

Министерство внутренних дел Российской Федерации

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

Е. Г. Афоина

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

Учебное пособие

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова
2016**

УДК 342.9
ББК 67.99(2)1
А94

Рецензенты:

- А. С. Шиенкова, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры административной деятельности и организации деятельности ГИБДД Краснодарского университета МВД России
- И. А. Фомиченко, заместитель начальника УГИБДД УМВД России по Брянской области

Афони́на Е. Г.

А94 **Административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма : учебное пособие / Е. Г. Афони́на. – Орёл : ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016. – 37 с.**

Учебное пособие подготовлено на основе действующего законодательства и ведомственной нормативной базы. В работе рассматриваются вопросы правового регулирования деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Кроме того, раскрывается международный опыт предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Учебное пособие предназначено для курсантов и слушателей высших образовательных организаций системы МВД России, а также для руководителей и сотрудников подразделений ГИБДД, организующих работу сотрудников структурных подразделений полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Пособие публикуется в авторской редакции.

УДК 342.9
ББК 67.99(2)1

© ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016

Оглавление

Введение	4
1. Правовое регулирование деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма	6
2. Международный опыт предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма	25
Заключение	36

Введение

Актуальность темы определяется значительными объемами детского дорожно-транспортного травматизма в системе дорожно-транспортной аварийности. Согласно статистическим данным за последние пять лет (2010-2015 гг.) зафиксировано 98401 случаев дорожно-транспортных происшествий¹ с участием детей в Российской Федерации. Из их числа с участием детей-пешеходов составляют 46,7 % от общего количества ДТП с участием детей, с участием детей-пассажиров – 44,2 %, 8 % составляют факты пострадавших детей, управляющих велосипедами и 1,2 % от общего количества ДТП за указанный период времени составляют случаи ДТП с участием детей-водителей. Таким образом, анализ статистических данных показал, что наиболее уязвимой категорией детей-участников дорожного движения являются дети-пассажиры и дети-пешеходы. Число случаев гибели детей-пассажиров составили 60 % от общего количества ДТП с летальным исходом, факты гибели детей-пешеходов – 34 %, 6 % и 1 % – смертельные случаи ДТП с участием детей-велосипедистов и детей-водителей соответственно². При этом особое положение детского дорожно-транспортного травматизма определяется тяжестью ущерба, причиненного семье пострадавшего в ДТП ребенка, характером и долгосрочностью последствий травм и увечий.

Следует отметить, что на современном этапе российское государство уделяет значительное внимание снижению дорожно-транспортного травматизма, воспринимая его как одну из реальных угроз национальной безопасности. При этом федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»³ предполагает комплексное решение задач повышения безопасности дорожного движения, совмещающая карательное и профилактическое воздействие, деятельность по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий, оптимизацию нормативно-правового регулирования поведения участников дорожного движения. Применительно к детскому дорожно-транспортному травматизму ни одна из этих задач не может считаться решенной в полной мере. Постоянный рост дорожно-транспортных происшествий с участием детей свидетельствует о том, что существующая система административно-правовых методов предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма не является достаточно эффективной. В свою очередь причины и условия,

¹ Далее – ДТП.

² См.: Материалы интернет-сайта Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения МВД России (статистическая отчетность) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/struct/nic/stat> (дата обращения: 03.06.2015).

³ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 03.10.2013 № 864: ред. от 06.11.2014 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

способствующие ухудшению обстановки в области детской безопасности и поиск путей ее повышения требуют глубокого научного осмысления и изучения.

Таким образом, предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма является комплексной задачей, требующей для своего решения аккумуляции усилий органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, негосударственных организаций. При этом степень результативности подобных усилий напрямую зависит от того, насколько удастся преодолеть проблемные аспекты правового, мировоззренческого и управленческого характера.

На основе этого можно с полным основанием заключить, что проблема детского дорожно-транспортного травматизма является актуальной и имеет самостоятельное научное и практическое значение для совершенствования деятельности полиции и обеспечения безопасности дорожного движения.

1. Правовое регулирование деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма

Достаточно стремительное развитие автомобилизации в России, а также регулирование положения участников дорожного движения в процессе организации дорожного движения, обеспечение и защита их индивидуальных и общественных интересов составляют основополагающие направления современной политики нашего государства, которая сформировалась в период проведения административной реформы, как отмечено в федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», «...обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию»¹. Возросшее количество автомобилей на дорогах нашей страны и, как следствие, увеличение случаев дорожно-транспортных происшествий по различным причинам, как зависящим от человека, так и мало от него зависящим, привело к тому, что назрела необходимость обратить особое внимание на административно-правовое регулирование общественных отношений в сфере дорожного движения с участием детей.

Обратимся к понятию «правового регулирования», как объекта изучения юридическими науками. Вообще, право существует для того, чтобы регулировать возникающие общественные отношения. По своей сути, процесс регулирования не может действовать сам по себе, не имея четкой структуры действий, на основе которой осуществляется рассматриваемый процесс. На наш взгляд, все составляющие этого процесса и носят название механизма правового регулирования. По мнению С. С. Алексеева, предметом правового регулирования являются разнообразные общественные отношения, которые объективно по своей природе могут поддаваться нормативно-организационному воздействию и в существующих условиях требуют такого воздействия, осуществляемого при помощи юридических норм и всех иных юридических средств, образующих механизм правового регулирования². Кроме того, что возникшие общественные отношения должны поддаваться правовому регулированию, им необходимо обязательно в нем нуждаться и быть важными для общества в целом, то есть быть социально значимыми.

По мнению С. Г. Соловьева, требуют ли общественные отношения именно правового регулирования, зависит также от регулятивной способности различных социальных норм: могут ли они посредством своего воз-

¹ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 03.10.2013 № 864: ред. от 06.11.2014 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

² Алексеев С. С. Теория права. М.: Бек, 1995. 320 с.

действия привести к упорядоченности общественных отношений. Это определяется используемыми средствами, формой закрепления и механизмом воздействия норм, обеспеченностью принудительной силой, способностью урегулировать (закрепить четкие требования, предписания, определяющие, каким должно быть поведение субъектов), а не просто оценить общественные отношения. Так, например, нормы морали являются достаточно универсальными, но они могут дать только оценку отношениям, возникающим между людьми в таких сферах, как управление, осуществление хозяйственной, производственной деятельности, охрана правопорядка. Эти сферы требуют наличия специализированных норм, позволяющих определить конкретную модель отношения, права и обязанности их участников. Указанные нормы также не будут справляться с регулированием обозначенных сфер общественных отношений в силу своего формального закрепления (в устной форме) и обеспеченности принудительными возможностями исключительно только общества¹.

Как уже отмечалось, правовое регулирование осуществляется с помощью механизма – совокупности средств и приемов воздействия на общественные отношения с целью максимального соблюдения всех закрепленных в законодательстве норм права и претворения в жизнь существующих правил поведения. Рассматривая понятие «правового регулирования» стоит упомянуть структуру законодательства исследуемой области. Структура, в свою очередь, представляет собой внутреннее устройство, строение чего-либо².

Непосредственно для решения задач обеспечения безопасности дорожного движения, а в частности, предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, деятельность государственных органов должна быть нацелена на урегулирование социальных, экономических основ и принципов государственного управления в исследуемой сфере общественных отношений, определение компетенции подразделений полиции, как субъектов управления, а также видов ответственности и порядка привлечения к ней в случае ненадлежащего исполнения своих обязанностей или за неправомерные действия. Кроме того деятельность органов государственного управления по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма должна быть направлена на определение процедуры и порядка действия субъектов этой деятельности.

Для наиболее эффективного достижения положительного результата, на наш взгляд существует необходимость новых теоретических исследований проблем управления, для того чтобы оно соответствовало современным задачам развития демократического государства и гражданского об-

¹ Соловьев С. Г. Понятие предмета правового регулирования и его взаимосвязь с другими юридическими категориями // Вестник Пермского университета. 2012. № 1.

² Ожегов С. И. Словарь русского языка. Изд. 25-е, испр. и доп. М.: Оникс: Мир и Образование, 2006. С. 713.

щества. Современное развитое правовое государство существует благодаря процедурам государственного управления, закрепленных посредством норм права. По мнению Г. В. Атаманчука, исследовавшего в свое время вопросы, связанные с понятием государственного управления, «государственное управление – это практическое, организующее и регулирующее воздействие государства (через систему своих структур) на общественную и частную жизнедеятельность людей в целях ее упорядочения, сохранения или преобразования, опирающееся на его властную силу»¹. Или, например, по словам Д. А. Гавриленко, «государственное управление – подзаконная деятельность, осуществляемая в процессе повседневного и непосредственного руководства хозяйственным, социально-культурным и административно-политическим строительством»². На наш взгляд, государственное управление является деятельностью государства, направленной на обеспечение исполнения положений нормативно-правовых актов и их реализация в практической деятельности, осуществляемой специально созданными органами исполнительной власти. Право выступает, в данном случае, как средство упорядочивающего воздействия на все уровни управления. Нормативно-правовое регулирование призвано решать те задачи, которые имеют государственное важное значение, кроме того эта деятельность характеризуется тем, что может осуществляться только в рамках и на основании закона.

Правовым базисом всей нормативной правовой системы в нашем государстве является Конституция Российской Федерации, на ее положениях базируются основы федеральных конституционных законов, федеральных законов, законов РФ, ведомственных нормативно-правовых актов. Кроме того, по своей сути ни один документ не может противоречить положениям основного закона страны. Конституция Российской Федерации гласит: «Человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства»³, а согласно статье 17 Основного закона страны права каждого человека принадлежат ему от рождения и являются неотчуждаемыми⁴. Кроме того, безусловно, основополагающим является право на жизнь, которое в статье 20 Конституции РФ провозглашается первым в числе лич-

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

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

³ Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]: принята всенародным голосованием 12.12.1993: с учетом поправок, внесенных законами Рос. Федерации о поправках к Конституции Рос. Федерации от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ). Статья 2 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее – Конституция РФ.

⁴ Там же. Статья 17.

ных прав и свобод человека и гражданина, что является необходимым условием реализации всех остальных прав, и с этой точки зрения является высшей личной ценностью. Реальность обеспечения права на жизнь – один из существенных показателей степени демократичности государства. Обладание им является предпосылкой осуществления всех прав человека и гражданина. Если жизнь является объектом угроз, то теряется смысл во всех правах личности. Именно абсолютный характер жизни как ценности предопределяет высочайшую значимость права на жизнь в системе всех прав. В этой связи, обеспечение безопасности детей на дорогах преследует основную цель по устранению и предупреждению возникновения условий, способных поставить под угрозу здоровье и жизнь ребенка. Именно поэтому детскую дорожную безопасность следует рассматривать с конституционно-правовой точки зрения как гарантию реализации права на жизнь, закрепленную в основном законе страны.

В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции», обеспечение безопасности дорожного движения, предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений¹ являются основными направлениями деятельности полиции. В большинстве развитых стран дорожно-транспортный травматизм является главной причиной смертности среди молодежи в возрасте 15-29 лет, а по прогнозам к 2030 г. дорожно-транспортные происшествия могут стать одной из ведущих причин смертности в мире². Таким образом, задача субъектов обеспечения безопасности на дорогах, применима и в отношении такой категории участников дорожного движения, как дети. Безусловно, высокая аварийность и как следствие детский травматизм, а, еще серьезнее, смертность на автодорогах от дорожных происшествий, негативно влияет на общественную и национальную безопасность страны. В своей деятельности подразделения полиции руководствуются принципами, такими как: соблюдение и уважение прав и свобод человека и гражданина, законность, беспристрастность, открытость и публичность, общественное доверие и поддержка граждан, взаимодействие и сотрудничество, использование достижений науки и техники, современных технологий и информационных систем³.

Одним из элементов механизма административно-правового регулирования являются нормы права, которые регулируют административную ответственность за нарушения законодательства о безопасности дорожного

¹ О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 07.02.2011 № 3-ФЗ: ред. от 03.02.2014 // Рос. газ. 2011. 8 февр. № 25.

² Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире: поддержать десятилетие действий [Электронный ресурс] / ВОЗ, 2013. URL: http://www.un.org/ru/publications/pdfs/road_safety_report_2013_rus.pdf (дата обращения: 05.06.2015).

³ О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 07.02.2011 № 3-ФЗ: ред. от 03.02.2014 // Рос. газ. 2011. 8 февр. № 25.

движения. Так, статья 31 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» гласит: «Нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения влечет за собой в установленном порядке ... административную ... ответственность»¹. Таким образом, исходя из целей данного исследования, особое внимание хотелось бы обратить на законодательство об административной ответственности за нарушение в области дорожного движения. Особую нишу в осуществлении деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и обеспечения отдельных направлений деятельности подразделений ГИБДД МВД России занимает Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Как уже отмечалось, он является универсальным нормативно-правовым актом, в связи с тем, что содержит в себе не только перечень составов административных правонарушений, но и саму процедуру привлечения лиц, их совершивших, к административной ответственности, а также предусматривает порядок исполнения вступившего в законную силу постановлений о назначении административных наказаний. Глава 12 Кодекса РФ об административных правонарушениях посвящена перечню административных правонарушений в области дорожного движения, тем самым представляет собой процесс организации регулирования общественных отношений в указанной области. Дела об административных правонарушениях в области дорожного движения рассматриваются судами, органами внутренних дел, в систему которых входят подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России.

Анализ действующей редакции Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях² позволяет нам определить составы статей, нарушение требований которых может повлечь за собой последствия в виде детского травматизма или летального исхода:

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

Нами выделены только те статьи, нарушение требований которых могут стать факторами риска для обеспечения безопасности ребенка, как

¹ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ: ред. от 28.12.2013 // Рос. газ. 1995. 26 дек. № 245.

² Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001: ред. от 20.04.2014 // Рос. газ. 2001. 31 дек. № 256.

участника дорожного движения. Таким образом, под административными правонарушениями в области детской дорожной безопасности мы предлагаем понимать правонарушения, совершенные в отношении лица в возрасте от 0 до 18 лет, если эти действия не содержат признаков уголовного преступления и ответственность за них предусмотрена положениями соответствующих статей Кодекса РФ об административных правонарушениях.

В нашей стране, наряду с отечественными конституционными нормами права в области защиты прав и интересов ребенка, функционируют нормы международного права, которые составляют существенную группу нормативных документов, регулирующих основные вопросы в сфере обеспечения прав и законных интересов детей. Главенствующую роль в закреплении, развитии и защите прав и свобод человека играет Организация Объединенных наций¹, данная международная организация имеет свой Устав, в котором указанная задача является основной. Так, в статье 25 Всеобщей декларации прав человека, принятой ООН 10 декабря 1948 г., закреплено право человека на особое «попечение и помощь» материнства и детства². В статье 1 Конвенции о правах ребенка таковым признается «каждое человеческое существо до достижения 18-летнего возраста, если по закону, применимому к данному ребенку, он не достигает совершеннолетия ранее»³, а в Декларации прав ребенка сказано, что, «ребенок, ввиду его физической и умственной незрелости, нуждается в специальной охране и заботе, включая надлежащую правовую защиту, как до, так и после рождения»⁴. Таким образом, на основании статьи 15 Конституции Российской Федерации «общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы». В этой связи наше государство призвано гарантировать и признавать права детей, придерживаясь общепризнанных принципов и норм международного права, что влечет за собой обязанность поддерживать достойное социальное, а также юридическое положение детей в России на уровне общемировых стандартов.

Так, проанализировав нормы международного права, можно утверждать, что в России, как и в мире, признается незыблемость прав и свобод человека, безусловная необходимость из защиты от противоправных посягательств государственными органами, в частности по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. Изложенное

¹ Далее – ООН.

² Всеобщая декларация прав человека от 10.12.1948 // Рос. газ. 1995. № 67.

³ Конвенция о правах ребенка от 20.11.1989 // Сборник международных договоров СССР. 1993. Выпуск XLVI.

⁴ Декларация прав ребенка от 20.11.1959 // Права и свободы личности / Библиотека Рос. газеты совместно с библиотекой журнала «Социальная защита». Вып. 11. М., 1995. С. 191-194.

нашло свое отражение в федеральных законах и ведомственных правовых актах.

К действующим в сфере обеспечения безопасности дорожного движения важным нормативным документом, регулирующим вопросы организации и обеспечения безопасности дорожного движения, является Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹, который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации, кроме того в нем указаны основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения. В частности, в положениях Закона закреплены основные направления политики государства, определен курс по созданию условий, которые способствуют обеспечению общественной безопасности, определяет компетенцию органов государственного управления, устанавливает ряд функций надзора и контроля за соблюдением правовых норм. Основными задачами, которые преследует реализация всех его положений, являются «охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий»². Таким образом, основной целью принятия данного Закона является обеспечение гарантии реализации права на жизнь, посредством обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе и посредством принятия превентивных мер по снижению детского травматизма и детской смертности на автодорогах. Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения строится на следующих принципах:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения³.

Указанные выше принципы являются руководящими в деятельности всех подразделений полиции. Так и в деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма органы полиции должны руководствоваться этими принципами.

¹ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ: ред. от 28.12.2013 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.

² Там же.

³ Там же.

Обращаясь к документам, регламентирующим непосредственно деятельность ГИБДД МВД России, рассмотрим Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», которым утверждено Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации¹. В данном документе закреплена структура ГИБДД МВД России, основные ее обязанности, а также те права, которыми обладают сотрудники подразделений Госавтоинспекции при выполнении служебных обязанностей. Кроме того, обязанность по разъяснению законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения с использованием средств массовой информации, а также собственных изданий, проведение в этих целях смотров, конкурсов, соревнований, содействие соответствующим органам исполнительной власти в организации обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах, в пропаганде правил дорожного движения возложена на Госавтоинспекцию пунктом 11 данного Указа Президента РФ. Кроме того, можно признать юридически значимым факт наличия Приказа МВД России от 02.12.2003 № 930 «Об организации работы ГИБДД МВД РФ по пропаганде безопасности дорожного движения», в котором частично урегулированы общественные отношения в деятельности полиции по предупреждению детского травматизма на дорогах. По нашему мнению, норм и положений этого документ не вполне достаточно, необходимо более детальная регламентация порядка и процедуры регулирования исследуемой деятельности.

Необходимо также отметить тот факт, что на данном этапе не существует самостоятельного нормативного правового акта, регулирующего непосредственно деятельность органов внутренних дел по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Поэтому, с целью реализации сразу нескольких принципов организации деятельности полиции, считаем обоснованным разработать Концепцию совершенствования взаимодействия подразделений полиции со средствами массовой информации и общественными объединениями на определенный срок.

К ведомственным нормативным правовым актам следует относить приказы, инструкции, концепции, которые разработаны и приняты Министерством внутренних дел Российской Федерации и, носящие обязательный характер исполнения теми субъектами, которым предписаны. В данном случае одним из основных документов, регулируемых общественные отношения в сфере обеспечения деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма является Приказ МВД России от 02.12.2003 № 930 «Об организации работы ГИБДД МВД РФ по

¹ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711: вместе с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации // Рос. газ. 1998. № 116.

пропаганде безопасности дорожного движения», который был принят в целях реализации требований Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», а также в целях совершенствования деятельности ГИБДД МВД России по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий. В документе определено, что «пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой целенаправленную деятельность, осуществляемую субъектами пропаганды по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих поведение участников дорожного движения»¹. Кроме того, деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма обозначена в документе как особенность в направлении основной деятельности подразделений пропаганды. Вместе с тем, приказом определен перечень субъектов, участвующих в деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, а также основные направления деятельности всех заинтересованных субъектов в их взаимодействии.

Однако, статистика ДТП с участием детей и количество погибших указывают как минимум на неэффективность результатов перечисленных направлений деятельности. Причиной данного обстоятельства могло стать отсутствие аналогичных нормативно-правовых актов, которые бы обязывали субъекты, призванные обеспечивать безопасность дорожного движения, систематически организовывать и проводить мероприятия по пропаганде детской безопасности. Данное обстоятельство не позволяет полноценно влиять на сознание участников дорожного движения и постоянно обеспечивать безопасность процесса. Как правило, к данному направлению ведомства и организации обращаются при возникновении резонансных автопроисшествий или по предписанию ГИБДД МВД России. Кроме того, причиной нерезультативности профилактических мероприятий, направленных на снижение детского дорожно-транспортного травматизма является отсутствие достаточного финансирования пропагандистских кампаний, что в свою очередь стало возможным ввиду социально-экономической нестабильности в стране.

О важности и актуальности исследуемой проблемы говорит и то, что Президент страны в мае 2012 года подписал ряд Указов по основным направлениям деятельности. С целью реализации на практике требований

¹ Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 02.12.2003 № 930. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

данных Указов МВД России был разработан План деятельности МВД России по реализации Указов Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года на 2013 год и плановый период 2014-2018 годов, где одним из основных направлений является «снижение числа граждан, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий»¹ посредством реализации межведомственных мероприятий по предупреждению причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижению тяжести их последствий; проведения широкомасштабных информационно-пропагандистских кампаний и акций, направленных на формирование устойчивых навыков законопослушного поведения на дорогах; внедрения эффективных схем безопасного движения в местах расположения образовательных, культурно-оздоровительных и других объектов массового притяжения людей; принятия мер по формированию навыков безопасного поведения на дорогах у детей и подростков; усиления контроля за обязательным применением специальных удерживающих устройств при перевозке детей.

Проведя анализ данного Приказа МВД России № 930, и, учитывая объем необходимых действий и масштабы их реализации, а также количество субъектов, заинтересованных в положительном результате и снижении процента смертности среди детей от ДТП, считаем, что предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма должно быть закреплено в статье 10, как самостоятельное направление деятельности подразделений Госавтоинспекции в рамках осуществления пропаганды безопасности дорожного движения. Тем более, что регулирование общественных отношений в сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, являются крайне значимыми, социально необходимыми для всего общества, ведь детская безопасность на всей территории страны является приоритетным направлением действенной политики государства. Кроме того, рассматриваемые общественные отношения способны урегулировать только нормы права, с помощью системы средств и четких требований закона, а в некоторых случаях невозможно обойтись без категорических запретов на то или иное действие. Так, соблюдение скоростного режима, запрет на превышение скорости, карательные меры и неотвратимость наказания за пренебрежение использованием детских удерживающих устройств, ношение светоотражающих элементов, соблюдение иных правил дорожного движения – безусловно, нужные и необходимые способы регулирования общественных отношений в сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. Тем не менее, несмотря на имеющиеся противоречия и нерешенные вопросы, в действующем в настоящее время законодательстве все же имеются определенные тенденции, направленные на урегулирование отношений в сфере предупреждения детского

¹ План деятельности МВД России по реализации Указов Президента Рос. Федерации от 7 мая 2012 года на 2013 год и плановый период 2014-2018 гг.

дорожно-транспортного травматизма. Однако нельзя не отметить, что нормативная база, регулирующая пропагандистскую деятельность и иные вопросы, так или иначе касающиеся детской безопасности, характеризуется большим объемом и отсутствием должной систематизации, создающей большие трудности при ее реализации. Многие ученые-административисты обращаются и сейчас к системному подходу при анализе законодательства, высказывая собственное мнение по поводу исследуемой нами проблемы, прилагают усилия, чтобы найти наиболее эффективные пути решения. Систематизация законодательства, регулирующего вопросы предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма и регламентирующего контрольно-надзорную деятельность в сфере безопасности дорожного движения, представляет собой процесс единения существующих положений нормативных актов, регулирующих данный вид общественных отношений. Ввиду стремительного развития российского государства, учитывая экономические, политические, социальные условия, систематизация административного законодательства в сфере административно-правового регулирования предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма крайне необходима. Наряду с социально-экономическими целями процесс систематизации преследует и иные цели. В числе таковых можно назвать правовую цель, а также демографическую. Правовая цель характеризуется упорядочением нормативной основы административного законодательства, регламентирующего регулирование в сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, усовершенствование структуры нормативных актов. В то же время систематизация существующих норм права в данной области не должна усложнять понимание этих самых норм обывателем, деятельность которого не связана с исполнением и применением законодательства, то есть положения и предписания должны быть понятны для всех категорий граждан.

Отождествляя упорядочение, приведение к единой системе нормативных актов, регулирующих конкретную отрасль права, с сущностью и целями систематизации законодательства, можно сформулировать определение системы административного законодательства в сфере административно-правового регулирования деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Исследование проблемы систематизирования положений административного законодательства в большинстве своем связывают с характеристикой нормативных правовых актов, регулирующих определенную отрасль управленческой деятельности. В современных условиях, под административным законодательством, направленным на регулирование вопросов, связанных с предупреждением детского дорожно-транспортного травматизма, следует понимать совокупность международных актов, федеральных законов, указов Президента Российской Федерации, законов субъектов Российской Федерации, актов федеральных органов исполнительной власти, а также актов органов мест-

ного самоуправления, локальных актов, взаимодействующих между собой, регламентирующих общественные отношения в указанной выше сфере. Таким образом, правовая основа деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма состоит из: Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов Российской Федерации, федеральных законов Российской Федерации, законов Российской Федерации, Указов Президента Российской Федерации и Постановлений Правительства Российской Федерации, а также ведомственных нормативно-правовых актов.

Конституция РФ (статья 15) гласит, что акты Правительства Российской Федерации издаются на основании и во исполнение федеральных законов и нормативных Указов Президента, кроме того необходимо отметить тот факт, что в системе законодательства, регламентирующего общественные отношения в сфере деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, данный вид нормативного документа занимают в системе иерархии место после федеральных законов и Указов Президента РФ, но по сравнению с федеральными законами, процедура их принятия является более упрощенной. Важно отметить и тот факт, что в Законы достаточно часто приходится вносить изменения, а нередко они и вовсе устаревают, особенно это актуально в сфере безопасности дорожного движения, что обусловлено подвижностью и нестабильностью обстановки в этой сфере.

Совершенствование законодательства, регулирующего деятельность полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, планомерное развитие и укрепление взаимодействия структурных подразделений полиции с иными заинтересованными организациями и объединениями, а также следование основным принципам исследуемой деятельности, будет способствовать решению задач, поставленных перед Министерством внутренних дел в федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 03.10.2013 № 864. Данный документ является своего рода инструментом решения задач, связанных с обстановкой в области безопасности дорожного движения.

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

В Программе говорится о том, что существуют некоторые проблемы, связанные с противоречиями в нормативной правовой базе, ограничиваю-

щими действия и взаимодействие органов государственной власти и их способность эффективно реагировать на ситуацию с аварийностью; недостаточной пропагандой безопасного дорожного движения и культурного поведения участников дорожного движения¹. Мы убеждены, что ситуация с детским дорожно-транспортным травматизмом не будет улучшаться, если не изменится к лучшему именно поведение участников дорожного движения, не повысится взаимоуважение и культура водителей и пешеходов. Наши слова подтверждают следующие положения федеральной целевой программы о том, что решению данных проблем будет способствовать «создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах; повышение культуры вождения»². Достичь поставленных целей, влияя на сознание участников и российский сформированный уже годами менталитет, возможно посредством социальной рекламы, которую необходимо размещать не только на редких баннерах и плакатах, а, например, в кинотеатрах перед демонстрацией фильмов, на автомойках, в залах ожидания на вокзалах и автовокзалах. Кроме того, работа над формированием правосознания участников дорожного движения должна быть основана на «сотрудничестве и партнерстве с участием всех заинтересованных сторон в государственном, муниципальном и частном секторах с привлечением гражданского общества»³. На настоящий момент на государственном уровне нет нормативного документа, который бы регулировал деятельность по взаимодействию подразделений полиции с общественными организациями и объединениями по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

Однако, эффективность предусмотренных мероприятий, предусмотренных в федеральной целевой программе, была бы значительно выше, по нашему мнению, если бы учитывался возрастной критерий объектов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья людей, в том числе и детей, как участников дорожного движения, напрямую зависит от дисциплинированности на дорогах, улучшения их качества, оперативности и качества оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии. Данная программа является долгосрочной и использует для достижения поставленных целей программно-целевой метод, призванный «не только сохранить накопленный потенциал и привести к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федера-

¹ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 03.10.2013 № 864: ред. от 06.11.2014 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

² Там же.

³ Там же.

ции в 2020 году, гармонизации системы обеспечения безопасности дорожного движения в целях конституционной защиты прав и свобод человека и гражданина России, но и сформировать предпосылки для достижения более амбициозных стратегических целей снижения дорожно-транспортного травматизма на следующее десятилетие»¹. В качестве приоритетных задач федеральная целевая программа определяет, во-первых, формирование культуры поведения на дорогах, во-вторых, повышение детской дорожной безопасности, в-третьих, развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в ДТП, в-четвертых, усиление требований к подготовке водителей и к автошколам.

Необходимо отметить то, что не существует самостоятельных нормативно-правовых актов, которые бы непосредственно регулировали деятельность полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Вместе с тем в нашей стране, где идет процесс становления государственно-правовой системы и формирования гражданского общества, проблема административно-правового регулирования деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма стоит достаточно остро. Президент Российской Федерации В. В. Путин неоднократно обращался к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения, обозначая при этом нехорошую статистику в исследуемой теме. Так, в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации на 2013 год он назвал одной из актуальных задач развития страны внедрение программ повышения безопасности на дорогах России². Кроме того, указывал, что повышение безопасности дорожного движения – самостоятельное направление государственной политики, которое требует наличия механизмов управления и взаимодействия с распределением зон ответственности как по уровням власти, так и по ведомствам. При этом законодательная база дорожно-транспортной деятельности требует укрепления, а существующие в ней пробелы – выполнения³. На возросший интерес к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения указывает и то, что было принято ряд долгосрочных Концепций, направленных на снижение смертности населения⁴, в том числе и от внешнего воздействия по причине дорожно-транспортных происшествий.

¹ Там же.

² Послание Президента Рос. Федерации В. В. Путина к Федеральному Собранию Российской Федерации в 2014 году [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru>.

³ Вступительное слово В. В. Путина на заседании президиума Государственного совета «О состоянии безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.archive.kremlin.ru>.

⁴ О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 17.11.2008 № 1662-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2008. № 47, ст. 5489; Об утверждении Концепции демографической политики Российской Федерации на пе-

В основе правового регулирования общественных отношений в сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма лежат принципы, которые определяют основные задачи направления этой деятельности. Основными принципами деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, основным субъектом которой являются структурные подразделения ГИБДД МВД России:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения¹.

Прежде чем перейти к рассмотрению принципов деятельности Госавтоинспекции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, важно отметить, что в приказе МВД РФ № 930 закреплены общие принципы деятельности Госавтоинспекции по пропаганде дорожного движения, а именно «деятельность Госавтоинспекции по пропаганде осуществляется в соответствии с принципами научности, оперативности, конкретности, наступательности»².

На наш взгляд, именно системой существующих принципов необходимо руководствоваться в любой спорной ситуации, возникающей в той или иной сфере деятельности государственных органов. Именно основополагающие принципы составляют систему, которая образует фундамент административно-правового регулирования. Так, в Федеральном законе «О полиции» от 7 февраля 2011 года закреплены следующие основные принципы любой деятельности: законность, соблюдение и уважение прав и свобод человека и гражданина, беспристрастность, открытость, публичность, взаимодействие и сотрудничество³. Именно поэтому, изучив нормативно-правовые акты, касающиеся деятельности Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения, рассмотрев сущность про-

риод до 2025 года: Указ Президента Рос. Федерации от 09.10.2007 № 1351 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 42, ст. 5009.

¹ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ: ред. от 28.12.2013 // Рос. газ. 1995. 26 дек. № 245.

² Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 02.12.2003 № 930. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 07.02.2011 № 3-ФЗ: ред. от 03.02.2014 // Рос. газ. 2011. 8 февр. № 25.

филактики детского дорожно-транспортного травматизма, считаем, что деятельность по предупреждению детского дорожно-транспортному травматизму основывается на следующих принципах: законность, уважение прав и свобод человека и гражданина, научность, конкретность, наступательность, взаимодействие и сотрудничество.

По нашему мнению, на принципах законности и уважения прав и свобод человека и гражданина осуществляется любая государственная деятельность, данные принципы являются основными и общегосударственными, так как нашли свое отражение в различного рода нормативно-правовых актах и гласят о том, что любые государственные органы, участники любой деятельности должны четко и неукоснительно действовать в рамках закона, не допуская несоблюдения прав и свобод человека.

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

В свою очередь принцип конкретности в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма заключается в том, что разрабатываемые действия должны быть максимально приближены к реальности и нацелены на практическую деятельность.

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

Из вышесказанного вытекает еще один принцип, на котором основывается процесс взаимодействия субъектов деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма – это принцип взаимодействия и сотрудничества. Он заключается в том, что необходимо использовать только те возможности субъектов, которые способны эффективно помочь в борьбе за снижение детской смертности и получению травм и увечий на дорогах.

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

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

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

Однако, административно-правовые основы деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма разработаны не в полном объеме, имеются значительные пробелы в законодательстве, нет строго отработанной системы согласованных действий, существует достаточное количество правовых норм, которые являются отсылочными, что затрудняет их понимание и применение, отсутствует документ, регулирующий конкретно сферу деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Вместе с тем, с момента принятия Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и до настоящего времени законодательными органами власти нашего государства был сделан большой шаг

¹ См.: Материалы официального интернет-сайта Портал Орловской области [Электронный ресурс]. URL: <http://orel-region.ru> (дата обращения: 09.06.2015).

² См.: Материалы интернет-сайта [Электронный ресурс]. URL: <http://orel.bezformata.ru/listnews/v-pogone-za-bezopasnostyu/28989902> (дата обращения: 09.06.2015).

вперед посредством принятия нормативных правовых актов, регулирующих административно-правовые основы деятельности полиции в сфере безопасности дорожного движения. Анализ источников правового регулирования, позволяет сделать вывод о том, что в России существует определенный механизм борьбы с дорожно-транспортным травматизмом. Однако действующее законодательство имеет ряд существенных недостатков, влияющих на положительную реализацию их на практике. Деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма исполнительных органов государственной власти и местного самоуправления осложняется отсутствием систематизации основных законодательных актов в этой области, а также не регламентированы основы понятийного аппарата в исследуемой области, что порождает необходимость принятия разъяснений и уточнений, посредством указов Президента и постановлений Правительства, а также принятия региональных целевых программ.

Развернутая в стране кампания по реализации федеральной программы поставила большие задачи перед подразделениями ГИБДД, особенно в отношении «дорожного воспитания» детей, их безопасности на дорогах. Однако, по нашему мнению, состояние детского дорожно-транспортного травматизма в первую очередь зависит от проводимой сотрудниками Госавтоинспекции профилактической работы, которая будет результативна только при решении ряда проблем:

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

2) недостаточное финансирование реализации проектов на местном уровне;

3) низкая штатная численность отдельных структурных подразделений ГИБДД, в чью компетенцию входит предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма, отсутствие специальных знаний и навыков у сотрудников (педагогического и психологического образования);

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

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

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

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

Внедрение имеющегося положительного регионального опыта профилактики детского дорожно-транспортного травматизма не только в деятельность сотрудников ГИБДД, но и в органы образования, здравоохранения и другие органы различных министерств и ведомств, а также решение ряда имеющихся проблем, стоящих перед всем обществом, позволят снизить случаи детского травматизма на дорогах России.

Таким образом, нами установлено, что для создания эффективного комплекса правовых, воспитательных, идеологических, организационных мероприятий, с помощью которых подразделения полиции в тесном взаимодействии с иными органами, подразделениями и общественными организациями воздействует на общественные отношения в сфере предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, большое значение имеет исследование и анализ правовых основ, регулирующих деятельность полиции в этой области.

2. Международный опыт предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма

Каждые сутки на дорогах России погибают и получают увечья дети. В конце каждого календарного года сотрудники Госавтоинспекции подводят итог статистических данных по всем фактам гибели людей в результате ДТП и эта статистика абсолютно не утешительна. Таким образом, можем констатировать тот факт, что эта проблема в Российской Федерации приобрела огромные масштабы. Катастрофическая обстановка сложилась в связи с тем, что в разы увеличились темпы роста количества автомобилей, существуют явные проблемы в организации улично-дорожной сети, остро стоит проблема финансирования ремонтных работ и работ по их содержанию, а о культуре вождения вообще говорить не приходится.

Деятельность в рамках проекта началась в сентябре 2010 года с проведения обсервационных исследований масштабов использования ремней безопасности и обследований в области знаний/отношения/практики, а также создания потенциала для воздействия на поведение пользователей дорог. На основе результатов началась новая крупная кампания общественного маркетинга сначала в Липецкой области в ноябре 2010 года, а затем в Ивановской области в мае 2011 года. Кампания проводилась под девизом «Не разрывай линию жизни», который хорошо соответствовал логотипу кампании — ремни безопасности с нанесенной на них линией электрокардиограммы. Во время кампании транслировались видеоклипы и радиосюжеты, ориентированные на определенные группы населения, проводилась уличная реклама и целый ряд акций в области общественной информации. Эти акции были разработаны и проведены при поддержке местной ГИБДД¹.

По нашему убеждению, для того, чтобы добиться высоких результатов в деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма необходимо обозначить основные факторы риска, способствующим совершению ДТП с участием детей и приводящим в результате к тяжелым последствиям, таким как летальные исходы, травмы, инвалидность, психологические травмы, и проработать основные меры по борьбе с обозначенными факторами.

Основными факторами риска являются:

1. Превышение скоростного режима;
2. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного опьянения;
3. Пренебрежение использованием ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

¹ См.: Материалы интернет-сайта [Электронный ресурс]. URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/rus/ru (дата обращения: 10.06.2015).

Что касается первого указанного фактора риска, то борьба с ним в настоящее время ведется во всех странах мира. Опираясь на данные Доклада о состоянии безопасности дорожного движения 2013, более половины стран установили предельную скорость в городах 50 км/ч, на них приходится менее половины (47 %) мирового населения. Кроме того, почти в половине стран отсутствует уполномочивающее законодательство, позволяющее местным властям изменять национальные ограничения скорости. В целом по миру лишь 59 стран не только установили общегосударственные ограничения скорости в городах менее чем 50 км/ч или на уровне 50 км/ч, но и позволяют местным властям ужесточить эти ограничения в соответствующих случаях. В этих странах проживает 2,67 млрд человек, т. е. лишь 39 % населения планеты¹.

В России максимальная разрешенная скорость движения в городе составляет 60 км/ч². Многие из автолюбителей пренебрегают данным правилом и в городе позволяют себе ехать со скоростью 80 км/ч, объясняя это тем, что штраф выписывается, когда максимально разрешенная скорость движения превышена на 20 км/ч. Данный факт является безответственностью со стороны водителей, так как они забывают о том, что целью управления автомобилем является не способность избежать штрафа или иного наказания, а уберечь себя и своих близких от возможного ДТП, ведь виновником, в случае аварии в большинстве случаев, будет тот водитель, который превысил скорость пусть даже на минимальное значение.

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

Следующий фактор риска, обсуждаемый в мире – управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, является по своей сути вопиющим фактом человеческой безответственности не только за других, находящихся рядом людей, но и за себя самого. Необходимо на государственном уровне решать задачу об укреплении механизма строжайшего соблюдения действующего в стране законодательства, в части управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения.

¹ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения 2013 // ВОЗ. Резюме.

² О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090: ред. от 22.03.2014: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Пункт 10.2 // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47, ст. 4531.

Очередным фактором риска, который представляет насущный интерес, является перевозка детей без специальных удерживающих устройств в автомобиле. Так, например, в Орловской области за 11 месяцев 2014 года выявлено 1629 фактов перевозки детей с подобными нарушениями. Зарегистрировано 66 ДТП с участием детей-пассажиров, в которых пострадало 72 ребенка¹. Обязательное использование системы детских удерживающих устройств достаточно активно пропагандируется в ряде стран с высоким уровнем жизни, таких как Австралия и Соединенные Штаты Америки, наряду с этим в странах с низким доходом они применяются редко, так как стоимость хорошего и надежного специального детского кресла составляет непосильную ношу для жителей такого рода стран. В этой связи во многих странах Европы и мира применяются специальные программы заимствования детских удерживающих устройств. В рамках этой программы родители, желающие защитить своего ребенка от травм и повреждений в дороге, за символическую плату или безвозмездно могут брать детские кресла из родильных домов или отделений. Считаем данный опыт стран, участниц указанных программ, положительным и необходимым для принятия его на вооружение в городах нашего государства. Кроме всего прочего, положительным моментом этого опыта является их пропагандистская направленность, так как в моменты передачи детских удерживающих устройств родителям разъясняется необходимость их использования и наглядно демонстрируется процесс установки кресла в автомобиле.

Ежедневно обучение в каждом детском комплексе проходят до ста детей. В Германии предусмотрена также система обучения езде на велосипеде. В 10 лет дети сдают специальный экзамен на вождение приходящим для этой цели в школу полицейским. При езде на велосипеде обязательен защитный шлем, для перевозки взрослым велосипедистом ребенка до 8 лет предусмотрена специальная прицепная тележка, оборудованная предупреждающим флажком и детским креслом с ремнями безопасности, подобным креслу безопасности для машины. На лицо тесное взаимодействие сотрудников местной полиции и детских школьных учреждений, в России в данной сфере имеется некоторый пробел и с точки зрения законодательной базы и с точки зрения практической деятельности. Кроме прочего, полиция Германии активно проводит работу по профилактике детской аварийности. Дорожные инспекторы проводят в школах практические занятия, воспитанники детских садов с воспитателем совершают походы к ближайшему светофору, где представитель местного Управления Дорожной полиции учит детей переходить дорогу. Помимо таких занятий в Германии существует ряд специальных игровых программ, включающих изучение фотогра-

¹ См.: Статистические данные Главного информационно-аналитического центра МВД России [Электронный ресурс] // Материалы официального интернет-сайта Министерства внутренних дел Российской Федерации. URL: <http://www.mvd.ru/structure1/centri/giac> (дата обращения: 11.12.2015).

фий, просмотр мультфильмов, подвижные игры и прочее. Главный принцип таких программ – чтобы ребенку было интересно не только знакомиться со знаками, но и участвовать в процессе дорожного движения. У светофоров в Германии установлены специальные таблички, на которых изображены родители, держащие за руку малыша и переходящие дорогу на зеленый свет: «Служите примером своему первенцу»¹. В отличие от российских профилактических мероприятий, в Германии они проводятся не только на бумаге, а на самом деле.

Опять же, если обратиться к опыту Австрии и Германии, то обучение детей правильному поведению на дорогах и улицах этих стран, конечно же, также начинается в семье. Родители с малых лет стараются привить ребенку мысль о том, что дорога и улица являются местами повышенной опасности, что даже просто нахождение на улице может привести к травмам или даже к смерти. Эта работа продолжается и в детском саду во время специальных занятий и прогулок. Но настоящее обучение начинается в школе. Так, в Австрийской Республике под эгидой федерального Министерства по делам образования, искусства и спорта совместно с государственными и частными страховыми обществами не только периодически печатаются и распространяются во всех девяти федеральных землях издания по трём темам: Дорожное движение и Мобильность; Дом, досуг и Спорт; Имущество и Огонь, но и разрабатываются специальные учебные программы факультативных занятий по привитию школьникам навыков правильного поведения на дорогах².

Для того чтобы наладить работу по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в субъектах Российской Федерации создаются отряды юных инспекторов движения, куда входят школьники. Целью создания таких отрядов является осуществление пропаганды в образовательных учреждениях, путем подготовки агитационных плакатов самими школьниками для своих сверстников и малышей на тему безопасности дорожного движения, проведения викторин на предмет знания правил дорожного движения, тематических бесед, участие в операциях «Светофор», «Пешеход», «Осторожно дети!» совместно с сотрудниками ГИБДД, подготовки памяток по соблюдению правил дорожного движения. По инициативе Главного управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России была разработана компьютерная игра под отвечающим за свое содержание названием «Не игра!». В этой игре детям предлагается в занимательной форме пройти путь от дома до школы с соблюдением всех правил дорожного движения. По мнению педагогов образовательных учреждений, этот проект позволил достаточно быстрыми

¹ Смородина В. А. Организационно-правовые основы пропаганды безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. С. 112.

² См.: Материалы интернет-сайта журнала «Mobilundsicher» (Германия) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mobilundsicher.de> (дата обращения: 11.12.2014).

темпами школьникам усваивать правила дорожного движения, что является положительным опытом в осуществлении пропаганды детского дорожно-транспортного травматизма.

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

Знакомство с немецкими специализированными печатными изданиями по безопасности дорожного движения свидетельствует о том, что авторский коллектив не упустил ни одну из мелочей, из которых складывается разумное и эффективное воспитание детей и родителей в духе соблюдения правил дорожного движения. Много сделано и для того, чтобы в доступной форме без нравоучений объяснить детям, что нужно делать, чтобы обезопасить себя в условиях интенсивного дорожного движения. Обосновывается необходимость ношения светлой одежды для того, чтобы сделать себя видимым, правильное прочтение дорожных знаков. Учебные пособия красочно оформлены, содержат не только картинки, исполненные в форме комиксов, но и игры, кроссворды, подборку самых необходимых для детей дорожных знаков с их толкованием. Немецкий опыт в данной сфере считаем доступным и для реализации в Российской Федерации.

В нашем государстве предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма является задачей административных органов, отделов ГИБДД, СМИ, школьных и дошкольных учреждений, общественных организаций и объединений. Необходимо также отметить, что немаловажную роль играет взаимодействие органов Госавтоинспекции с образовательными учреждениями, ведь очень важно воспитывать у детей чувство дисциплинированности и организованности, начиная с детского сада. Нельзя не сказать о роли школы в предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма, которая является своего рода начальным зве-

ном, посредством которого учащиеся знакомятся с требованиями, предъявляемыми к пассажирам и водителям, приобретают умения, навыки и привычки законопослушного безопасного поведения на улице и дороге в частности. Тем не менее, необходимо отметить, что каждый субъект взаимодействия занимается своим делом, а именно органы Госавтоинспекции могут рассказать с практической точки зрения причины, условия и факты, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий с участием детей, а представители образовательных учреждений могут преподнести эту информацию на языке, понятном обучаемым. Таким образом, сотрудник ГИБДД является носителем практических знаний, а учитель – как субъект взаимодействия – теоретических.

В этой связи, необходимо взаимное участие, желание и умение взаимодействовать, дополнять друг друга, поскольку цель у тех и других одина – создать условия для обеспечения безопасности детей на дорогах.

Таким образом, для достижения положительного результата, а именно снижения фактов дорожно-транспортного травматизма с участием детей, необходимо продолжать работу по укреплению взаимодействия структурных подразделений ГИБДД МВД России, отвечающих за проведение пропаганды безопасности дорожного движения с общественными организациями, представителями образовательных учреждений и дошкольных учреждений. А также обязательно наладить процесс регулярного обмена практическим опытом, в том числе международным. Также возможно достичь положительных результатов в деятельности по подготовке подрастающего поколения к безопасному участию в дорожно-транспортном процессе, используя системно-логический метод при организации непрерывного обучения и воспитания у детей потребности безопасного поведения в дорожном движении, строгой дисциплины и высокой культуры поведения на улицах, дорогах и в транспорте. Таким образом, для обеспечения безопасности дорожного движения необходима система непрерывной подготовки детей к такому виду деятельности, как безопасное участие в дорожно-транспортном процессе.

Показательно, например, как в Японии организована профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. В 1972 г. была организована всеяпонская кампания за учреждение детских клубов безопасности движения во всех городах и селах. Эти клубы явились развитием идеи английских «Тафти-клубов», объединивших усилия общества и частных лиц по предупреждению дорожно-транспортных происшествий. Они появились в Англии в 1961 г. при Королевском обществе борьбы с аварийностью для обучения детей правилам движения, и их организационные формы, цели и методы оказали влияние на японские клубы.

Главные цели занятий в таких клубах:

- указать детям на повсеместную опасность дорожного движения и научить их правильным действиям на дороге в любое время;

- обучить малышей основным правилам движения и воспитать у них привычки и поведение умелых и осторожных пешеходов;

- с помощью игровых занятий выработать у детей способность быстро реагировать и принимать правильные решения в различных дорожных ситуациях.

В Японии работе клубов уделяют большое внимание, здесь с дошкольного возраста начинается воспитание будущих полноценных участников движения. Клубы создаются по месту жительства, участие в них добровольное. В каждом клубе состоит от 50 до 100 членов: дети в возрасте 3-6 лет, их матери или няни. Каждый клуб возглавляет женщина-лидер, которая организует и планирует работу, поддерживает контакты с полицией, детсадом, собирает методические пособия. Занятия в клубе ведутся в соответствии с общегодовой учебной программой, в рамках которой проводится 12 ежемесячных занятий¹.

Представители органов полиции в Финляндии для предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма наибольшее внимание уделяется воспитанию и правильному обучению детей в духе соблюдения установленных норм и правил на дорогах. На муниципальном уровне совместно с полицейскими разрабатываются планы по обеспечению безопасности в отдельно взятом субъекте. Таким образом, мы наблюдаем тот факт, что именно муниципалитеты играют ключевую роль в наведении порядка на дорогах страны, кроме того помощь финским полицейским в этой сфере оказывают объединения родителей, которые на добровольной основе регулярно производят раздачу школьникам светоотражателей, а также органами исполнительной власти привлекают их для помощи в выявлении фактов перевозки детей без специальных детских удерживающих устройств.

Главенствующей организацией безопасности дорожного движения Финляндии является организация «Лиикеннетурва», которая создана при поддержке Правительства страны и имеет статус государственно-общественной организации и преследует основную цель, заключающуюся в обеспечении безопасности дорожного движения на дорогах страны, при помощи обучения и воспитания молодого поколения, а также пропаганды безопасного поведения в условиях дорожной сети, которая необходима для формирования общественного мнения по вопросам предупреждения ДТП с участием детей. Финансирование этой организации осуществляется за счет отчислений от обязательных страховых взносов владельцев транспортных средств и членских взносов.

В Финляндии создана система непрерывного воспитания и обучения всех возрастных категорий участников дорожного движения. В работе по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма важным направлением деятельности является семейное воспитание. Работа с семьей

¹ Смородина В. А. Указ. соч. С. 99-100.

начинается с детской и материнской консультации, где размещают наглядную агитацию по вопросам безопасности дорожного движения, родителям показывают видеофильмы и раздают брошюры о безопасном провозе ребенка в автомобиле. Обучение детей дошкольного возраста безопасности движения происходит в детских садах и у муниципальных нянь, где для этого имеется специальный методический материал. К воспитанию культуры дорожного движения у детей школьного возраста также активно привлекаются родители, им раздается специальная литература, вместе с ребенком они разрабатывают маршрут безопасного движения в школу. Отдельного предмета, рассматривающего вопросы безопасности дорожного движения, в Финляндии нет. Школам предоставлено право решать, каким образом организовать эту работу и сколько часов ей отводить. В школе можно сдать добровольный экзамен на «удостоверение велосипедиста» и на «удостоверение водителя мопеда»¹.

Варианты борьбы с правонарушениями на дорогах с участием детей разнообразны, и для каждой страны, да даже и города они не могут быть одинаковыми, так как многое зависит от менталитета, складывающегося годами, от культуры вождения гражданами автомобиля, от инфраструктуры, от социально-экономического уровня жизни населения страны и ряда других сопутствующих факторов.

Министерством внутренних дел Казахстана, Комитетом дорожной полиции проводится целенаправленная и разносторонняя работа по предупреждению случаев детского дорожно-транспортного травматизма. Так, в целях обучения детей правилам безопасного поведения на дорогах более 90 % школьных учебных заведений республики оборудовано классами безопасности дорожного движения, и почти половина – автоплощадками. За каждой школой закреплен сотрудник дорожной полиции, который два раза в месяц проводит занятия по безопасности дорожного движения. Кроме того, адаптированные к возрасту занятия по безопасности дорожного движения проводятся и в детских дошкольных учреждениях. Стали традиционными проведение совместно с органами образования «Дней юных пешеходов», специализированных мероприятий «Посвящение первоклассников в пешеходы», различных тематических конкурсов².

Современная ситуация, складывающаяся в сфере предупреждения детского дорожного травматизма в нашей стране, стала возможна, прежде всего, в связи с отсутствием элементарной культуры вождения и культуры поведения на дорогах самих участников дорожного движения. Дети лишь повторяют поступки взрослых и нередко сами становятся жертвами беспечности и невнимательности на дороге.

¹ Смородина В. А. Указ. соч. С. 104.

² См.: Материалы официального интернет-сайта Министерства внутренних дел Республики Казахстан [Электронный ресурс]. URL: <http://mvd.gov.kz> (дата обращения: 01.12.2015).

Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций период с 2011 по 2020 годы объявлен Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Очень важно, чтобы подрастающее поколение тоже осознало всю серьезность этих проблем. Поэтому, не маловажной частью истории пропаганды безопасности дорожного движения является образование отрядов Юных инспекторов движения (ЮИД). Датой начала функционирования этого движения принято считать 18 мая 1973 года, когда коллегия УМВД Мособлсполкома, Секретариат МК ВЛКСМ и коллегия Мособлоно утвердили Положение об отрядах юных инспекторов движения (ЮИД). И вот уже более 40 лет отряды Юных инспекторов движения России, совместно с сотрудниками подразделения пропаганды Государственной инспекции безопасности дорожного движения, выполняют свою главную задачу, принимая активное участие в пропаганде правил дорожного движения среди детей и подростков.

Отряды Юных инспекторов дорожного движения были созданы по инициативе Главного управления ГАИ МВД СССР подполковника милиции Овчаренко Ларисы Николаевны. Отряды ЮИД организовывались при школах, ЖЭКах, в пионерских лагерях, во внешкольных учреждениях и клубах. Юными инспекторами движения могли быть школьники в возрасте от 12 до 16 лет, принимающие активное участие в изучении и пропаганде правил дорожного движения. К концу 1973 года по СССР насчитывалось около 14 тыс. отрядов ЮИД. Воспитание человека высокой культуры, законопослушного гражданина своей Родины, с высоким уровнем правосознания, гуманного отношения к людям, уважения к старшим, к славным боевым традициям своего народа – одна из основных задач деятельности движения ЮИД России.

Слеты-конкурсы, соревнования организовывались при непосредственной поддержке подразделений ГАИ и проходили на базах Дворцов пионеров и оздоровительных лагерей. При Дворцах пионеров работали кабинеты по Правилам дорожного движения, которые оснащались стендами с дорожными знаками, макетами перекрестков. Как правило, здесь располагались штабы ЮИД.

В годы становления ЮИДовского движения в службе пропаганды ГАИ работали увлеченные своим делом инспекторы ГАИ, которые с энтузиазмом координировали работу с руководителями всех структур управления образования, комиссией по БДД, автопредприятиями, тогда за каждой школой были закреплены шефы. Совместно с ЮИДовцами организовывались и проводились совместные агитпробеги, автотранспортные предприятия предоставляли автотранспорт службы безопасности, на которые вывешивались транспаранты с агитационным материалом, в агитпробегах участвовали даже грузовые автомобили.

Кроме того, создавались специальные маршруты общественного транспорта, например, «Агиттрамвай», проезд в котором сопровождался

разъяснительной работой со школьниками и их родителями по Правилам дорожного движения. В 80-х и 90-х годах Госавтоинспекция осуществляла тесное сотрудничество со службой гражданской обороны. Во многих регионах работала система оповещения через которую по графику в эфир выходил материал для жителей с информацией о дорожном движении, происшествиях на дорогах, о мероприятиях по Правилам дорожного движения проводимых со школьниками и дошколятами совместно с Юными инспекторами движения.

В период с 1986 по 1996 год традиционными мероприятиями были слеты-конкурсы Юных инспекторов движения, которые включали в себя различные этапы. Как пример: «Разводка транспорта на макете», «Пост 03», «Волшебное колесо», «Юный регулировщик», «Смотр строя» и др. На торжественном открытии слёта командиры отрядов сдавали рапорт, отдавая «салют», ведь наряду с атрибутами юного инспектора, которые порой одевались на школьную форму, обязательно присутствовал пионерский галстук и пионерский значок. Массовый характер движение ЮИД приобретает с 1996 года. Численность отрядов достигает нескольких десятков. Отряды стали формироваться непосредственно в школах. В 1998 году ГАИ переименовали в ГИБДД и вновь служба пропаганды вместе с ЮИДом стоит на страже порядка на дорогах.

Сегодня Юный инспектор движения – активный помощник учителей, педагогов, воспитателей, Государственной инспекции безопасности дорожного движения в деле пропаганды безопасности дорожного движения и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, агитации безопасного поведения на дорогах и в соблюдении Правил дорожного движения. Юный инспектор личным примером, активной общественной деятельностью формирует у сверстников и ребят младшего возраста устойчивые навыки соблюдения законности и порядка на дорогах и улицах.

Планирование работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма должно обеспечивать: концентрацию внимания педагогов, сотрудников ГИБДД, родителей, членов отрядов ЮИД на решение главной проблемы снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма на конкретный период; определение сроков, форм и методов решения конкретных вопросов, целенаправленное и эффективное использование сил и материальных средств.

В образовательных учреждениях составляется общешкольный план профилактических мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, предусматривающий систему внеклассных и внешкольных мероприятий, работу с родителями, методическую работу с педагогическим коллективом, деятельность отряда ЮИД, решение вопросов по приобретению учебно-методической литературы и наглядных пособий по Правилам дорожного движения, «Уголка безопасности» и другие вопросы по безопасности дорожного движения. Планирование работы

осуществляется на основании плана работы органов управления образованием, образовательных учреждений, ГИБДД, а также Региональной, Федеральной целевой программы по «Обеспечению безопасности дорожного движения». Годовой план деятельности отряда ЮИД по пропаганде безопасности дорожного движения и профилактике ДДТТ на предстоящий учебный год, составляется на основании районного, городского плана, графика проведения слетов, конкурсов, фестивалей, а так же плана работы образовательного учреждения по вопросам дорожной безопасности, который утверждается директор.

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

Заключение

Подводя итог вышеизложенному, мы приходим к выводу о том, что меры, предпринимаемые в нашей стране, направленные на улучшение положения в области детской безопасности на дорогах, будут являться действенными, если исключить существующие факторы риска: превышение скоростного режима; управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного опьянения; пренебрежение использованием ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

Кроме того, необходимо отметить, что деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма является одной из важнейших и благородных задач, стоящих перед государством. Значение деятельности по снижению транспортных аварий с участием детей характеризуется не только удельным весом, но и значительным процентом смертности и иными тяжкими последствиями, в том числе и моральными. Для работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма необходимо аккумулировать все силы и средства, привлечь органы, подразделения, организации и общественные объединения для разработки комплексной стратегии профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Важным условием для совершенствования ее работы является системный подход к отбору содержания и форм деятельности. Отбор должен быть ориентирован на активное решение социальных, психологических и педагогических проблем подготовки дисциплинированных участников дорожного движения. По нашему мнению, для того, чтобы добиться положительных результатов в области детской безопасности на дорогах и снижения детского травматизма, необходимо, во-первых, совершенствование законодательной базы, во-вторых, достаточное финансирование программ, направленных на проведение профилактических мероприятий и, в-третьих, внедрение положительного опыта зарубежных стран в сфере предупреждения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Хотелось бы подчеркнуть, что для решения проблемы детского дорожно-транспортного травматизма в регионах России, в том числе и в нашем, делается многое, но, безусловно, не все возможное. Для достижения результата, а он может быть только один – сведение детского дорожно-транспортного травматизма к минимуму, необходимо:

Во-первых – комплексная программа действий на государственном уровне; во-вторых – объединение усилий всех структур общества: власти, бизнеса, ОВД, общественных организаций; на региональных уровнях; в-третьих – обязательный регулярный обмен рабочим опытом, в том числе международным. Его обобщение, анализ и применение дают возможность избежать ошибок в столь серьезном деле, ошибок, которые порой стоят

человеческих жизней, и значительно снизить стоимость отдельных проектных решений, что немаловажно в наших условиях.

Учебное пособие

Афони́на Евгения Григорьевна

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

Свидетельство о государственной аккредитации

Рег. № 1516 от 11.11.2015 г.

Подписано в печать 15.03.2016 г. Формат 60x90¹/₁₆.

Усл. печ. л. 2,31. Тираж 30 экз. Заказ № 839.

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