

Голубничая Л. С.
L. S. Golubnichaya

К ВОПРОСУ О ПРОФИЛАКТИКЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ С УЧАСТИЕМ ПЕШЕХОДОВ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

ON THE ROAD ACCIDENT PREVENTION INVOLVING PEDESTRIANS AT NIGHT TIME

Голубничая Любовь Сергеевна – кандидат юридических наук, доцент кафедры истории и юриспруденции Амурского гуманитарно-педагогического государственного университета (Россия, г. Комсомольск-на-Амуре). E-mail: ljubanja2003@yandex.ru.

Ms. Lubov S. Golubnichaya – PhD in Law, Associate Professor, Department of History and Law, the Amur State University of Humanities and Pedagogy (Russia, Komsomolsk-on-Amur). E-mail: ljubanja2003@yandex.ru.

Аннотация. Официальная статистика констатирует факт, что значительная часть дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов происходит в темное время суток. В статье рассматриваются особенности влияния темного времени суток на совершение дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, исследуются их основные причины, главной из которых является плохая видимость пешехода на дороге. Анализируются предпринимаемые меры и предлагаются пути решения проблемы с целью снижения числа потерпевших-пешеходов в условиях темного времени суток.

Summary. The official statistics determines that the large part of the road accidents with pedestrians' involving takes place at nighttime. In the article the special features of the influence of the nighttime on the road accidents with pedestrians' involving, the main reasons of these accidents are observed. Low visibility of the pedestrians on the road is one of the most important reason of the accidents. The existing measures are analyzed and the ways of solving the problem in order to reduce the number of victim pedestrians at nighttime are proposed.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, профилактика, пешеходы, темное время суток.

Key words: road traffic accidents, prevention, pedestrians, nighttime.

УДК 343.9

Проблема безопасности дорожного движения в течение длительного времени не теряет своей актуальности. Данные официальной статистики из года в год демонстрируют стабильно высокие показатели дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП), в том числе сопряженные с причинением вреда жизни и здоровью человека (см. табл. 1).

Таблица 1

Общее количество ДТП с пострадавшими, число погибших и раненых в них (см. прим. 1)

Год	Число ДТП	Погибло	Ранено
2014	199720	26963	251785
2015	184000	23114	231197
2016	157108	18490	199544

В одной третьей части случаев от указанного числа ДТП пострадавшими являются пешеходы, причем почти в 90 % случаев имеет место наезд на пешехода (см. табл. 2)

Таблица 2

Количество и удельный вес ДТП с участием пешеходов

Год	Число ДТП		Погибло пешеходов		Ранено пешеходов	
	абсолютные данные	удельный вес (%)	абсолютные данные	удельный вес (%)	абсолютные данные	удельный вес (%)
2014	58572	29,3	7443	27,6	53718	21,3
2015	58221	31,6	7138	30,9	53719	23,2
2016	47598	30,3	5344	28,4	44468	22,3

Причинный комплекс сложившейся ситуации многообразен, сюда можно отнести такие факторы, как: несоблюдение правил дорожного движения его участниками, неудовлетворительное состояние дорог, техническая неисправность транспортных средств и др. Однако, говоря о причинах, которые порождают правонарушение, не следует забывать и об условиях, способствующих его совершению.

Одним из таких условий выступает темное время суток, о чем прямо свидетельствуют статистические показатели (см. табл. 3).

Таблица 3

Количество и удельный вес ДТП с участием пешеходов в темное время суток

Год	Число ДТП		Погибло пешеходов		Ранено пешеходов	
	абсолютные данные	удельный вес (%)	абсолютные данные	удельный вес (%)	абсолютные данные	удельный вес (%)
2014	23797	40,6	5027	67,5	19999	37,2
2015	25129	43,2	4962	69,5	21481	40,0
2016	18635	39,2	3535	66,1	16119	36,2

Под темным временем суток, согласно абз. 51 п. 1.2 Правил дорожного движения, понимается «промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек» (см. прим. 2). Опасность снижения уровня естественного освещения в контексте детерминации дорожно-транспортных происшествий кроется в особенностях анатомии человека. «В темное время суток человеческий глаз воспринимает лишь 5 % от того, что он в состоянии различить днем. Поэтому именно в этот период времени фиксируется немалая часть дорожных аварий, среди которых преобладающая часть – это наезды автотранспорта на пешеходов ..., когда водитель, в силу различных обстоятельств, слишком поздно обнаруживает идущего по дороге человека» [1, 114-115].

В отличие от большинства детерминант, указанное обстоятельство носит объективный характер, его нельзя устранить или нейтрализовать в полном объеме. Снижение зависимости аварий, сопряженных с наездом на пешехода, от данного показателя возможно только в совокупности с проведением предупредительных мероприятий по ликвидации и (или) нейтрализации иных причин и условий ДТП.

Основная причина подобных ДТП – несоблюдение правил дорожного движения его участниками: пешеходами и водителями. В первом случае в качестве главной меры профилактики должна выступать виктимологическая составляющая, направленная на воспитание культуры поведения пешехода на дороге, осознания необходимости неукоснительного соблюдения правил дорожного движения, особенно в условиях отсутствия естественного освещения. Для этого следует активно привлекать средства массовой информации, проводить разъяснительные беседы в образовательных организациях и на предприятиях, при которых особый акцент должен ставиться на повышенную опасность виктимного поведения в темное время суток. При этом «занятия должны

быть построены на основе обобщения административной и судебной практики с объяснением типичных ситуаций, предшествовавших совершению преступления или административного правонарушения и разъяснением возможных вариантов поведения в них» [3, 87].

Не следует забывать, что степень виктимности во многом обусловлена возрастными характеристиками потерпевшего. Согласно данным, представленным Е.А. Таюрской: «... каждый десятый пострадавший к моменту совершения преступления не достиг 18-летнего возраста, примерно половина из них не достигли 10-летнего возраста, а также около 15 % потерпевших были старше 50 лет» [3, 88]. В соответствии с возрастом должна быть выстроена и система мер виктимологической профилактики. Если для несовершеннолетних основной мерой превенции может служить разъяснительная деятельность всех субъектов предупреждения и личный пример поведения взрослых (особенно членов семьи) на дороге в темное время суток, то для совершеннолетних граждан более предпочтительным представляется введение повышенных административных санкций для лиц, совершивших правонарушение неоднократно или в состоянии опьянения. Для пешеходов пожилого возраста, у которых повышенный уровень виктимности обусловлен психофизиологическими изменениями, такими как снижение остроты зрения и скорости реакции, в первую очередь необходимы мероприятия, связанные с техническим переоснащением дорог и повышением их информативности, о чем будет сказано ниже.

В целях профилактики ДТП с участием пешеходов в темное время суток Правилами дорожного движения установлены не только общие требования, регламентирующие переход дороги и движение по проезжей части, но и специальные нормы, посвященные пешему движению людей в указанный временной интервал. В частности речь идет о рекомендации (а вне населенных пунктов – об обязанности) в п. 4.1 Правил дорожного движения иметь пешеходам при себе в темное время суток предметы со световозвращающими элементами и обеспечить видимость этих предметов водителям транспортных средств. Указанные элементы существенно повышают уровень видимости и заметности пешеходов водителями, поскольку увеличивается расстояние до момента их обнаружения, что, в свою очередь, позволят снизить риски ДТП. Как указывают М.М. Исхаков, И.Е. Ильина, П.И. Кокарев, Е.С. Пожидаева: «При движении с ближним светом фар расстояние видимости пешехода на дороге без искусственного освещения увеличивается с 25 до 100 м, а при дальнем свете фар – с 60 до 200 м. При движении на дороге с искусственным освещением видимость пешехода при ближнем свете фар увеличивается с 138 до 230 м соответственно» [1, 116-117].

Практика применения световозвращателей показывает, «... что на неосвещенной дороге пешеход без световозвращателя подвергается более чем 8-кратному риску несчастного случая по сравнению с пешеходом, пользующимся световозвращателем. При применении световозвращающих элементов риск гибели для пешеходов уменьшается примерно на 70 %» (см. прим. 3). Несмотря на широкую пропаганду, развернутую органами ГИБДД, а также на активную работу по популяризации использования световозвращателей в различных регионах страны: флеш-мобы, акции по распространению, мастер-классы по изготовлению и прочее, в российском обществе данная рекомендация не получила должного признания. Думается, что в данном случае будет целесообразно использовать опыт ряда зарубежных государств (Финляндия, Эстония, Латвия, Беларусь и др.) и сделать норму о применении световозвращателей императивной, с применением соответствующих санкций за ее нарушение.

Кроме того, не следует забывать и о других специальных нормах, установленных для пешеходов как участников дорожного движения в темное время суток. Так, п. 4.2 Правил дорожного движения устанавливает, что передвижение организованных пешеходных колонн по проезжей части в темное время суток допускается только при наличии сопровождающих с включенными фонарями: спереди – белого цвета, сзади – красного.

Группы детей разрешается водить по обочинам только при отсутствии тротуаров и пешеходных дорожек лишь в светлое время суток и только в сопровождении взрослых.

Вторым участником ДТП, сопряженным с наездом на пешехода в темное время суток, всегда является водитель транспортного средства. Повышение риска ДТП со стороны водителя, в данном случае, во многом обусловлено заторможенностью реакций последнего в связи с его не-

возможностью качественной визуальной оценки опасности ситуации на ночном пути. Поэтому основными мерами профилактики здесь можно назвать повышение качества подготовки водителей, их квалификации и уровня дисциплины вождения, а также улучшение условий ориентирования водителей в темное время суток.

Как отмечают Е.А. Кравцова, В.Г. Доронкин, А.А. Кравцова, у водителей автомобилей со стажем до трех лет одной из главных проблем является вождение автомобиля в ночное время, основным видом ДТП – наезды на пешеходов, а наиболее аварийным временем суток – период с 17:00 до 24:00 ч [2, 62]. Поэтому основной целью обучения в автошколах должно стать не получение первоначальных умений вождения транспортного средства, а привитие кандидату в водители необходимых знаний, умений и навыков, при помощи которых он мог бы ответственно и безопасно управлять автомобилем (мотоциклом, мопедом и т.д.) в различных условиях дорожного движения. Сдача экзаменов в ГИБДД на получение водительского удостоверения также должна быть направлена на проверку сформированности этих качеств.

Конечно, получить указанные навыки за время, отведенное требованиями на практическую подготовку кандидата в водители, вряд ли представляется возможным. Здесь в качестве положительного примера вновь можно привести опыт зарубежных стран. В частности, во Франции в 16 лет можно записаться в автошколу, и после сдачи экзамена по теоретическому курсу и практике вождения с инструктором в объеме не менее 20 ч, происходит переход на *conduite accompagnée* (вождение в сопровождении), когда инструктором становится кто-то из родных или знакомых, имеющих водительский стаж не менее 5 лет и отсутствие нарушений в последние два года. До достижения 18 лет нужно «наездить», после чего в 18 лет сдается экзамен. «То же самое, но для взрослых – *conduite supervisée*. Единственное отличие – не надо ждать 18 лет, чтобы сдать экзамен» (см. прим. 4). После чего выдаются права, которые основаны на балльной системе и изначально имеют 6 баллов из 12 возможных. Оставшиеся баллы набираются в течение трех лет при отсутствии нарушений. За нарушения баллы снимаются. Их восстановление возможно после прохождения специальных платных курсов. Если потеряны все баллы, права аннулируются. В такой ситуации придется все сдавать сначала.

Двухфазная система получения водительского удостоверения существует в Швейцарии. В первой фазе после сдачи теоретического экзамена выдаются учебные права на два года для подготовки к сдаче вождения. Затем после прохождения практикума по вождению (в среднем от 15 до 25 ч) и обязательного 8-часового лекционного курса на общие темы о безопасности вождения и поведения на дороге сдается практический экзамен, и выдаются права на 3 года. Вторая фаза предусматривает отсутствие нарушений в течение трех лет и прохождение еще двух обязательных практических курсов по безопасному движению, после чего выдаются постоянные права (см. прим. 5). Подобная поэтапная система существует в Канаде, Новой Зеландии и США, где ее эффективность доказана снижением аварийности с участием неопытных водителей на 40-60 %.

Интересным для целей настоящей статьи представляется и отечественный опыт, когда в 1970-е гг. в СССР водителям со стажем менее трех лет запрещалось выезжать в темное время суток. Следует заметить, что в 2015 г. высказывалась инициатива возродить эту норму для лиц, имеющих право на управление транспортным средством менее двух лет. Однако поддержки со стороны законодателя она не нашла и соответствующие изменения в Правила дорожного движения приняты не были.

В темное время суток интенсивность дорожного трафика существенно снижается, в результате чего у некоторых водителей складывается ощущение свободы движения и отсутствия необходимости неукоснительного выполнения требований по безопасности дорожного движения. Поэтому возникает необходимость в постоянном повышении и поддержании на надлежащем уровне водительской дисциплины.

В первую очередь речь идет о необходимости соблюдения скоростного режима, требований к освещенности транспортного средства и его техническому состоянию.

Специальная норма о снижении скорости в темное время суток в нормативных актах отсутствует, однако в условиях снижения остроты зрительного восприятия данное правило продиктова-

но жизнью. Следует помнить, что в населенных пунктах предельно допустимая скорость составляет 60 км/ч, а вне населенных пунктов – 90 км/ч. Конечно, за превышение скорости сверх норматива в пределах 20 км/ч лицо не привлекается к ответственности, однако ее увеличение прямо пропорционально ведет к увеличению тормозного пути транспортного средства, что может оказаться критичным в совокупности с другими неблагоприятными факторами, к которым относится и темное время суток.

Требования к использованию внешних световых приборов транспортных средств в темное время суток имеют достаточно детальную регламентацию, о чем свидетельствуют п.п. 19.1, 19.3, 19.4, 19.8 Правил дорожного движения. Подобное внимание законодателя к вопросу освещенности транспорта вполне объяснима: исполнение данных норм позволяет не только улучшить видимость дорожной обстановки для водителя, но и сделать заметнее транспортное средство для других участников движения. Именно поэтому в соответствии с п. 2.3.1 «Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» водителю запрещено движение при негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток.

Немаловажное значение при профилактике ДТП с участием пешеходов в темное время суток имеет и дисциплина водителей, не являющихся их непосредственными участниками. В частности, о соблюдении требований к остановке и стоянке транспортного средства, предусмотренных п.п. 12.4 и 19.3 Правил дорожного движения. В первом случае речь идет о запрете остановки транспортного средства на пешеходном переходе или ближе 5 м перед ним, поскольку тем самым создается ограниченная видимость для других участников движения. Вторая норма налагает обязанность на водителя при остановке и стоянке в темное время суток на неосвещенных участках дорог включать на транспортном средстве габаритные огни. Нарушение указанных положений в темное время суток существенно повышает риски ДТП, связанных с наездом на пешеходов. Кроме того, в п. 19.2 Правил дорожного движения закреплено, что водитель должен переключать дальний свет фар на ближний для исключения возможности ослепления других водителей.

Еще одна составляющая, которую нельзя обойти вниманием в рамках темы настоящей статьи – техническое оснащение и информативность дорог. Не вызывают возражений неоднократно высказывавшиеся в научных публикациях предложения по устройству искусственного освещения дорог, автономных систем освещения пешеходных переходов вне населенных пунктов, установке экранов для защиты от ослепления, знаков с высокими светоотражающими характеристиками, световых информационных табло, светофоров со звуковым сопровождением и таймерами, нанесение цветной дорожной разметки [1; 3; 4; 5].

Как указывают И.М. Царенкова, А.И. Доля, И.В. Трушков: «Из всех мероприятий по улучшению в темное время суток условий движения наиболее активно влияет на уменьшение количества ДТП и степени их тяжести устройство искусственного освещения, характеристики которого обеспечивают нормативные требования по показателям освещенности проезжей части дорог» [5, 114-115]. Здесь важно соблюсти технические параметры, поскольку неправильная установка источников света может привести к нечитаемости знаков и ослеплению участников движения. Остальные мероприятия направлены на повышение информативности дорог в целях сделать использование последних более безопасными и удобными как для водителей, так и для пешеходов.

Статистические данные, приводимые исследователями, свидетельствуют о том, что применение подобных мер способствует снижению количества аварий с участием пешеходов в темное время суток на 40-70 % [4, 203; 5, 941]. Помимо этого, представляется необходимым обустройство «островков безопасности», надземных и подземных переходов, разделительных полос и ограждений, препятствующих выходу пешеходов на проезжую часть в неположенных местах. Не менее важно соблюдать требования по информированию участников дорожного движения о проведении ремонтных работ, а также по уборке препятствий по обочинам дорог в районе пешеходных переходов, затрудняющих обзор (например, сугробов в зимний период).

И, наконец, не следует забывать об осуществлении надлежащего контроля за поведением пешеходов и водителей, а также пресечения соответствующих правонарушений в темное время

суток со стороны органов ГИБДД. Особую значимость этот тезис приобретает в ситуациях, когда, например, имеет место изменение режима работы светофоров на перекрестках либо перенос нерегулируемого пешеходного перехода. В первом случае практика демонстрирует, что зачастую как водители, так и пешеходы начинают движение на желтый сигнал, предполагая, что он предупреждает о предстоящей смене красного сигнала на зеленый, тогда как для них продолжает действовать запрет движения. Во втором случае пешеход «по привычке» пересекает проезжую часть там, где раньше находился пешеходный переход, не обращая внимания на отсутствие соответствующих дорожных знаков и горизонтальной разметки («зебры»).

Таким образом, для успешной профилактики ДТП с участием пешеходов в темное время суток требуется системный подход к анализу их причин, слаженность действий всех субъектов предупредительной деятельности для выработки и реализации соответствующего комплекса превентивных мероприятий, а также создание реальных условий безопасности дорожного движения, что в конечном итоге позволит значительно снизить риски аварийности и, как следствие, снизить количество пострадавших в результате наезда транспортного средства в темное время суток.

ЛИТЕРАТУРА

1. Предотвращение дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом автотранспорта на пешехода в условиях недостаточной видимости / М. М. Исхаков, И. Е. Ильина, П. И. Кокарев, Е. С. Пожидаева; отв. редактор Д. А. Захаров // Организация и безопасность дорожного движения: материалы VIII всерос. науч.-практ. конф., 12 марта 2015 г. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2015. – С. 114-118.
2. Кравцова, Е. А. Обучение молодых водителей как фактор обеспечения безопасности дорожного движения / Е. А. Кравцова, В. Г. Доронкин, А. А. Кравцова // Транспорт. Экономика. Социальная сфера (Актуальные проблемы и их решения): сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф. / МНИЦ ПГСХА. – Пенза: РИО ПГСХА, 2014. – С. 61-64.
3. Таюрская, Е. А. Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений / Е. А. Таюрская // Известия Байкальского государственного университета. – 2006. – № 4. – С. 87-88.
4. Терещук, А. В. Повышение информативности уличной дорожной сети в темное время суток / А. В. Терещук, В. В. Горина // Молодой ученый. – 2016. – № 15 (119). – С. 201-204.
5. Царенкова, И. М. Безопасность движения на автомобильной дороге в темное время суток / И. М. Царенкова, А. И. Доля, И. В. Трушков // Архитектура, строительство, транспорт: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (к 85-летию ФГБОУ ВПО «СибАДИ»). – Омск: СибАДИ, 2015. – С. 938-944.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Здесь и далее, если не указано иное, статистические данные представлены за январь-декабрь 2014 г., январь-декабрь 2015 г., январь-ноябрь 2016 г. Источник: Сведения о показателях безопасности дорожного движения // Официальный сайт ГИБДД РФ. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/stat/>
2. Здесь и далее Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 10.09.2016 г.) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Официальный интернет-портал правовой информации. Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru>
3. Международный опыт применения световозвращающих элементов // Официальный сайт ГИБДД РФ. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/mens/peshexhodam/reflector/experience/>
4. Подробнее о французской системе обучения водителей см.: Асеев, О. А. Обучение водителей категории «В» во Франции / О. А. Асеев // Ученые заметки ТОГУ: электронное научное издание. – Т. 5. – 2014. – № 4. – С. 1305-1308.
5. Подробнее о швейцарской системе обучения водителей см.: Ткаченко, Д. А. Сравнение методов обучения водителей категории «В» в Швейцарии и России / Д. А. Ткаченко, П. А. Пегин // Ученые заметки ТОГУ: электронное научное издание. – 2014. – Т. 5. – № 4. – С. 1072-1076.