

С. В. Полякова

«БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»: ИСТОКИ, ИСТОРИЯ И РЕАЛЬНОСТЬ

S. V. Polyakova

TRAFFIC SAFETY: ORIGINS, HISTORY AND REALITY

В статье приводится анализ понятия «безопасность дорожного движения». Из исторического экскурса видно, как данное понятие наполнялось новым содержанием. Приводятся примеры обеспечения безопасности дорожного движения в различные исторические периоды: во времена Петра I, на рубеже XIX–XX веков и в советское время. Исходя из анализа зарубежных и отечественных подходов к определению понятия «безопасность дорожного движения», автор указывает на многомерные связи между звеньями системы «водитель — автомобиль — дорога — среда». Современные подходы к содержанию понятия «безопасность дорожного движения» рассматривают его как самостоятельную правовую категорию с точек зрения «объекта» и «сферы».

Ключевые слова: безопасность дорожного движения.

The article analysis traffic safety notion. The historic analysis shows the transformation of its meaning. Examples of traffic safety ensuring during different periods (such as the time of Peter I, in 19th — 20th centuries, and during the Soviet period) are given. Having made traffic safety definitions analysis, the author indicates linkages between the elements of the “Driver. Vehicle. Road. Environment” system. Contemporary approaches to the notion of traffic safety consider it as a law category from a point of view of its «object» and its «field».

Keywords: traffic safety.

Говоря об истоках понятия «безопасность дорожного движения», правильным будет обратиться к историческим моментам. В конце XVII века начались глубинные преобразования во всех сферах жизни российского общества (в мае 1703 г. в устье Невы Петр I заложил новый город Санкт-Петербург). Для обеспечения удобного и свободного сообщения между Петербургом и Москвой были выполнены огромные дорожные работы. Дорожные органы и полиция вели усиленную борьбу с существовавшим в то время разбоем на дорогах, стремясь обеспечить безопасность с помощью превентивных мер. 20 октября 1676 года был объявлен именной указ с Боярским приговором, он касался ограничения въезда на территорию порожних транспортов. Данный указ являлся попыткой ограничить количество транспортных средств в городе, однако именно его можно считать началом правовой работы по созданию законодательной базы для организации дорожного движения, для безопасности этого движения (в виде запретов на въезд)¹.

Развитие и совершенствование транспортных средств и сухопутных путей сообщения выдвигало качественно новые задачи по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

Обеспечение безопасности горожан в населенных пунктах, также не оставалось без внимания, указом царей Ивана Алексеевича и Петра Алексеевича от 3 января 1683 г. запрещалась быстрая езда по улицам Москвы во избежание увечий (надзор за выполнением этого указа возлагался на городских стрельцов — предшественников полицейских). Этот указ ярко олицетворяет необходимость зарождения института безопасности дорожного движения.

Во времена гужевого транспорта в России, как и в других странах мира, разрабатывались и принимались документы, касающиеся порядка движения транспортных средств, для обеспечения безопасности дорожного движения.

В соответствии с этим не согласимся с В. В. Лукьяновым, который пишет, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения возникла одновременно с появлением автомобиля².





В первой половине XIX века в Санкт-Петербурге и Москве уже действовали подробно разработанные правила дорожного движения, они касались правостороннего движения, скоростного режима, соблюдения рядности, наличия номерных знаков, появились пешеходные переходы, указывался возраст (не моложе 15 лет), с которого разрешалось управлять транспортом (этот документ назывался Наставление старостам извозчищим и извозчикам). Потребность в этих правилах появилась с большим ростом гибели горожан, особенно детей под копытами лошадей, телегами и т. д.

В 1895 году по улицам Санкт-Петербурга к Марсовому полю проследовал первый автомобиль, что вызвало новые проблемы, касающиеся безопасности дорожного движения. Начало автомобилизации (на рубеже XIX—XX вв.) повлекло изменения во всех сферах жизни общества. Уже к апрелю 1904 г. пассажирских автомобилей было около 600, а в 1906 г. только «автотакси» насчитывалось — 150. В этот период на улицах ездил различный транспорт, лошади пугались звука машин, становились неуправляемыми, что влекло опять же большой травматизм людей, движение не являлось безопасным³.

В 1910 г. Россия ратифицировала Международную конвенцию относительно движения автомобилей, подписанную в Париже в октябре 1909 года, которая вступала в силу с 1 мая 1910 года на всей территории страны как обязательная к исполнению. В конвенции содержались основные правила дорожного движения и требования к техническому состоянию автомобилей, созданы первые дорожные знаки. К этому времени «автомотопарк» России состоял из 3501 автомобиля и 1155 мотоциклов. В связи с этим в 1912 г. Московской городской думой были приняты правила дорожного движения, которые назывались «Обязательные постановления о порядке движения по городу Москве автоматических экипажей».

В последующий исторический период советская власть осуществляла контроль за безопасностью дорожного движения в рамках деятельности милиции по «охране революционного порядка и гражданской безопасности», сформулированной в Инструкции «Об организации Рабоче-Крестьянской милиции», утвержденной постановлением народных комиссаров по внутренним делам и юстиции. К ведению милиции относилось: «Обеспечение порядка в местах общего пользования, а равно наблюдение за исправным состоянием дорог, мостов, гатей, улиц, площа-

дей и прочее, а также надзор за порядком движения на них». В инструкции милиционерам Рабоче-Крестьянской милиции (1918 года) указывалось, что «милиционер поддерживает на улицах своего поста свободное и безопасное движение».

В рассматриваемый период было принято много и других нововведений для безопасности дорожного движения⁴. Хронограф законов, касающихся безопасности дорожного движения с 1683 по 1940 гг., это наглядно показывает⁵.

С точки зрения социальных, естественных и технических наук безопасность дорожного движения представляет собой сложное явление — это отражается и в определениях понятия «безопасность дорожного движения», сформулированных в разных областях научного знания. В рамках транспортной психологии, например, Д. Клебельберг определяет «безопасность дорожного движения» как отсутствие «закономерных опасных условий и поступков, приводящих к дорожно-транспортным происшествиям». При этом не исключается случайное появление каких-то неожиданно возникающих опасностей, даже дорожных происшествий⁶.

Ранние методы научного анализа безопасности дорожного движения основывались на однокомпонентных структурах, относительно изолированных областях моноблочных моделей. Системный подход, как один из основных методологических направлений современной науки, обусловил смещение акцентов и рассматривает многомерные взаимосвязи между звеньями системы «водитель — автомобиль — дорога — среда» (ВАДС)⁷.

«С системной точки зрения дорожное движение (в том виде, как оно определено ФЗ «О безопасности дорожного движения») можно рассматривать как социотехническую систему, связанную единством социальных и технических элементов»⁸.

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» в ст. 2 «безопасность дорожного движения» определяется как «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий»⁹.

Анализ зарубежных научных подходов к определению понятия «безопасность дорожного движения» позволил выделить следующие критерии:

— безопасность дорожного движения как условие реализации государством (правительством) намеченных целей в области социально-экономической политики;

— безопасность дорожного движения как условие устойчивости участника дорожного движения к угрозе аварийности в дорожно-транспортных происшествиях;

— безопасность дорожного движения как приоритет международной безопасности;

— безопасность дорожного движения как условие пресечения нелегальных видов экономической деятельности (мошенничество, контрабанда наркотиков, кражи грузов и транспортных средств).

Учитывая перечисленные основные критерии, понятие «безопасность дорожного движения» можно рассматривать как самостоятельную правовую категорию, так как оно основано на анализе реальной правовой действительности. Поэтому категория «безопасность дорожного движения» отражает реальные правовые явления и имеет свое функциональное назначение — обеспечение и восстановление правопорядка, предупреждение правонарушений¹⁰.

В современных гуманитарных научных исследованиях возросло количество работ, посвященных проблемам безопасности вообще (государственная, политическая, экономическая, социальная, правовая, общественная, духовная и др.). К настоящему времени уже можно говорить о появлении теории безопасности — науки о предвидении режимов функционирования системы, угрожающих ее существованию, и мерах по их предотвращению¹¹.

В рамках классификации видов безопасности могут применяться различные категории: в зависимости от *сферы*, в которой необходимо создать условия для устранения угроз, например, экономическая безопасность, социальная безопасность и т. д. в зависимости от *объекта* — безопасность государства, безопасность города, общественная безопасность, личная безопасность конкретного человека и т. п.¹²

Обозначенный подход позволяет рассматривать «безопасность дорожного движения» и с точки зрения *объекта* (например: безопасность участников дорожного движения — водителей, пешеходов) и с точки зрения *сферы*.

Под «безопасностью в *сфере* дорожного движения понимается специфическое состояние упорядоченных в результате нормотворчества и правореализации общественных отношений с целью исключения реальных и потенциальных угроз для участников дорожного движения, обеспечения степени и качества их защищенности от дорожно-транспортных происшествий и негативных последствий

эксплуатации автотранспорта при осуществлении общественно необходимого объема перемещения людей, предметов их труда»¹³.

Обозначенные подходы подразумевают социальную, экономическую и правовую стороны жизни общества, что их и объединяет. Исходя из исторического экскурса, мы видим, что социально-экономическая сторона общественного функционирования, конечно, способствует интенсификации дорожного и транспортного развития, включение его в новые сферы человеческого бытия, что влечет разработку новых ракурсов анализа и понимания содержания понятия «безопасность дорожного движения».

Для современной России проблемы обеспечения безопасности на дорогах относятся к числу имеющих общенациональное значение. Они приобрели особую остроту в последнее десятилетие в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры, потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкой дисциплиной его участников. Ежегодно в совершаемых ДТП гибнет порядка 30 тысяч человек, десятки тысяч получают травмы различной степени тяжести, причиняется многомиллионный материально-финансовый ущерб¹⁴.

С этими выводами невозможно не согласиться, и стоит отметить, что высокие темпы экономического развития требуют более эффективного функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и более пристального внимания к «человеческому фактору» — поведению участников дорожного движения (правовое сознание, дисциплина, личная ответственность).

Выводы:

Понятие «безопасность дорожного движения» появилось очень давно, но длительное время не было закреплено в законе, оно развивалось и наполнялось правовым смыслом в соответствии с социально-экономическим развитием и потребностями общества в безопасности на дорогах.

Понятие «безопасность дорожного движения» на данный момент характеризует институт безопасности дорожного движения, подкрепленный законодательно и отражающий его как процесс степени защищенности участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.



В последнее время в научной литературе повысился интерес к разработке содержания и смыслового наполнения понятия «безопасность дорожного движения». Можно выделить ряд подходов,

которые характеризуют «безопасность дорожного движения» как самостоятельную правовую категорию, и рассматривать ее с точек зрения объекта и сферы.

Примечания

1. См.: Рифицкий Г. П. Безопасность дорожного движения в России: история и современность. — М.: МосУМВД России; Книжный мир, 2005. — С. 7—8.
2. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения. — М.: Транспорт, 1983. — С. 5.
3. См.: Рифицкий Г. П. Указ. соч. — С. 21—43.
4. История автомобильного транспорта России (до 1917 года). — М., 1994. — С. 59—64.
5. Колесников Д. В. Россия: организация безопасности дорожного движения. Хронограф 1663—1940.
6. Клебельсберг Д. Транспортная психология / пер. с нем.; под ред. В. Б. Мазуркевича. — М.: Транспорт, 1986. — С. 22.
7. Клиновштейн Г. И., Афанасьев М. Б. Организация дорожного движения: учебник для вузов. — 5-е изд. перераб. и доп. — М.: Транспорт, 2001. — С. 12.
8. Майоров В. И. К вопросу о правовом регулировании в сфере дорожного движения // Законы России: опыт, анализ, практика. — 2007. — № 11. — С. 25.
9. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.07.2012) «О безопасности дорожного движения».
10. Томилова А. В. Анализ научных подходов к определению понятия «безопасность дорожного движения» // Вестник Челябинского государственного университета. — 2008. — № 2. — С. 25—29.
11. Могилевский В. Д. Системная безопасность: формализованный подход // Проблемы внутренней безопасности России в XXI веке: мат-лы конф. / под. ред. В. А. Возженникова. — М., 2001. — С. 86.
12. Цисар Л. А. Проблемы определения понятия национальной безопасности в России и ее виды // Безопасность бизнеса. — 2005. — № 1. — С. 52.

References

1. Sm., Rifitsky G. P. Traffic Safety in Russia: History and Present-day Condition. Moscow. Book World. 2005. pp. 7 — 8.
2. Lukyanov V. V. Traffic Safety. Moscow. Transport. 1983. p. 5.
3. Sm., Rifitsky G. P. Traffic Safety in Russia: History and Present-day Condition. Moscow. Book World. 2005. pp. 21 — 43.
4. Russian Automobile Transport History till 1917. Moscow. 1994. pp. 59 — 64.
5. Kolesnikov D. V. Russia: Traffic Safety Management. Chronograph 1663 — 1940.
6. Clebelsberg D. Transport Psychology. Moscow. Transport. 1986. p. 22.
7. Clinkovstein G. I., Afanasiev M. B. Traffic Safety Management. Moscow. Transport. 2001. p. 12.
8. Mayorov V. I. To the Legal Ruling of Road Traffic // Law of Russia: Experience. Analysis. Practice. 2008. Vol. 11.
9. Federal Law # 196-FZ of 10.12.1995 “About Traffic Safety”.
10. Tomilova A. V. The Analysis of Scientific Approaches to Traffic Safety Notion Definition // Chelyabinsk State University Bulletin. 2008. Vol. 2. pp. 25—29.
11. Mogilesky V. D. System Safety: Formal Approach // Russia's Internal Safety Problems in 21st Century Conference Materials. Moscow. 2001. p. 86.
12. Cisar L. A. The Problems of National Safety Notion in Russia and its Forms // Business Safety. 2005. Vol. 1. p. 52.
13. Mayorov V. I. The Concept of Traffic Safety: Theoretical Basics // South-Urals State University Bulletin. Law Series. 2012. Vol. 7. p. 101.
14. Kvitchuk A. S. the System of Traffic Safety Ensuring in Russia: Historic nad Legal Research: Doctor o Law Dissertation. Saint Petersburg. 2006. p. 3.

ПОЛЯКОВА Светлана Владимировна, соискатель кафедры конституционного и административного права, Южно-Уральский государственный университет (НИУ). Преподаватель кафедры управления и права ЮУрГУ. 454080, Челябинск, пр. Ленина, 76. E-mail.: ripusik.ps@mail.ru

POLYAKOVA Svetlana Vladimirovna, competitor of Constitutional and Administrative Law Department, South-Urals State University (NRU), lecturer of Management and Law Department, 76, Lenin ave., Chelyabinsk, Russia, 454080, E-mail; ripusik.ps@mail.ru

