меры, направленные на виктимогенные факторы, а также на потенциальных и реальных потерпевших в целях предотвращения их виктимизации.

Для осуществления эффективной профилактики необходимо обеспечить реализацию следующих блоков мер: правовых, направленных на разработку и утверждение на законодательном уровне новых стандартов безопасности транспортных средств; воспитательных, направленных на проведение мероприятий, повышающих правовое воспитание населения; технических, связанных с совершенствованием состояния безопасности транспортных средств и технического обустройства дорог.

Сегодня важным направлением виктимологической профилактики должна стать целенаправленная, осуществляемая на планомерной и постоянной основе виктимологическая пропаганда среди населения. Она в известной степени способствует повышению уровня правовой культуры населения. Это возможно путем пропаганды правовых знаний, демонстрации социальной рекламы в сфере безопасности дорожного движения, телепередач, содержащих сюжеты о последствиях дорожно-транспортных преступлений, а также мерах обеспечения личной безопасности на дороге.

Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений должна включать постоянное разноплановое информационное воздействие на участников дорожного движения с целью формирования стереотипов допустимого поведения, их ориентации на комплексную оценку складывающихся дорожных условий, обеспечение собственной безопасности и безопасности других участников дорожного движения, что выступит эффективным направлением уменьшения дорожно-транспортного травматизма.

Важным направлением предупреждения нарушений правил дорожного движения может стать уголовно-правовое воспитание, которое представляет собой целенаправленную систематическую деятельность, осуществляемую государственными и общественными учреждениями,

направленную на формирование устойчивых качеств несовершеннолетних, обеспечивающих как знание, так и соблюдение ими уголовно-правовых норм<sup>32</sup>, а также смежных с ними составов административных правонарушений в сфере дорожного движения.

Индивидуальный аспект виктимологической профилактики позволяет дифференцированно и рационально избирать более эффективные меры по устранению вероятности совершения преступления в отношении тех или иных видов потерпевших<sup>33</sup>, учесть самых распространенных жертв.

Сократить уровень детского дорожно-транспортного травматизма и количество травмированных в происшествиях детей, снизить число дорожно-транспортных происшествий и преступлений по детской неосторожности, призван комплекс мероприятий правового, организационного, воспитательного характера. В связи с тем, что большинство дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями правил дорожного движения со стороны детей-пешеходов или велосипедистов, первоочередными должны стать пропагандистские мероприятия в отношении данной категории участников дорожного движения. Не менее важным является профилактика нарушений со стороны подростков, управляющих мотоциклами, мопедами и т. п., а также ограничение их доступа к транспортным средствам родителей.

Ежегодно сотрудники подразделений ГИБДД обращаются к родителям и педагогам с просьбой о ежедневном напоминании детям о необходимости соблюдения правил дорожного движения, важности контроля за действиями своих детей на дороге, а также значимости личного примера правомерного поведения на улицах и дорогах.

Сегодня забота о безопасности несовершеннолетних, обучение их правильному поведению на дороге, соблюдению законов и общепринятых мер предосторожности в дорожных условиях является важной составляющей в политике государства по обеспечению безопасности дорожного движения.

Неправильная оценка пешеходами своей собственной видимости на дороге водителями автомобилей, невнимательность, неправильная оценка возможности автомобиля затормозить, безнаказанность за нарушение правил передвижения на пешеходных переходах приводит к неожиданным для водителя выходам пешехода на проезжую часть из-за стоящих транспортных средств, сооружений, деревьев, игре на проезжей части, а впоследствии – к дорожно-транспортным происшествиям. Отдельные пешеходы буквально выбегают на «зебру», не задумываясь о том, что водитель уже

---

<sup>32</sup> Стецура С. В. Уголовно-правовое воспитание как средство предупреждения преступности несовершеннолетних: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Красноярск, 2003. С. 6.

<sup>33</sup> Варчук Т. В., Вишневецкий К. В. Виктимология: учебное пособие. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2013. С. 62.

очень близко от перехода и вынужден резко тормозить, чтобы пропустить пешехода.

Для предотвращения наездов на пешеходов на пешеходных переходах, которые происходят по вине водителей, пешеход должен обеспечить свою безопасность путем внимательного изучения особенностей движения транспортного средства, оценки и прогнозирования возможного неадекватного им управления, своевременного реагирования на нарушения правил водителями.

Пешеходы должны понимать, что при ожидании транспорта им необходимо стоять только на посадочных площадках, на тротуаре или обочине, переходить дорогу в установленных для этого местах, обращать внимание на действия других участников дорожного движения.

В последние годы наезды на пешехода в тёмное время суток составляют около 40 % всех ДТП, что превышает дневной показатель примерно на 10 %, а риск получить смертельные травмы в тёмное время для пешеходов повышается на 43,9 %. Именно в этот период гибнет 69,1 % пешеходов от общего числа погибших на дорогах.

С 1 июля 2015 г. действует требование ношения пешеходами светотражателей в темное время суток вне населенного пункта. Необходимо обязать пешеходов, а в особенности детей, к ношению светоотражающих элементов в населенных пунктах. Лучше всего ввести светотражатели в виде подвесок или браслетов, наклеек, нашивок, что давно применяется в европейских странах и позволяет снизить риск наезда на пешеходов в тёмное время суток.

Существенным фактором для организации виктимологической профилактики является учет замедления скорости реакции, ухудшения памяти, снижения показателей внимания, физиологических недостатков, характерных для возрастной категории участников дорожного движения. В местах повышенной концентрации престарелых пешеходов необходимо увеличить время зеленого сигнала светофора для перехода ими проезжей части, установить его звуковые сигналы, повысить освещенность дороги, сделать на ней островки безопасности и т. д.

Устранить факторы, связанные с условиями движения пешеходов по дорогам и формирующие их виктимное поведение, призвано строительство дополнительных регулируемых или подземных (надземных) пешеходных переходов, обусловленное превышением показателей интенсивности транспортных потоков для наземных пешеходных переходов.

Важным направлением профилактики может стать работа с лицами, которые уже были потерпевшими в дорожно-транспортных происшествиях. Здесь эффективна непосредственная профилактика, связанная с ранее

совершенными пешеходами административными правонарушениями<sup>34</sup>. Целесообразно проводить индивидуальные беседы, в ходе которых разъяснять ошибки, допущенные ими в ходе создания аварийной дорожной обстановки, раздавать памятки, в которых должны содержаться основные нормы поведения на дорогах<sup>35</sup>.

Для каждого типа потенциальных пострадавших участников дорожного движения эффективны свои профилактические меры, влияющие на снижение проявлений их виктимного поведения, устранение факторов, влияющих на его формирование.

Так, в отношении потенциальных жертв целесообразно осуществлять пропаганду правомерного поведения на дорогах, используя ее в средствах массовой информации, образовательных учреждениях, трудовых коллективах, социальных организациях, воздействовать на совокупность психофизиологических и иных личных качеств пешеходов и пассажиров. Необходимо формирование отрицательного отношения к нарушителям дорожно-транспортной дисциплины, разъяснение правовых и жизненно важных личных последствий аварийных ситуаций. Этому способствуют демонстрация типичных ситуаций, предшествовавших совершению ДТП, разъяснения возможных вариантов поведения в них, позволяющих избежать или минимизировать наступившие последствия.

В отношении случайных жертв эффективной мерой профилактики может стать обеспечение их пассивной безопасности. Важным элементом последней выступает оптимальность и действенность элементов и приспособлений дорожной системы для водителей, пешеходов и пассажиров.

Очевидно, что наличие достаточного количества пешеходных переходов, островков безопасности призвано обеспечить защищенность пешеходов в процессе дорожного движения. Это особенно важно, поскольку более 40 % от всех нарушений, совершенных пешеходами, состоят в переходе проезжей части вне пешеходного перехода, в неустановленных местах.

Важным направлением обеспечения личной защиты пешеходов от риска становления жертвой дорожно-транспортного преступления может стать пропаганда безопасного поведения в дорожных условиях, разъяснение необходимости постоянной своевременной оценки и реагирования на неожиданно возникающие неправомерные действия других участников дорожного движения. Не каждый пешеход в полной мере осознает, что любой вид транспортного средства представляет собой источник повышенной опасности, способный причинить значимый физический вред и не всегда оперативно подвластный лицу, им управляющему. Для пешехода

---

<sup>34</sup> Антонян Ю. М. Современные проблемы предупреждения преступности // Вестник Воронежского института ФСИИ России, 2015. № 4. С. 65.

<sup>35</sup> Баранчикова М. В. Профилактика дорожно-транспортных преступлений, совершаемых пешеходами // Наука и практика. 2012. № 3. (52). С. 11–12.

должно стать очевидным, что в процессе дорожного движения действия всех его участников взаимосвязаны и взаимообусловлены, при этом каждый из них может влиять на поведение других как путем точного соблюдения правил, так и их полным игнорированием.

Виктимологическая профилактика в отношении всех участников дорожного движения должна быть направлена на привитие им приоритета ценности собственной и чужой жизни и здоровья, уважения к правам и интересам участников дорожного движения, значимости соблюдения в этих целях дорожно-транспортных норм. Виктимологическая профилактика в сфере дорожного движения может стать эффективным направлением снижения дорожно-транспортного травматизма при постоянном всестороннем информационном воздействии на них с целью формирования стереотипов правомерного, обеспечивающего их личную безопасность поведения.

Снизить травматизм в сфере дорожного движения призвано расширение социальной, наружной рекламы на улицах, числа программ на центральных каналах ТВ в прайм-тайм по проблемам безопасного движения по дорогам. Начинать воспитывать будущего участника дорожного движения нужно с раннего возраста. Ребенок, который перевозился в автокресле, переходил дорогу на зеленый сигнал светофора по пешеходному переходу, априори, должен вырасти в законопослушного гражданина, который не станет рисковать своей и чужими жизнями, нарушая Правила дорожного движения.

Повышение дорожно-транспортной культуры достигается через воспитание, которое начинается с этапа формирования сознания ответственности родителей за безопасность ребенка в детской коляске, автомобиле и заканчивается зрелым возрастом человека с сопутствующими этому периоду изменениями в организме и поведении.

Водители мопедов как объекты виктимологической профилактики должны подвергаться индивидуальному предупредительному воздействию, учитывающему их специфику как особых участников дорожного движения. Ежегодно в целях снижения ДТП с участием водителей мопедов в весенний и летний периоды сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения должны постоянно проводить специальные рейды. Они должны быть направлены на выявление потенциальных и реальных водителей, не имеющих права управления мопедом, а также профилактику нарушений правил дорожного движения водителями мопедов.

Поскольку наиболее распространенной категорией мопедистов выступают несовершеннолетние, особое внимание уделяется именно данной категории водителей мопедов. Им разъясняются особенности приобретения прав на управление мопедами, ответственность за нарушения правил дорожного движения, последствия таких нарушений.

При игнорировании водителями мотоциклов и мопедов требований инспекторов ГИБДД об остановке необходимы дополнительные разъяснения о том, что тем самым они совершают административное правонарушение, влекущее наказание для нарушителей.

Важным направлением в рамках виктимологической профилактики выступает «организация и проведение мероприятий, связанных с формированием у водителей скутеров, мопедов и мотоциклов стереотипов безопасного поведения на дороге, повышения уровня их правового и общественного сознания»<sup>36</sup>.

Поскольку значимым фактором высокой аварийности на пассажирском транспорте выступает увеличение на рынке услуг по перевозке пассажиров числа субъектов малого предпринимательства, которые часто не имеют систем, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортных средств, а также надлежащих для этого условий, необходимо обязать их соблюдать требования безопасной эксплуатации автобусов.

В должностных инструкциях водителей автобусов необходимо указать, что на их водителей возлагается особая ответственность, что «им доверена перевозка людей. Поэтому первой его обязанностью является обеспечение безопасной перевозки пассажиров в любой погодной и дорожной обстановке; чуткое и внимательное к ним отношение, оказание всяческого содействия в совершении поездки. В критической ситуации водитель автобуса обязан принять все зависящие от него меры по отводу угрозы жизни и здоровью пассажиров». Повышенная ответственность водителей, обязанных обеспечивать защищенность и определенный комфорт перевозимых ими людей, предъявляет особые требования к их профессионализму.

Необходимо совершенствовать качество пассажирских перевозок, обеспечить своевременное реагирование на изменение погодных условий, влияющих на безопасность дорожного движения, а также обеспечить контроль за деятельностью общественного транспорта, включающий своевременное выявление и пресечение факторов, снижающих эффективность его функционирования.

В рамках виктимологической профилактики, связанной с устранением виктимогенных условий, необходимо на ранней стадии выявить недостатки улично-дорожной сети, влияющие на безопасность дорожного движения, своевременно устранять их, тем самым, увеличив безопасность движения и уменьшив аварийность.

Улучшение технического состояния и безопасности транспортных средств, воздействие на состояние автомобильных дорог может оказаться

---

<sup>36</sup> Вашкевич А. В., Мизонова А. Е., Козлов Е. Н. К вопросу об организации профилактической работы с водителями мототехники // Юридическая наука: история и современность. 2012. № 2. С. 48–50.

перспективным, хотя и экономически затратным средством снижения числа и последствий ДТП.

Необходимо принимать меры к стимулированию автопроизводителей в базовых комплектациях автомобилей особое внимание уделять средствам активной, пассивной безопасности, в частности обязать устанавливать системы ABS, подушки безопасности и т. д. Необходимо внедрять в систему организации дорожного движения электронные устройства, оповещающие его участников о местах повышенной аварийной опасности, ухудшении погодных условий и т. д. путем передачи соответствующего сигнала на радар-детекторы либо навигаторы, установленные в автомобилях.

При наличии автотрасс, пересекающих центры больших и малых городов, значительно снизить количество наездов транспорта на пешеходов позволит увеличение числа пешеходных ограждений в местах дорог, опасных для их перехода.

Необходимо переработать и утвердить в установленном порядке нормативы содержания и ремонта автомобильных дорог федерального и регионального значения, учитывающие их категорию, интенсивность движения транспортных средств и дорожно-климатические условия.

Важно усилить контроль за состоянием дорог, привлечением к ответственности лиц, ответственных за их качество и своевременный ремонт. При оценке состояния автомобильных дорог необходимо на ранней стадии выявлять недостатки улично-дорожной сети, влияющие на безопасность дорожного движения, своевременно устранять их, тем самым, увеличив безопасность и уменьшив аварийность.

Очевидно, что группу виктимогенных факторов в силу объективного характера проще выявить и устранить, чем факторы, связанные с личностью и поведением потерпевшего. Однако знание специфики наиболее виктимных участников дорожного движения и умение воздействовать на них до либо выявить в процессе дорожного движения позволяет снизить вероятность дорожно-транспортной виктимизации.

Виктимологическая профилактика в сфере дорожного движения представляет собой специфическую деятельность сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения и других субъектов предупреждения, направленную на снижение виктимности у потенциальных жертв-участников дорожного движения и нейтрализацию либо снижение опасности факторов, способствующих их виктимизации.

Психолого-педагогический подход в профилактической деятельности заключается в актуализации в сознании нарушителей общечелове-

ских ценностей, изменении отношения к ситуации<sup>37</sup>, снижении уровня виктимности потенциальных жертв.

Необходимость выявления лиц, представляющих интерес для виктимологической профилактики, обуславливает актуальность навыков визуальной психодиагностики, оперативной оценки психических состояний граждан. Одним из главных способов развития указанных компетенций является обучение профайлингу, который применяется во многих сферах жизни общества, где важно оперативно оценить и спрогнозировать поведение.

Преподаватели образовательных организаций и учреждений, руководители трудовых коллективов, социальных организаций должны организовывать и проводить разъяснения обучаемым, сотрудникам и другим гражданам меры обеспечения собственной безопасности на дороге.

Очевидно, что меры по виктимологической профилактике дорожно-транспортных правонарушений и дорожно-транспортных преступлений должны носить комплексный характер, поскольку грань между ними незначительна и часто зависит от случайного стечения обстоятельств, сформированных в ходе развития аварийной ситуации. Успех деятельности по профилактике нарушений правил дорожного движения непосредственно влияет на динамику дорожно-транспортных преступлений.

## **5. Методические рекомендации по реализации мер виктимологической профилактики**

### **Рекомендации для сотрудников ГИБДД, осуществляющих виктимологическую профилактику дорожно-транспортных преступлений:**

1. С лицами, которые уже были потерпевшими в дорожно-транспортных происшествиях, целесообразно проводить индивидуальные беседы, где необходимо анализировать и разъяснять ошибки, допущенные ими в ходе создания аварии, раздавать памятки, в которых должны содержаться основные нормы поведения на дорогах.

2. Обращать к родителям и педагогам с просьбой о ежедневном напоминании детям о необходимости соблюдения правил дорожного движения, важности контроля за действиями своих детей на дороге, а также значимости личного примера правомерного поведения на улицах и дорогах.

---

<sup>37</sup> Уразаева Г. И., Власова О. В. Социально-психологические установки в профессиональном общении сотрудников полиции // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2014. № 3 (17). С. 83.

3. Обращаясь к пешеходам напоминать, что он должен обеспечить свою безопасность внимательно изучив особенности движения транспортного средства. Необходимо оценить и прогнозировать возможное неадекватное им управление, своевременно реагировать на нарушения правил водителями.

4. Обращать внимание пешеходов на оценку собственной видимости на дороге водителями автомобилей, на оценку возможности автомобиля затормозить, избежание неожиданных для водителя выходов пешехода на проезжую часть из-за стоящих транспортных средств, сооружений, деревьев, игры на проезжей части.

5. Объяснять, что при ожидании транспорта пешеходам необходимо стоять только на посадочных площадках, на тротуаре или обочине, переходить дорогу в установленных для этого местах, обращать внимание на действия других участников дорожного движения.

6. Необходимо обязать пешеходов, а в особенности детей, к ношению светоотражающих элементов не только в сельской местности, но и населенных пунктах. Можно ввести светоотражатели в виде подвесок или браслетов, наклеек, нашивок, что позволяет снизить риск наезда на пешеходов в тёмное время суток.

7. Необходимо формировать отрицательное отношение к нарушителям дорожно-транспортной дисциплины, разъяснять правовые и жизненно важные личные последствия аварийных ситуаций. Этому способствуют демонстрация типичных ситуаций, предшествовавших совершению ДТП, разъяснения возможных вариантов поведения в них, позволяющих избежать или минимизировать наступившие последствия.

8. Формировать сознание ответственности родителей за безопасность ребенка в детской коляске, автомобиле, на дороге.

9. Разъяснять родителям и обучаемым особенностей приобретения прав на управление мопедами, мотоциклами ответственность за нарушения правил дорожного движения, последствия таких нарушений.

10. При игнорировании водителями мотоциклов и мопедов требований инспекторов ГИБДД об остановке дополнительно разъяснять нарушителям то, что тем самым они совершают административное правонарушение, влекущее наказание для нарушителей.

11. Пассажирам необходимо разъяснять правила проезда в транспортных средствах личного пользования и общественном транспорте.

Объяснять необходимость выбора наиболее безопасных мест и способов проезда в транспортных средствах.

**Рекомендации для сотрудников ГИБДД, осуществляющих  
виктимологическую профилактику среди различных групп  
участников дорожного движения с учетом  
их психологических особенностей**

1. Обучение правилам дорожного движения детей младшего школьного возраста должно сопровождаться привлечением и удержанием внимания ребенка к значимой информации, что целесообразно делать с использованием игровых ситуаций, дидактических игр с опорой на яркие запоминающиеся зрительные и звуковые образы.

2. Организация действий ребенка при обучении правилам дорожного движения должна проводиться с использованием образца и таких действий, которыми он может руководить самостоятельно и при этом постоянно себя контролировать.

3. Необходимо обучать детей анализу, сравнению различных свойств и признаков объектов, значимых в ситуации дорожного движения, выделению существенного в этих объектах.

4. Обучение правилам дорожного движения может иметь форму подражания правильному поведению взрослых в условиях дорожного движения. При этом важно, формировать у детей установку на подражание только правильным образцам поведения значимых взрослых.

5. При осуществлении виктимологической профилактики среди подростков и старших школьников необходимы меры, направленные на осознание подростком и юношей своей роли как участника дорожного движения и формирование ответственного отношения к соблюдению правил дорожного движения и ответственного поведения в условиях улицы; на осмысленное изучение Правил дорожного движения и неукоснительное следование им.

6. При обучении правилам дорожного движения подростков и юношей следует учитывать особенности эмоциональной сферы подростков и юношества и, с этой целью, сопровождать обучение не только приведением логических доводов в пользу правильного поведения на дороге, но и сопровождать мероприятия по пропаганде безопасности дорожного движения наглядными материалами, воздействующими на эмоции, вызывающими сильный эмоциональный отклик.

7. Продумывая меры снижения личностной виктимности среди пожилых людей важно учитывать такие характерные психофизиологические изменения при нормальном старении: замедление реакций при большей и более быстрой утомляемости; ухудшение способности к восприятию; уменьшение объема, концентрации, трудности распределения и переключения внимания; повышенная отвлекаемость.

8. С учетом психологии начинающего водителя виктимологическая профилактика среди этой группы участников дорожного движения должна

состоять, в первую очередь, в увеличении количества часов практического вождения в условиях обучения в автошколе. При этом, вождению необходимо обучать, постепенно повышая уровень сложности. Целесообразно обучение вождению не только в штатных дорожных ситуациях, но и в условиях интенсивного движения. Это, с одной стороны, будет способствовать приобретению начинающим водителем большего опыта вождения в разных условиях, с другой стороны, будет способствовать более адекватному анализу дорожной ситуации и своего поведения.

### **Рекомендации для повышения правовой культуры участников дорожного движения и мер виктимологической профилактики**

1. Проводить специальные занятия в образовательных учреждениях, на различных предприятиях, где объектами профилактических мероприятий является трудоспособное население.

2. Строить занятия на основе обобщения имеющейся административной и судебной практики, с демонстрацией и объяснением типичных ситуаций, предшествовавших совершению дорожно-транспортного преступления, и разъяснением возможных вариантов правомерного поведения и снижения тяжести последствий в этих случаях.

3. Осуществлять работу по выявлению потенциальных потерпевших водителей и пешеходов, в том числе невнимательных, рассеянных, находящихся в состоянии утомления, опьянения, болезни и снижению уровня их виктимности в условиях дорожного движения в виде предупреждения о необходимости отдохнуть, прежде чем стать участником дорожного движения, о проявлении бдительности на дороге.

4. С лицами, которые были потерпевшими в дорожно-транспортных происшествиях проводить индивидуальные беседы, в ходе которых разъяснять ошибки, допущенные ими в ходе создания аварийной дорожной обстановки.

5. Оказывать потерпевшим в ДТП эмоциональную поддержку и вселять уверенность в том, что безопасность на дороге обеспечивается уважением правил дорожного движения и их соблюдением.

6. Осуществлять подготовку памяток и раздавать их водителям, пешеходам, пассажирам, в которых должны содержаться основные нормы поведения на дорогах.

7. Постоянно осуществлять правовое просвещение граждан при помощи видеороликов, социальной рекламы, а также аудиозаписей с напоминанием о культуре дорожного движения и неукоснительном соблюдении ПДД.

Эти мероприятия целесообразно сочетать с доведением до сведения граждан нижеприведенных рекомендаций, позволяющих избежать или ми-

минимизировать возможный вред, причиняемый им в результате дорожных аварий.

### **Виктимологические рекомендации для участников дорожного движения «Как не стать жертвой ДТП или избежать его последствий»**

Любое транспортное средство – источник повышенной опасности. Это связано с возможными ДТП, травмами при посадке в транспортное средство и в процессе его движения.

В настоящее время автомобильный транспорт стал наиболее опасен. Его жертвами становятся водители, пассажиры и пешеходы. Лучший способ повысить личную транспортно-дорожную безопасность – это не создавать аварийные ситуации, а в случае их успешно им противодействовать.

При пользовании услугами транспорта в повседневной жизни следует всегда помнить правила личной безопасности, выполнение которых увеличит шансы избежать аварийных ситуаций, а в случае их возникновения – выйти с наименьшим ущербом для здоровья.

Соблюдение элементарных правил безопасности значительно увеличивает шансы на выживание при автомобильных авариях.

#### **Рекомендации для пешеходов:**

1. Необходимо всегда двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, придерживаясь правой стороны, а где их нет – по обочине.

2. Вне населенных пунктов при движении по обочине или краю проезжей части идите навстречу движению транспортных средств.

3. Проезжую часть пересекайте по пешеходным переходам, в том числе по подземным и наземным, а при их отсутствии – на перекрестках по линии тротуаров или обочине.

Всегда при подходе к дороге нужно остановиться, чтобы оценить дорожную обстановку. И только если нет опасности, можешь переходить дорогу.

На нерегулируемых пешеходных переходах и перекрестках пешеходы могут выходить на проезжую часть только после того как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств и их скорость, и убедятся в том, что переход дороги будет для них безопасен.

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу строго поперек проезжей части при условии, что участок дороги не имеет разделительной полосы и ограждений и хорошо просматривается в обе стороны.

4. В местах, где движение регулируется, руководствуйтесь сигналами светофора или регулировщика. В других случаях выходите на проез-

жую часть только после того, как убедитесь, что переход безопасен, и вы не создадите помех транспортным средствам.

Даже в случаях, когда загорается зеленый светофор, лучше подождать пару мгновений, посмотреть по сторонам и только потом переходить дорогу.

5. Не выходите из-за стоящего транспортного средства или другого препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии движущихся транспортных средств.

6. Ожидайте общественный транспорт на посадочных площадках, а при их отсутствии – на тротуаре или обочине.

Выходить на проезжую часть для посадки в транспортное средство разрешается лишь после его остановки.

### **Рекомендации для пассажиров:**

1. Выбирайте в транспортном средстве самое безопасное место.

В каждом виде транспорта есть места, на которых находиться безопаснее всего. В маршрутном такси, автобусе, троллейбусе, трамвае – это места, расположенные спиной по ходу движения (тем, кого укачивает, придется выбирать между самочувствием и безопасностью).

Старайтесь занять место в средней части салона у стенки, а не в проходе.

В автомобиле самыми безопасными местами являются места на заднем сидении за водительским креслом и по диагонали от водителя.

Поскольку наиболее опасное место для пассажира – переднее сиденье, то детям до 12 лет нельзя там находиться без специального устройства.

2. Пристегните ремни безопасности, а при поездке на мотоцикле оденьте и застегните мотошлем.

Это не просто общепринятая мера безопасности. В случае аварии непристегнутому пассажиру причиняется более тяжкий вред здоровью, дополнительные повреждения от ударов о салон автомобиля.

При этом просто застегнуть ремень недостаточно, надо отрегулировать его так, чтобы было немного тесно, иначе при столкновении можно из него вылететь.

3. Садитесь в транспортное средство и выходите после полной его остановки.

Посадку и высадку из автомобиля необходимо производить со стороны тротуара или обочины и только после полной остановки. Посадка и высадка со стороны проезжей части допускается при условии, что это будет безопасно для пассажира и не создаст помех другим участникам дорожного движения.

4. При поездке в общественном транспорте стоя принимайте устойчивую позу и, по возможности, держитесь. Старайтесь не ездить стоя в маршрутках.

При поездке на грузовом автомобиле с бортовой платформой запрещено стоять, сидеть на бортах или на грузе выше бортов.

5. Не становитесь около дверей, никогда не используйте их как опору. При нахождении около дверей остерегаться ушибов рук дверями.

Помните, что нельзя открывать двери транспортного средства во время его движения.

6. Чтобы исключить опасные соударения с деталями внутреннего оборудования транспортных средств, держитесь за вертикальные и горизонтальные поручни, дуги спинок кресел, используйте ремни безопасности и т. п.

7. В транспорте первым делом обращайтесь внимание на то, где находится окно для аварийного выхода. Если такого указателя нет, выберите самое подходящее.

8. Не засыпайте во время движения, потому что при резком изменении скорости можно получить травму шеи, а также опоздать со своевременной и адекватной реакцией на опасную ситуацию. Если уж очень хочется спать, постарайтесь как-нибудь сгруппироваться, чтобы голова не болталась.

9. Не высовывайтесь из окон, чтобы не быть задетым движущимся транспортом или каким-либо препятствием.

10. Во время движения не отвлекайте водителя от управления транспортным средством.

11. Если вы поняли, что авария неизбежна, займите соответствующее фиксированное положение. Например, если вы сидите в кресле, то наклонитесь вперед и положите в скрещенном положении ваши руки на кресло, расположенное впереди вас. Прижмите голову к рукам. Продвиньте ноги вперед, насколько это возможно, но не пытайтесь просунуть их под кресло, находящееся перед вами, так как, если кресло сломается, оно может повредить ваши ноги.

12. Заставьте себя сохранять спокойствие и не делать ничего, что может дезорганизовать окружающих (не кричите и не паникуйте).

13. Избегайте давки. Заметив что-то подозрительное, в том числе задержку или частые остановки автомобиля, дым, запах гари, при первой возможности выходите из салона на свежий воздух или пересядьте в другой транспорт.

Если неожиданно повалит густой дым – срочно прикладывайте к лицу шарф, платок или другой кусок ткани, смоченный чем придется, и, не брезгуя, ложитесь на пол – там легче дышится.

14. Если автомобиль переворачивается или во что-то врезается, хватайтесь руками за любые его неподвижные части и держитесь изо всех сил.

Глаза зажмурьте, сгруппируйтесь, пряча голову. Детей прижмите лицом к себе. Не шевелитесь, пока все не закончится. Когда положение станет устойчивым, осмотритесь и действуйте по ситуации.

15. Если машина падает в воду, учтите, что времени выбраться может оказаться недостаточно. Надо быстро закрыть окна, чтобы сразу не пойти ко дну. Подложить под себя все что есть, чтобы подняться к потолку. Затем снять с себя все лишнее и дожидаться, пока вода в салоне поднимется выше уровня двери. Тогда, взяв в зубы самое ценное, можно открыть дверь и выплывать.

Из тонущего автобуса выбираться необходимо через окна, и, если не удастся пролезть в форточку, придется выбивать стекло. Старайтесь во время ожидания как можно глубже и чаще дышать.

16. В случае пожара в транспортном средстве необходимо немедленно сообщить о нем водителю и пассажирам.

17. Потребовать остановиться и открыть двери. В троллейбусах и трамваях металлические части могут оказаться под напряжением в результате нарушения защитной изоляции проводов.

18. Использовать при необходимости для эвакуации аварийные люки в крыше и выходы через боковые окна, либо выбить ногами стекла. Покидайте салон быстро, закрывая рот и нос платком или рукой.

19. Выбравшись из салона, отойдите подальше, так как могут взорваться баки с горючим или произойти замыкание высоковольтной электросети.

20. Немедленно по телефону или через водителей проезжающих машин сообщите о пожаре в пожарную часть, окажите посильную помощь пострадавшим.

21. Если необходимо, вызовите «Скорую помощь» и сообщите о случившемся в полицию.

### **Рекомендации для водителей:**

Включают как предварительные меры профилактики дорожно-транспортного травматизма, так и действия в момент возникновения аварийной ситуации.

Водитель, управляя транспортным средством, всегда должен помнить, что он должен уметь делать несколько вещей одновременно: следить за дорогой, за появлением пешеходов, знаками, разметкой, светофорами и т. д.

1. При движении на транспортном средстве необходимо быть пристегнутым ремнем безопасности и добиться от пассажиров, в том числе едущих на задних сиденьях легкового автомобиля, чтобы они тоже были пристегнуты ремнями.

2. При управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и перевозить пассажиров в застегнутом мотошлеме.

3. Перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние своего транспортного средства.

Водитель должен соблюдать запрет на движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада.

4. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

5. Водитель должен управлять транспортным средством с соблюдением режима труда и отдыха, всех положений Правил дорожного движения.

Все манёвры необходимо делать плавно, так чтобы каждый из них был понятен и предсказуем всем окружающим.

6. В процессе движения необходимо учитывать состояние дорожного полотна, особенности дорожных и погодных условий, а также действия других участников дорожного движения.

### **При неблагоприятных погодных условиях в зимний период:**

1. Обязательно стоит подготовить автомобиль к поездке, очистив его от завалившего снега и оледенения.

Перед тем, как тронуться, стоит дать мотору поработать пару минут. Это существенно увеличит его жизненный цикл.

Перед началом поездки не забудьте проверить уровень антифриза и омывающей жидкости, а также очистить дворники, если они примерзли к стеклу.

2. Соблюдайте дистанцию.

Это необходимо соблюдать и при движении автомобиля, на светофоре и в пробке. Подъезжайте к впереди стоящей машине с тем расчетом, что она может в любой момент сломаться и не поехать дальше.

В зимний период времени дистанцию до впереди идущего авто надо держать большую, чем летом. Особенно, если перед вами едет неочищенная машина. Снег, летящий с нее может залепить ваше ветровое стекло и, пусть только на долю секунды, но все же ослепить водителя. К тому же из

под колес автомобиля могут вылететь кусочки льда, способные повредить лобовое стекло.

3. Соблюдайте рядность движения. Оценивайте действия и предугадывайте манёвры всех окружающих.

Внимательно наблюдайте и за встречными, и за попутными средствами. Если приближаетесь к пробке или другому затруднению в движении, тормозите заранее. Лучше перестраховаться и заранее снизить скорость до минимальной, чтоб была возможность в любой момент экстренно замедлиться.

4. Избегайте резких маневров.

Перемещаясь по зимним улицам повороты руля, ускорения и торможения производите плавно, без рывков и резких изменений траектории. Готовясь к повороту налево, необходимо держать руль прямо.

Не обгоняйте без нужды. Все действия совершайте максимально плавно: лед не любит резких движений.

5. Скорость уменьшайте, дистанцию и интервал – увеличивайте. Это нужно, чтобы иметь возможность среагировать в условиях, когда дорога становится более скользкой.

Если дорога круто поднимается вверх, дождитесь пока впереди идущая машина достигнет верхней точки и только после этого продолжайте движение. Ведь если автомобиль начнет откатываться назад, а вы будете рядом, пространства для маневра не останется.

Используйте более высокую, чем обычно, передачу, например, вместо второй третью, а вместо третьей четвертую. Если у вас «автомат», посмотрите, есть ли у коробки зимний режим. Всегда ускоряйтесь плавно и заранее планируйте торможение. Ведь пока колеса вращаются, вы можете изменить направление движения автомобиля, в то время как, если они заблокированы, то вы будете перемещаться бесконтрольно.

6. Всегда включайте ближний свет фар. Следите за прогнозом погоды. Снег, туман и гололед не застанут вас врасплох. А в сильный снегопад или туман лучше вообще не пользоваться автомобилем без крайней надобности. Избегайте луж и куч снега.

7. Помните про гололед. Атмосферная влага, конденсируясь на холодном полотне, превращается в слой тончайшего льда. Туман в минусовую температуру, иней на деревьях – верные признаки того, что дорога покрыта тонким слоем льда.

8. При управлении автомобилем концентрироваться стоит не на самом моменте скольжения, том, в какую сторону выкрутить руль, чтобы уйти от столкновения, а на том, как вообще не допустить возникновения внештатной ситуации.

6. Держите в чистоте боковые стёкла и зеркала. Возите всегда в багажнике бутылку омывателя.

9. Подготовьте автомобиль к использованию в зимний период. Поменяйте все колеса на зимнюю резину.

Если нет ABS, заранее научитесь тормозить, быстро качая педаль.

10. Обращайте внимание на дорожное покрытие. На мостах и эстакадах шанс попасть на заледенелый участок гораздо выше: всему виной холодный ветер. Аналогичная ситуация складывается с частями дороги, которые закрыты от света. Снег и лед на таких участках тают гораздо дольше и разметка на них практически не видна.

10. Избегайте полос с колеями на трассах.

Если избегать не получается, то лучше ехать вне колеи (одно колесо между, другое – вне колеи).

11. По возможности стараться избегать управления транспортным средством в вечернее, ночное время, на дорогах с недостаточным освещением, а также в дорожных условиях, не соответствующих требованиям безопасности с недостатками элементов дорожного покрытия, неровностями и т. п.

#### **Если авария неизбежна:**

1. Водителю не рекомендуется покидать машину до ее остановки.

2. Когда удар неизбежен, необходимо препятствовать своему перемещению вперед и защитить голову. Упереться ногами в пол, голову наклонить вперед между рук, напрягая все мышцы, упереться руками для смягчения удара.

3. После того как удар произошел, первым делом надо определиться, где и в каком положении вы находитесь, нет ли пожара, не подтекает ли бензин. В зависимости от ситуации двигайтесь к выходу. Если дверцы не открылись, надо открывать или разбивать окна.

4. Если машина упала в воду, дверцы открывать не следует – машина начнет резко погружаться. Выбираться надо через открытое окно. При погружении под воду с закрытыми окнами и дверцами воздух в салоне автомобиля держится несколько минут.

Следует включать фары (чтобы машину было легче искать), активно провентилировать легкие, избавиться от лишней одежды, не забыть документы. Выбираться надо через дверцу или окно.

Взявшись руками за крышу машины, подтянуться, а затем резко плыть вверх. Если дверцу заклинило и стекло не опускается, надо разбить лобовое стекло. Выбираться наружу можно, когда машина наполнилась водой наполовину. Если распахнуть дверцу и попытаться тут же выбираться, вам будет мешать поток воды, идущий в салон.

Оказавшись вне машины, помните, что у вас не меньше 30–40 секунд, чтобы выплыть на поверхность.

При ДТП водитель, причастный к нему, обязан немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки.

Согласно п. 2.6 Правил дорожного движения, если в результате дорожно-транспортного происшествия погибли или ранены люди, водитель транспортного средства, причастный к нему обязан:

- принять меры для оказания первой помощи пострадавшим, вызвать скорую медицинскую помощь и полицию;
- в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшую медицинскую организацию, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;
- освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно, предварительно зафиксировав, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия.

**Всем пострадавшим участникам дорожно-транспортного преступления после его окончания рекомендуется:**

1. При общении с виновником ДТП не ограничиваться его словесными обещаниями компенсировать материальный, моральный ущерб, или, что ещё хуже, писать расписку о том, что такая компенсация уже состоялась. Ни в коем случае не поддавайтесь такой провокации.

2. Всегда настаивайте на вызове сотрудников ГАИ, которые обязаны составить протокол.

3. Внимательно следите за тем, чтобы все факты дорожно-транспортного происшествия были зафиксированы в протоколе надлежащим образом. Помните, что вы также вместе с сотрудниками Государственной автоинспекции имеете право фиксировать место ДТП посредством использования различных технических средств.

4. Вы можете фотографировать место ДТП, составлять план, записывать разговоры на диктофон и прочее.

5. После того как вами предприняты все действия для сохранения и запечатления следов дорожно-транспортного происшествия нужно следить за работой следственных органов, которые будут заниматься расследованием вашего дела.

Согласно действующему законодательству уполномоченное лицо должно вынести решение о возбуждении или отказе в возбуждении уго-

ловного дела в течение трёх дней. Если вам отказали в возбуждении уголовного дела, имеете право обжаловать такие действия в вышестоящие органы, а именно – прокуратуру или суд.

6. Только в том случае, если вы будете действовать чётко, не отступая от требований действующего законодательства, вы сможете восстановить свои нарушенные права и ущерб, полученный в результате аварии.

**Методические (практические) рекомендации**

**Авторы:**

кандидат юридических наук

**Баранчикова Марина Вячеславовна**

**Кузнецова Ирина Ивановна**

**ВИКТИМОЛОГИЧЕСКАЯ ПРОФИЛАКТИКА  
НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Свидетельство о государственной аккредитации

Рег. № 1516 от 11.11.2015 г.

Подписано в печать 09.08.2017 г. Формат 60x90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.

Усл. печ. л. 3. Тираж 28 экз. Заказ № 1069.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.

302027, Орел, ул. Игнатова, 2.