

УДК 614.8

DOI 10.33463/2687-122X.2022.17(1-4).1.085-090

НАТАЛЬЯ СЕРГЕЕВНА МАЛОЛЕТКИНА,

кандидат юридических наук, доцент,
заместитель начальника кафедры государственно-правовых дисциплин,
Самарский юридический институт ФСИН России,
г. Самара, Российская Федерация,
е-mail: levkovka707@mail.ru;

КСЕНИЯ АЛЕКСЕЕВНА КОРОЛЕВА,

курсант, Самарский юридический институт ФСИН России,
г. Самара, Российская Федерация,
е-mail: ksekoro18@mail.ru

ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ: ПРИЧИНЫ В РОССИИ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРОФИЛАКТИКИ

Для цитирования

Малолеткина, Н. С. Детский дорожно-транспортный травматизм: причины в России и зарубежный опыт профилактики / Н. С. Малолеткина, К. А. Королева // Уголовно-исполнительное право. – 2022. – Т. 17(1–4), № 1. – С. 85–90. – DOI : 10.33463/2687-122X.2022.17(1-4).1.085-090.

Аннотация. В статье описан ряд проблем предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в России и представлен зарубежный опыт в данной области. Проблема детского дорожно-транспортного травматизма нуждается в особом внимании из-за увеличения количества транспортных средств и интенсивности дорожного движения в стране и мире. Авторами предлагаются меры, способствующие снижению дорожно-транспортного травматизма, связанного с детьми, опираясь на уже существующие проекты в зарубежных странах, получившие положительные результаты.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, детский травматизм, правонарушение, правила дорожного движения, безопасность, несовершеннолетний.

В настоящее время Российская Федерация имеет высокие показатели в рейтинге стран по количеству погибших и пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Только в период с января по сентябрь 2021 г. произошло 12 236 несчастных случаев с участием несовершеннолетних лиц (до 16 лет), в которых погибли 422 чел. и 13 375 получили ранения, а с участием несовершеннолетних лиц (до 18 лет) –

© Малолеткина Н. С., Королева К. А., 2022



Статья лицензируется в соответствии с лицензией [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

15 263 несчастных случая, погибли 573 чел., 16 906 получили ранения. За этот период увеличилось общее число ДТП с участием детей и пострадавших [1, с. 39]. Главной причиной дорожно-транспортного травматизма является низкий уровень культуры и дисциплины поведения участников дорожного движения в качестве пешехода, пассажира или водителя. В связи с этим возрастает актуальность распространения информации о безопасности дорожного движения, необходимости проведения целесообразных мер по профилактике дорожно-транспортного травматизма.

Рассмотрим наиболее частые причины совершения дорожно-транспортных происшествий с детьми.

1. Более 45 % ДТП происходит с участием детей, которые были пассажирами в машинах. Нередко причиной данных ДТП являются нарушения со стороны водителя транспортного средства, где находился ребенок: вне населенных пунктов – выезд на полосу встречного движения; на территории населенных пунктов – нарушение правил проезда перекрестков, превышение скоростного режима и неправильный выбор расстояния между автомобилями, нарушения со стороны водителя другого транспортного средства, действия которого при несоблюдении правил дорожного движения и неаккуратной езде приводят к ДТП. В этих случаях большая часть пострадавших детей – это пассажиры, которые никак не могли повлиять на ситуацию.

2. Более 40 % ДТП связаны с детьми-пешеходами. Наиболее частой причиной ДТП с их участием является невнимательность водителей на пешеходных переходах либо движение в жилых зонах. Кроме того, дети-пешеходы попадали в аварии, переходя проезжую часть на запрещающий сигнал светофора, вне зоны пешеходных переходов, а также выходя из мест с ограниченной видимостью (припаркованный транспорт, деревья, кустарники и иные сооружения).

3. Собственная неосторожность детей-велосипедистов также является причиной многих ДТП, которых зарегистрировано свыше 10,3 % от общего количества таких происшествий с участием детей.

Дорожно-транспортная травма – это причинение вреда здоровью со смертельным или с иным исходом в результате дорожно-транспортного происшествия с участием одного или нескольких движущихся транспортных средств [2, с. 161]. Наиболее уязвимыми участниками дорожного движения традиционно являются дети, пешеходы, велосипедисты и пожилые люди. Детский дорожно-транспортный травматизм, к сожалению, постоянно увеличивается, что связано с общим ростом числа ДТП. Основными причинами дорожно-транспортного травматизма с детьми являются:

- невнимательность водителей и недостаточный уровень дорожной дисциплины;
- использование адаптера «ФЭСТ» при пристегивании ребенка в автомобиле, который не гарантирует безопасность в случае ДТП;
- отсутствие навыков выполнения мер безопасности дорожного движения и неосознанное подражание взрослым, нарушающим правила дорожного движения, чаще всего родителям;
- отсутствие систематического родительского контроля за поведением детей на улице;
- недостатки в обустройстве пешеходных переходов, влияющие на рост ДТП на таких участках;
- отсутствие специального единого учебного пособия и методического материала для обучения детей правилам дорожной безопасности.

В настоящее время для профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и обучения несовершеннолетних граждан правилам дорожной безопасности в ряде образовательных учреждений России проводятся различные мероприятия:

– Неделя безопасности дорожного движения, которая включает в себя различные так называемые челленджи («Возьми ребенка за руку», «Перевози ребенка правильно», «Внимание на дорогу»);

– акции «Письмо водителю», в которых водителям напоминают правила дорожного движения и призывают к внимательности и ответственности на дорогах;

– конкурс «Безопасное колесо», который с учетом пандемии был организован дистанционно;

– акция «Внимание – дети!», а также различные викторины и соревнования, благодаря которым малыши и школьники знакомятся с требованиями, предъявляемыми к пешеходам и пассажирам, приобретают знания и навыки безопасного поведения в дорожной обстановке [3, с. 16].

Кроме того, на просторах Интернета опубликованы различные социальные ролики, посвященные теме детского дорожно-транспортного травматизма, и иные материалы. Однако с учетом статистики очевидно, что принимаемых мер по обеспечению безопасности дорожного движения и снижению показателей дорожно-транспортного травматизма с участием детей недостаточно и требуется разработка и реализация более строгих мер.

В целях повышения эффективности принимаемых мер по профилактике дорожно-транспортного травматизма считаем целесообразным обратиться к опыту зарубежных стран. Так, в 2017 г. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) выпустила технический пакет по безопасности дорожного движения (A road safety technical package) под названием «Спасите ЖИЗНИ», который на период до 2030 года ориентирован на сокращение смертности и травматизма в результате ДТП. В данном пакете определены 6 стратегий и 22 мероприятия, направленные на устранение факторов риска, озвучены рекомендации государствам по их осуществлению для спасения жизни людей и обеспечения безопасности дорожного движения. Они касаются: управления скоростью, проектирования инфраструктуры, безопасности транспортных средств, законов и их применения, оказания неотложной помощи после аварии и руководства в области безопасности дорожного движения. Данный пакет не является универсальным решением всех проблем, он рассматривается скорее как руководство для улучшения ситуации в области безопасности дорожного движения.

Следует обратить внимание на законодательство некоторых зарубежных стран, где нарушение правил перевозки детей влечет наложение на водителя штрафа в размере от 50 до 400 евро в зависимости от страны, а в случае неоднократности размер штрафа увеличивается в два раза. Например, в Японии наказания за нарушение правил дорожного движения считаются самыми строгими в мире. Кроме больших штрафов, в отношении правонарушителя возможно тюремное заключение за ряд нарушений:

– в случае эксплуатации транспортного средства, находящегося в ненадлежащем техническом состоянии, – лишение свободы на срок до 3 месяцев;

– за передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, или в случае управления транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения – лишение свободы на срок до 3 лет;

– за повреждение технических средств и нарушение организации дорожного движения – лишение свободы на срок до 5 лет [4, с. 15].

Кроме санкций, в европейских странах проводятся различные мероприятия, способствующие предотвращению детского травматизма. Например, в странах Европейского союза рядом с жилыми домами на газоне можно увидеть информационные таблички: «Здесь проживает ребенок. Веди машину так, как если бы он был твой». Такие знаки являются частью культуры всех участников дорожного движения в этих странах. Первой страной, признавшей угрозу травматизма для ребенка, была Швеция, которая осуществляет комплексные меры по решению этой проблемы на протяжении уже более 50 лет. Приведем несколько примеров общенациональных мероприятий по безопасности дорожного движения в Швеции:

- «Мамы, папы и дети на дороге в темноте» – посвящено объяснению гражданам пользы ношения светоотражающих элементов, являясь участниками дорожного движения;
- «Водители мопедов» – проводится обучение подростков правилам дорожного движения и безопасного управления мопедами;

- «Безопасность дорожного движения с помощью Интернета для родителей и детей» – заключается в открытии страницы в Интернете для двустороннего общения родителей и детей;

- организация занятий по обучению малышей и школьников правилам безопасности дорожного движения в учебных заведениях. В качестве педагогов приглашаются представители региональных подразделений Национальной дорожной администрации и местных отделений Национального общества безопасности дорожного движения.

Благодаря разъяснительной и воспитательной работе с гражданами в зарубежных странах широко используются детские удерживающие системы (детская люлька, съемное детское кресло, дополнительное сиденье и т. п.). Так, в Великобритании и Швеции новорожденных и детей перевозят в специальных удерживающих креслах в среднем в 95% случаев, в Австралии – в 90%, в США – в 86%. При использовании детского удерживающего устройства значительно снизились показатели детского травматизма при ДТП в данных странах. В Польше создан детский клуб «Пристегнутый ремнем безопасности». Организаторы данного клуба дарят игрушки детям, которые правильно сидят в детском кресле. Данная акция реализуется и в Германии, в ходе которой раздается около 65 тыс. таких игрушек [5, с. 199].

С 1998 г. в Канаде существует общественная акция «Путь пешком – маленькие шаги к большим переменам». Определяются дни, когда родители оставляют свой автотранспорт дома или на стоянке и вместе с детьми идут в школу. Данное мероприятие проводится совместно со специалистами: полицией, которая перераспределяет транспортные потоки, контролирует движение на перекрестках, надзирает за соблюдением правил дорожного движения; представителями общественных организаций по безопасности дорожного движения, необходимых для создания безопасных условий на школьных маршрутах; учителями, предназначенными для обучения пешеходов-детей и их родителей; волонтерами, которые составляют карты для школьников, где указаны потенциально опасные участки дорог, и разрабатывают варианты оптимальных маршрутов.

В Калифорнии (США) был разработан список технологий, которые в настоящее время помогают предотвращать травмы и автомобильные аварии. Приведем примеры некоторых из них, которыми теоретически можно было бы оснастить автомобили в Российской Федерации:

- резервные камеры, также известные как видеосистемы заднего вида. Данное устройство позволяет снизить возможность несчастных случаев, когда велосипедист или пешеход попадает под удар транспортного средства, которое выезжает с подъезд-

ной дорожки или парковочного места, и у водителя нет полного обзора движения. Так как данная технология имела высокие показатели снижения несчастных случаев, с мая 2018 г. на территории Европейского союза она обязательна для всех новых автомобилей;

– алкозамок – датчик, который может заблокировать автомобиль на стоянке, если у водителя обнаружатся какие-либо следы алкоголя. Когда автомобиль обнаруживает алкоголь, его навигационная система выдает голосовое предупреждение о вождении в нетрезвом виде и препятствует его включению. В Евросоюзе принят закон об алкозамках, который гласит, что с 2022 г. все транспортные средства, произведенные в Европе, должны быть ими оснащены;

– видеодатчик сонливости. Во многих автомобилях на приборной панели установлен данный видеодатчик, который следит за лицом водителя на предмет любых признаков сонливости. Он натягивает ремень безопасности водителя или издает звуки, чтобы привлечь внимание водителя и заставить его остановиться;

– технология борьбы с безрассудным вождением. На данный момент существуют технологии, которые помогают неопытным водителям, а также дополнения для телефонов с GPS, которые предупреждают родителей, если их ребенок ведет машину излишне опасно;

– предупреждение о выезде с полосы движения. С помощью камер эта новая технология безопасности позволяет отслеживать положение транспортного средства внутри разметки полосы движения. При выезде с полосы движения при отсутствии сигнала поворота на автомобиле появится предупреждение о выезде с полосы движения. Это весьма действенный способ заставить водителя, который отвлекается, снова сосредоточиться на дороге и избежать аварии на соседней полосе движения;

– система прямого столкновения. Данная технология позволяет транспортному средству автоматически измерять расстояние между самим автомобилем и транспортным средством, которое находится впереди, а затем минимизировать скорость движения, что сводит к минимуму последствия столкновения [6].

Таким образом, опыт зарубежных стран показывает, что имеются различные меры по предотвращению дорожно-транспортного травматизма. В этих целях государствам необходимо принять меры для комплексного решения проблемы безопасности дорожного движения. Это требует участия различных государственных органов и общественных институтов в конкретных отношениях (транспорт, полиция, здравоохранение, образование и т. п.), а также принятия решений, направленных на обеспечение безопасности дорог, транспортных средств и участников дорожного движения. Данные меры содержат разработку более безопасной инфраструктуры и включение элементов безопасности дорожного движения в планирование дорожного оснащения и транспорта, улучшение медицинского ухода за жертвами ДТП, обеспечение соблюдения законодательства, а также повышение осведомленности общественности обо всех вышеуказанных мерах.

Однако меры, предпринимаемые государственными органами, будут недостаточно эффективными без активного участия в них самих граждан и в целом общественных организаций. В целях повышения эффективности мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма предлагается:

– организовать привлечение общественности к целенаправленной работе по профилактике травматизма, усилить взаимодействие на всех уровнях (начиная от муниципалитета, административного района до конкретной образовательной организации);

– разработать законопроекты по ужесточению ответственности за нарушение правил дорожного движения, применять наказание в виде лишения свободы не только в

случае дорожно-транспортного происшествия, повлекшего тяжкий вред здоровью либо смерть человека, но и в случае допущения других менее тяжких правонарушений (по этому поводу неоднократно высказывались исследователи [7–9]);

– проводить массовые беседы, внеурочные занятия, кружки по пропаганде правил дорожного движения среди школьников, студентов и родителей, при которых уделять особое внимание работе с детьми, имеющими вело- или мототехнику; осуществлять контроль знаний по безопасности среди учеников в том числе путем организации интеллектуальных игр и викторин по изучению истории правил дорожного движения и самих правил;

– ввести обязательную учебную дисциплину в образовательных учреждениях по изучению правил дорожного движения на основе единого специально созданного учебного пособия;

– оснащать автомобили новейшими технологиями, описанными ранее;

– привлекать волонтеров для распространения различных акций, в том числе по использованию светоотражающих элементов на одежде несовершеннолетних и взрослых по всей стране, и т. п.

Библиографический список

1. Дорожно-транспортная аварийность в РФ за 9 месяцев 2021 года: информ.-аналит. обзор / К. С. Баканов. М.: НЦ БДД МВД России, 2021. 39 с.

2. Кущенко Л. Е., Новиков И. А., Днистренко Н. С. Обеспечение транспортной безопасности на улично-дорожной сети // Научно-технические аспекты инновационного развития транспортного комплекса. Донецк, 2019. С. 160–163.

3. Григоренко А. А., Турченкова Д. В. О возможностях применения зарубежного опыта оценки эффективности массовых мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий // Современная зарубежная психология. 2017. Т. 6, № 1. С. 15–22.

4. Квашис В. Е. К проблеме культуры противодействия преступности // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2016. № 2(32). С. 13–20.

5. Кузнецова Н. М., Казанова Л. А. Роль пропаганды в обеспечении безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования). Орел : Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2017. С. 198–201.

6. *20 Safe-Driving Technologies Available for Cars That Help Prevent Accidents in 2021*, <https://arashlaw.com/20-safe-driving-technologies-available-for-cars-that-help-prevent-accidents>.

7. Баранчикова М. В. Совершенствование законодательства как направление предупреждения дорожно-транспортной преступности // Союз криминалистов и криминологов. 2015. № 1–2. С. 40–43.

8. Бытко С. Ю. Безопасность дорожного движения: эффективность уголовно-правовой охраны // Вестник Костромского государственного университета имени Н. А. Некрасова. 2015. Т. 21, № 6. С. 159–162.

9. Танага И. В. Эффективность уголовного наказания за совершение дорожно-транспортных преступлений // Общество и право. 2013. № 4(46). С. 92–96.