

ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ КАК УЯЗВИМЫХ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

***Аннотация:** В данной статье автором рассматриваются правовые проблемы обеспечения безопасности пешеходов как уязвимых участников дорожного движения.*

***Аннотация:** Бул макалада автор тарабынан жол кыймылынын алсыз мүчөсү болгон жөө жүргүнчүлөрдүн коопсуздугун камсыз кылуудагы укуктук маселелерди караган.*

***Annotation:** In this article the author examines the legal problems of ensuring the safety of pedestrians as vulnerable road users.*

***Ключевые слова:** Обеспечение безопасности дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, пешеходы, правила дорожного движения.*

***Негизги сөздөр:** Жол кыймыл коопсуздугун камсыздоо, жол-транспорт кырсыгы, жөө жүргүнчү, жол кыймылынын эрежелери.*

***Keywords:** Road safety, road traffic accidents, pedestrians, traffic rules.*

В 2010 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, единогласно приняла резолюцию, призывающую к Десятилетию действий в сфере безопасности дорожного движения - 2011-2020 гг. Опубликованный в 2013 году Доклад, по сути, является первым докладом в рамках Десятилетия и третьей точкой для международного сравнения (в докладе используются данные 2010 года).

Согласно Докладу о состоянии безопасности дорожного движения в мире, почти половина (46%) случаев смерти в результате ДТП в мире приходится на долю пешеходов, велосипедистов или мотоциклистов - именуемых "уязвимыми участниками дорожного движения". В экономически менее развитых странах этот процент еще выше. В ряде стран с низким и средним уровнем доходов на долю уязвимых участников дорожного движения приходится до 80% случаев смерти в результате ДТП [1].

Важной цифрой в докладе является глобальная оценка уровня смертности на дорогах, так по данным Доклада 2013 года этот показатель составил около 1,24 миллиона человек. При этом еще от 20 до 50 миллионов получают травмы различной степени тяжести. Эти травмы и смерти оказывают огромное влияние на семьи пострадавших, жизнь которых часто

меняется безвозвратно от этих трагедий, и на сообщество, в котором эти люди жили и работали.

За 2013 год в Кыргызстане в дорожно-транспортных происшествиях погибли 1 тысяча 217 человек. Для сравнения: ровно столько же погибло советских военнослужащих в 1987 году в Афганистане. Где - в отличие от мирного Кыргызстана - бушевала кровопролитная война. Телесные повреждения разной степени тяжести по всему Кыргызстану в 2013 году в результате ДТП получили 10 тысяч 738 человек. Для сравнения: это примерно пятая часть так называемых "санитарных" потерь советских войск в той же афганской войне - то есть получивших ранения и контузии военнослужащих. И ещё сравнение. За все годы афганской войны погибли и умерли от ран 249 кыргызстанцев. Примерно в пять раз меньше, чем погибло в прошлом году на своей родной земле в автоавариях. Получили ранения и контузии в Афганистане 1500 кыргызстанцев. В семь раз меньше, чем в 2013 году в Кыргызстане в дорожно-транспортных происшествиях [2].

Но и в настоящее время в Кыргызстане трагические новости о погибших и раненных в ДТП, стали чуть ли, каждодневными. Так, 24 марта 2014 года примерно в 21:20 часов 27-летний водитель, управляя автомашиной марки Mercedes-307, идвигаясь по ул. Дэн Сяопина в восточном направлении, напротив дома № 408, совершил наезд на пешехода. В результате дорожно-транспортного происшествия, пешеход молодой человек, ввозрасте примерно 20-25 лет, от полученных травм скончался на месте ДТП. [3].

В Бишкеке задержаны водители, которые ранее совершили ДТП и скрылись с места происшествия. По сообщению в пресс-службе ДПС ГУВД Бишкека, 3 декабря неустановленный водитель нанеустановленной автомашине, двигаясь по ули-це Дэн Сяопина, совершил наезд на пешехода и скрылся с места ДТП, оставив безпомощи 21-летнюю Алтынай. В ходе проведения рейдового мероприятия 12 декабря, сотрудниками отдела розыска дорожно-патрульной службы ГУВД Бишкека, задержан 34-летний житель с. Ново-Павловка, причастный к преступлению [4].

Основными факторами, обуславливающими высокую аварийность, продолжают оставаться: рост автомобилизации населения и несоответствие ему существующей дорожно-транспортной инфраструктуры, улучшение скоростных качеств автомобилей, недостаточный уровень технических требований к безопасности автотранспорта, недостаточная эффективность системы обеспечения безопасности дорожного движения, низкое качество подготовки и дисциплина участников дорожного движения.

Увы, перебегающий дорогу в неположенном месте человек - явление в Бишкеке распространенное. Абсурдная сцена повторяется, например, около ЦУМа и возле филармонии каждый день: пешеходы предпочитают перебежать дорогу перед машинами ровно над подземным пешеходным переходом, обеспечивающим их полную безопасность. Возле Ошского, Аламудунского и других рынков столицы, да и повсеместно, пешеходы перебегают через дороги в любом месте, несмотря на то, что в пяти - десяти метрах находятся светофоры и пешеходные переходы. Отдельные индивиды

не понимают (или не хотят понимать!!!) принцип работы светофора и переходят дорогу на *любой* свет светофора.... И самая печальная сцена - когда взрослый человек, скорее всего родитель, переводит за руку ребенка в неполюженном месте или на красный сигнал светофора. Детям бесполезно внушать правила, если они не подкреплены личным примером взрослого.

За 10 месяцев 2013 года в г. Бишкек зарегистрировано 2299 ДТП, в которых погибли 91 и ранены 2811 (1624) человек. Как видно из данных таблицы 1, основными видами ДТП являются:

- **наезд на пешехода** - всего зарегистрировано **1401** фактов ДТП, что составляет **+60,9%** от общего количества зарегистрированных ДТП, где погибло **38** и ранено **1468** человек.

- **столкновение** транспортных средств - **698** фактов, что составляет **+30,3 %** от общего количества ДТП, где погибло **34** и ранено **1079** человек.

- **наезд на препятствие** - **89 (+3,7 %)** от общего количества ДТП, где погибло **14** и ранено **131** человека.

- **падение пассажира** - **73 (+3,1 %)** от общего количества ДТП, где погибло **3** и ранено **77** человек,

- **иные** дорожно-транспортные происшествия

- **38**, на которые приходится **+1,6 %** от общего количества ДТП, где погибло **4** и ранено **56** человека.

По времени совершения самое большое количество ДТП (всего 757) приходится на период с **18.00 до 23.59** часов [5].

Таблица 1.

Анализ ДТП по времени совершения и по видам

| Вид ДТП | | | | По времени совершения | | | |
|------------------------|-------------|-----------|-------------|-----------------------|-------------|-----------|-------------|
| Наезд на пешехода | 1401 | 38 | 1468 | 00.00-05.59 ч. | 310 | 24 | 425 |
| Столкновение | 698 | 34 | 1079 | 06.00-11.59 ч. | 544 | 17 | 652 |
| Наезд на велосипедиста | 15 | 0 | 20 | 12.00-17.59 ч. | 688 | 15 | 795 |
| Наезд на препятствие | 89 | 14 | 131 | 18.00-23.59 ч. | 757 | 35 | 939 |
| Наезд на стоящее ТС | 15 | 2 | 21 | Всего: | 2299 | 91 | 2811 |
| Опрокидывание | 8 | 0 | 15 | | | | |
| Падение пассажира | 73 | 3 | 77 | | | | |
| Итого: | 2299 | 91 | 2811 | | | | |

Анализ дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов показывает, что основными причинами являются, несоблюдение Правил дорожного движения со стороны:

- **водителей, которые**- игнорируют знаки «пешеходный переход»;
 - не тормозят, когда автомобили, едущие в попутном направлении, начинают останавливаться для пропуска пешеходов;
 - превышают скорость.
- **Пешеходов, которые**
 - не знают Правил дорожного движения (учить тоже не хотят);

- переходят проезжую часть вне пешеходных переходов;
- переходят дорогу по пешеходному переходу, не глядя по сторонам;
- переходят в капюшонах, в наушниках, в состоянии алкогольного опьянения; бегут по переходу;

вальяжно "проплывают", сбрасывая темп перед остановившейся машиной;

- видя, что первый ряд автомобилей их пропускают, переходят дорогу, не убедившись в том, что машины в соседних рядах тоже останавливаются.

Предписания, касающиеся пешеходов, содержатся в статье 20 Конвенции о дорожном движении от 8 ноября 1968 года [6], согласно которой пешеходы должны по возможности не пользоваться проезжей частью, а если они ею пользуются, то они должны проявлять осторожность, не затруднять и не задерживать без необходимости движение.

Почти аналогичные правила установлены и в законодательстве Кыргызской Республики. Права и обязанности пешеходов установлены в п. 4 Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 августа 1999 года [7].

Согласно п.1.2. Правил дорожного движения "Пешеход" - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску.

На наш взгляд, понятие «пешеход» является неполным и требует дополнения по следующим основаниям.

1) Пешеходом может быть человек, который находится не только на дороге, а допустим, на пешеходном переходе.

2) В числе лиц, приравненных к пешеходам, не указаны лица, передвигающиеся на роликовых коньках, самокатах, скейтбордах (это явление особенно распространено среди молодежи).

*Учитывая вышесказанное, предлагаем дополнить понятие «пешеход» в п.1.2. Правил дорожного движения и изложить его в следующей редакции: "Пешеход" - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге, **либо на пешеходном переходе** и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, *а также лица, передвигающиеся на роликовых коньках, самокатах, скейтбордах.**

Здесь надо отметить, что велосипедист, мо-педист, мотоциклист могут быть как пешеходом, так и выступать в роли водителей. Если человек едет на велосипеде, то он - водитель, если слез с велосипеда - пешеход. Соответственно, нужно следовать правилам либо для водителей, либо для пешеходов для выполнения разных маневров.

Во многих случаях наезд на пешехода был совершен на пешеходных дорогах, когда пешеходы, видя, что первый ряд автомобилей их пропускают, переходят дорогу, не убедившись в том, что машины в соседних рядах тоже останавливаются. В связи с этим, в положение 11.5. Правил дорожного

движения [7] о запрете обгона на пешеходных переходах при наличии на них пешеходов, необходимо внести изменения и запретить обгон на пешеходных переходах, независимо от наличия на них пешеходов.

Как уже было сказано выше, по времени совершения самое большое количество ДТП приходится на период с 18.00 до 23.59 часов [5], то есть в темное время суток.

Пешеходы часто не догадываются, что в темное время суток в свете фар встречного транспорта силуэты в черной одежде практически незаметны, а носить на одежде светоотражающие элементы в Кыргызстане не принято.

Статистика гласит, что в 90% случаев наездов на пешеходов, совершенных в темное время суток, они находились на проезжей части в темной одежде без светоотражающих элементов, что не позволило водителям вовремя заметить их. Этому сопутствовали неблагоприятные погодные условия (дождь, туман), а также отсутствие освещения на дорогах.

Результаты проведенного автором опроса показывают, что пешеходы в Кыргызстане мало заботятся о собственной безопасности в темное время суток - большинство вообще не принимает никаких мер, чтобы быть видимыми, и абсолютно уверены в том, что их увидит сам водитель. Не только в Бишкеке, но и в других населенных пунктах республики дороги часто не освещаются, и пешеходы, особенно идущие по обочине, совсем невидимы для водителей. Если взрослый пешеход может предвидеть опасность, то дети, как правило, ведут себя непредсказуемо и в силу возраста не способны адекватно оценить дорожную ситуацию, поэтому введение требования об использовании световозвращающих элементов на одежде в отношении детей особенно важно. Многочисленные светоотражающие браслеты, брелоки и подвески могут сделать ребенка заметнее, что обеспечит ему безопасность на дороге.



На этой диаграмме видно, на какой дистанции пешеход виден водителю. Это результаты эксперимента, проводимого с целью выявления видимости пешехода, которое зависит от чистоты автомобильных фар.

Результаты эксперимента убедительно показывают, эффективность применения световозвращающих элементов, где человек одетый в световозвращающий жилет заметен на расстоянии 100-150 метров.[8]

Исследования сотрудников Научно-исследовательского центра Госавтоинспекции МВД России и зарубежных экспертов по безопасности дорожного движения показали, что применение пешеходами таких изделий снижает риск наезда более чем в 6,5 раз. Происходит это из-за того, что водитель обнаруживает пешехода, имеющего световозвращатели, со значительно большего расстояния. При движении с ближним светом фар расстояние обнаружения увеличивается в среднем с 2540 метров до 130-140, а при движении с дальним светом - в среднем до 400 метров.

Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России предлагает сделать обязательной, а не рекомендательной норму ПДД об использовании пешеходами в темное время суток предметов со светоотражающими элементами, сообщил замначальника ГУОБДД МВД России генерал-майор полиции Владимир Кузин [9].

В Московской ГИБДД «Газете.Рш» рассказали, что сейчас изучают опыт европейских государств, в частности Финляндии. Вся детская одежда и даже рюкзаки в обязательном порядке имеют на себе светоотражающие элементы. «Представьте, в темное время суток родители отпускают маленького ребенка гулять одного, — говорит «Га-зете.Яи» начальник пресс-службы московского управления ГИБДД Артем Иванов. — Или рано утром он идет один в школу, когда темно, или возвращается оттуда, когда уже темно. Если на его одежде нет светоотражающих элементов, то водитель его может не увидеть. А если ребенок еще и невысокого роста? Что родителям хотелось бы больше — быть уверенными, что их ребенка будет видно издали, или же сэкономить семейный бюджет?»[10]

По словам Иванова, в настоящее время производители делают интересную одежду, к примеру, со светоотражающей нитью, которая смотрится стильно. Есть различные куртки, шапочки, которые также помогут сделать ребенка заметнее на дорогах.

Представители столичной ГИБДД поддержали законопроект, однако предложили сделать фликеры обязательными не только для детей, но и для взрослых. Так, представители ведомства ссылаются на успешный опыт Белоруссии, где находится рядом с проезжей частью без светоотражающих фликеров по ПДД запрещается пешеходам вне зависимости от их возраста.

Отметим, что светоотражатели, или фликеры [11], могут быть выполнены в различных форматах: наклейки на одежду, обувь, рюкзаки и сумки, повязки, браслеты, брелоки, которые можно прикрепить к детской коляске, фликеры, приклеивающиеся к одежде с помощью утюга и т.п.

В скандинавских странах световозвращающие приспособления используются около 30 лет и имеют положительный опыт - снижение риска наезда автомобиля на пешехода в темное время суток на 85%. На законодательном уровне обязательное ношение световозвращающих

элементов на одежде существует в Белоруссии, а также некоторых странах Европы.

С учетом вышесказанного, мы твердо убеждены в необходимости дополнения Правил дорожного движения отдельной нормой следующего содержания: «В целях повышения видимости пешеходов при движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости [12] пешеходам необходимо иметь при себе предметы со свето-возвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств».

Мы осознаем, что на сегодняшний день в нашей республике многие пешеходы к этому закону не готовы, так как не понимают всей опасности нахождения в темное время суток на проезжей части, - нужна мощная кампания на телевидении и в прессе.

Также для снижения дорожно-транспортного травматизма, необходимо дополнить ПДД нормой, в соответствии с которой водители должны при вынужденной остановке и выходе на проезжую часть в обязательном порядке надевать жилеты со светоотражающими элементами. По- нашему мнению, подобные жилеты значительно повышают видимость, эффективность ношения таких жилетов доказано использованием их сотрудниками ДПС и дорожных служб.

Таким образом, в целях повышения обеспечения безопасности пешеходов, уменьшения смертности и травматизма на дорогах необходимо:

- 1) с целью повышения видимости пешеходов в темное время суток предусмотреть требование об обязательном применении светоотражающих элементов при движении по проезжей части в указанный период времени;
- 2) запретить обгон на пешеходных переходах, независимо от наличия на них пешеходов;
- 3) установить новые и заменить изношенные технические средства регулирования дорожного движения (светофоры, дорожные знаки, дорожные разметки и т.д);
- 4) пересмотреть установленные ограничения скорости (верхний и нижний предел);
- 5) решить проблемы внедрения систем видеонаблюдения и фиксации нарушений ПДД;
- 6) И самое главное: неустанно вести пропаганду соблюдения правил дорожного движения, постоянно работать над повышением уровня правосознания граждан, ведь основной причиной ДТП является человеческий фактор.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ:

1. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире: краткий обзор //www. who.int/violence_injury_prevention/road_safety_ status/2009.© World Health Organization 2009

Невероятно, но факт: на мирных кыргызских дорогах гибнут чаще и больше, чем на афганской войне. //Газета «Дело №» от 5 февраля 2014 г. С. 2-4
<http://delo.kg/index.php/shok/6783-neveroyatno-no-fakt-na-mirnykh-kyrgyzskikh-dorogakh-gibnut-chashche-i-bolshe-chem-na-afganskoj-vojne>

В Бишкеке в результате ДТП погибли два человека. 25 марта 2014, [Куртаг.kg. http://news.mail.ru/inworld/kyrgyzstan/incident/17531856/](http://news.mail.ru/inworld/kyrgyzstan/incident/17531856/)

В Бишкеке задержали водителей, скрывавшихся с мест ДТП. 13 декабря 2013К-News.kg [http:// news.mail.ru/inworld/kyrgyzstan/incident/16087088/](http://news.mail.ru/inworld/kyrgyzstan/incident/16087088/)

2. Информация Управления ДПС ГУВД г. Бишкек по обеспечению безопасности дорожного движения и охране общественного порядка за 10 месяцев 2013 года.

3. Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года. г. Вена. В редакции от 1 мая 1971 года. Кыргызская Республика присоединилась Законом КР от 13 февраля 2006 года N 41.//ИПС «Токтом»

4. Правила дорожного движения. Утверждены постановлением Правительства Кыргызской Республики от 4 августа 1999 года N 421.(В редакции постановлений Правительства КР от 3 марта 2009 года N 136, 28 мая 2012 года N 329, 27 сентября 2012 года N 656)

5. Эксперимент «Авто **Ошибка! Недопустимый объект гиперссылки.**: насколько опасны грязные фары? // http://auto.mail.ru/article/46366-eksperiment_avto_mail_ru_naskolko_opasny_gryaznye_fary/

6. ГИБДД предлагает надеть на пешеходов «фликеры», а на водителей жилеты.//«Аргументы и факты». www.russianlook.com

7. Пешеходов подсветят штрафами. Депутаты поддержали штрафы за отсутствие светоотражающих стикеров на несовершеннолетних пешеходах. // http://www.gazeta.ru/auto/2014/04/29_a_6013049.shtml

8. Обозначение flicker в англо-русском словаре имеет значение "вспышка", что соответствует эффекту внезапного появления отражаемого света световозвращателя при попадании на него света фар автомобиля и, исходя из этого, указывает на свойства товара.

9. "Темное время суток" - промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек.

10. "Недостаточная видимость" - видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобное, а также в сумерки.