

# Кардинальное совершенствование законодательного обеспечения деятельности по предупреждению причин возникновения ДТП в России



**В. А. Федоров,**  
канд. техн. наук,  
член Совета Федерации РФ,  
начальник ГУ ГИБДД МВД  
РФ в 1990–2003 гг.



**П. А. Кравченко,**  
доктор техн. наук, профес-  
сор, засл. работник высшей  
школы, научный руководи-  
тель Института безопас-  
ности дорожного движения  
Санкт-Петербургского  
государственного архи-  
тектурно-строительного  
университета  
(ИБДД СПбГАСУ)

*Основные направления государ-  
ственной политики в области  
обеспечения безопасности опре-  
деляет Президент Российской  
Федерации.*

*ФЗ «О безопасности»  
от 28.10.2010 № 390*

*В целом повышение безопасно-  
сти дорожного движения долж-  
но стать самостоятельным  
направлением государственной  
политики. Мы должны скон-  
центрировать на этом свои  
усилия.*

*Президент России В. В. Путин*

Из множества факторов, снижающих эффективность любой системы, основным является фактор несовершенства ее структуры. Известно также, что любая система создается под хорошо осмысленную и обоснованную технологию преобразования сформулированных целей в желаемый практический результат. Именно в глубинном структурном совершенствовании и в эффективных технологиях достижения целей остро нуждается сегодня российская система обеспечения безопасности дорожного движения (ОБДД). Иными словами, стране необходима научно обоснованная идеология ОБДД, которая была бы качественно отображена в действующих федеральных законах.

**Н**ормой Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 г. № 196 (закон «О БДД») является обеспечение безопасности дорожного движения как деятельности, направленной на предупреждение причин возникновения ДТП. За годы действия этого закона (в 1996–2011 гг.) на дорогах России погибло 491 837 человек (в среднем около 31 тыс. в год и 84 — в день!). Чем объяснить эти «ножницы», бросающие тень на государство, и кто из представителей власти в ответе за них?

На фоне интенсивно развивающейся в мире идеологии предупреждения дорожно-транспортного травматизма (ДТТ) — идеологии нулевой смертности на дорогах [2] — Россия по-прежнему остается в числе стран с неоправданно высоким (для ее мирового статуса и имиджа) числом гибнущих и травмируемых в дорожном движении граждан. И это происходит несмотря на то, что данная концепция (или идеология) упомянута в тексте закона «О БДД» в форме, которая на фоне случайных потерь в принципе исключает возможность неслучайной гибели и травмирования людей в дорожном движении.

Причины этих «ножниц» легко объяснимы. С научной точки зрения, из множества различных факторов, сни-

жающих эффективность любой системы ОБДД (по опыту Израиля, в области дорожного движения таковых больше тысячи), основным является фактор несовершенства ее функциональной структуры — как внутренней организации связей ее функциональных элементов и как носителя всех ее функциональных свойств. Кроме того, любая система создается на базе предварительно хорошо осмысленной и обоснованной технологии преобразования целей в желаемый результат. Таким образом, сегодня актуальной задачей является системное совершенствование и создание эффективных технологий для программ ОБДД в РФ. Ни того, ни другого в российской практике до сих пор нет.

## **Неопределенность целей и ущербность толкования концептуальных норм ОБДД**

Сегодня очевидно, суть определенной 17 лет назад в законе цели организуемой деятельности по предупреждению причин ДТП в стране не была понята и по-прежнему непонятна ни власти, ни обществу. В результате отсутствует общенациональная стратегия ОБДД как концептуальный, научно-обоснованный механизм такого предупреждения, стратегия, которая не зависела бы от личных интересов чиновников, их



взглядов, занимаемой должности и недостаточной квалификации (в особенности не зависела бы от лиц, которые обладают правом принимать законодательные и управленческие решения высшего уровня).

Термин «предупреждение» — к чести разработчиков основного системного закона «О БДД» — уже тогда соответствовал новому подходу к решению проблем, только начавшему формироваться в мире; в связи с этим он приобрел статус ключевого в формулировке цели ОБДД (и в год огласки Швецией концепции нулевой смертности на дорогах, т. е. тоже предупреждения!). Однако сегодняшнее состояние системы ОБДД таково, что позволяет заключить: смысл термина, значимость его в законе и механизм его практической реализации не были определены ни в самом законе, ни в каком-либо ином нормативном документе, развивающем его положения. Возможности хотя бы начать размышлять о проблеме в иной тональности, более близкой к тональности сегодняшнего дня, к сегодняшней понятийной среде, закон «О БДД» в то время не обеспечил.

Сейчас даже можно вполне допустить, что термин «предупреждение» как бы случайно попал в закон, и потому он до сих пор не вызывает какой бы то ни было реакции ни законодательной, ни исполнительной власти и все еще сохраняет вид не более чем красивой (похожей на шведскую) «декларации государства о намерениях».

Между тем сегодня можно утверждать, что именно нестрогость и не-

исполнение этой нормы в течение прошедших лет привели к тысячам смертей граждан. Законодатели обязаны были знать, что строгое терминологическое обозначение цели — это требование, обязательное к исполнению и являющееся входным сигналом в федеральный закон «ОБДД». И что стоящее за термином содержание выступает средством преобразования этого сигнала (или идеи, цели, требований) в тщательно (недвусмысленно) излагаемый в законе механизм гарантированного удержания государством системы дорожного движения в состоянии отсутствия опасности. Только в таком виде следовало ранее и следует сегодня воспринимать термин «предупреждение» в нашей стране. То есть так, как он воспринимается во всех развитых странах мира [1]. И только в таком толковании он может являться объектом международной гармонизации подходов к решению задачи ОБДД, к которому только приступила наша страна.

Сегодня требуется безотлагательная, срочная корректировка ошибочных или неясно изложенных положений закона «О БДД». Необходимо дополнить его недостающими терминами, внести другие, функционально и юридически обязательные изменения. По оценкам специалистов, без терминологической строгости деятельность по ОБДД, осуществляемая сегодня в стране, не может не восприниматься населением как деятельность «без ветрил», т. е. как нечто неопределенное и безответственное, протекающее по формуле «делаем то, что вы (народ) нам подскажете, — по-

этому, по словам одного авторитетного чиновника, «подсказывайте нам больше», — делаем все, что возможно, что удастся, что по карману».

Цель концепции нулевой смертности (по [1; 2]) совпадает по сути с отечественной целью предупреждения, принятой в законе «О БДД», и реализуется по формуле «на дорогах не погибает и не получает серьезных травм ни один участник дорожного движения». Реализация этой концепции требует [1]:

- наличия всеобъемлющего, т. е. функционально (!) необходимого законодательства, которого в России сегодня нет; по оценкам экспертов ВОЗ, такое законодательство может обеспечить до 50 % успеха **[там же]**;
- системной (управляемой) организации деятельности по предупреждению ДТП с государственным органом управления системой; сегодня нет ни системы, ни органа;
- наличия эффективных технологий обнаружения (мониторинга) ненормативных отклонений состояния системы, выделения из их множества опасных — запрещаемых законом «О БДД» — отклонений и предупреждения их развития в дорожном движении в опасные (тяжкие) ДТП; таких технологий также нет (отклонения, уже начавшие развиваться в дорожном движении в ДТП, — это сигнал о сбое в механизме предупреждения, которого, по заявленной в законе цели, не должно быть);
- наличия хорошо осмысленных и эффективных средств предупреждения отклонений (такие средства тоже отсутствуют);

• наличия механизма соответствующей, строго прописанной в юридическом отношении ответственности лиц, допустивших эти отклонения (также отсутствует).

Перечисленные средства должны быть обозначены в законе «О БДД» как базовые правовые нормативы общегосударственной системы ОБДД.

Российская практика все еще продолжает якобы совершенствоваться без видимого прироста в качестве, используя традиционные и малоэффективные приемы — «разработку мероприятий». При этом ничего не делается для того, чтобы произошли вышеназванные объективно востребованные принципиальные изменения. Тем самым создаются новые проблемы, тормозящие внедрение освоенной многими странами прогрессивной (а для России инновационной) технологии предупреждения ДТП, для которой требуется и включение всего государственного ресурса, позволяющего эффективно блокировать контрпродуктивную деятельность тех, кто не способен или не желает системно мыслить, и распространение коррупции.

Из-за сохранения прежней практики развитие системы закономерным образом оборачивается топтанием на месте или даже откатом назад в некоторых вопросах. Примеров немало. В течение 17 лет действует закон «О БДД» — по сегодняшним меркам, неработоспособный в главном. Тормозится принятие закона «О дорожном движении» (или лучше — «О системе дорожного движения»). Введен в действие не выверенный профессионально и мешающий решению государственной (!) задачи предупреждения причин ДТП закон «О техническом осмотре транспортных средств» — закон, который специалисты называют противоречащим не только нормам Конституции РФ, федеральным законам «О безопасности» и «О безопасности дорожного движения», другим государственным нормативам, но и, главное, — здравому смыслу!

Отсюда первый вывод: законодательство России, которое должно регулировать деятельность по ОБДД, устанавливать исключительно эффективные правовые механизмы сохранения жизни граждан в дорожном движении, не соответствует своему назначению, не выполняет свои цели и не способно обеспечивать исполнение норм (правоприменение) в реальной практике. Подтверждением этого вывода служит то,

что в стране многие годы отсутствует заявленная государством безопасность или хотя бы наблюдаемый устойчивый тренд снижения ДТП; в обществе созрело мнение о том, что проблема ОБДД «заболтана», зашла в тупик и при нынешнем отношении к ней государственной власти принципиально не разрешима; что она создает государству и его гражданам непреходящую «головную боль», постоянно генерируя поток новых проблемных вопросов.

Кроме того, в результате неизбежно накопления технологических ошибок эффективность применяемых механизмов ОБДД нивелируется — утрачивается техническая культура участников системы, которая воспитывалась десятилетиями, меняется их отношение к фактору обязательности деятельности, значимой для ОБДД. Иными словами, система допускает «привыкание» к ее нерешенным вопросам, в том числе проблемным, «привыкание» к большим цифрам гибнущих и травмируемых в дорожном движении. Она нередко демонстрирует отсутствие свойства, являющегося главным как у нее, так и у любой другой системы, — устойчивости, без которой система снимается с эксплуатации для «капитального ремонта».

Непредсказуемые и нередко катастрофические «выбросы» по фактам непрекращающихся и шокирующих дорожных трагедий — тому подтверждение. Иногда их удается отнести на счет случайности, но и такие выводы нуждаются в доказательстве. Судя по наблюдаемым фактам, система постепенно деградирует, несмотря на иногда возникающие позитивные моменты, связанные с нарастающим ужесточением штрафных санкций за особо опасные нарушения правил дорожного движения.

Однако ужесточение наказаний — это прием квазиуправления, который демонстрирует в лучшем случае сохраняемость возможности реализации принципа неотвратимости наказания. Но, как следует из науки управления персоналом, наказание не способно предупреждать ДТП; максимум, что оно может, — это временно снизить уровень их численности.

В теории и практике управления системами даже способность системы стабилизировать выходной результат считается сигналом ее наступившей деградации. Вторым таким сигналом является наблюдаемое и не устраняемое

десятилетиями отставание результата функционирования российской системы ОБДД от результатов аналогичных систем развитых стран. Успех последних создается исключительно эффективной организацией и действенными технологиями управления, которые одновременно являются эффективными средствами лечения коррупции — болезни нашего общества. Отсюда второй вывод: система структур, негативная составляющая деятельности которых может быть причиной гибели и травмирования людей, не должна оставаться без пристального внимания государства, без строгой регламентации этих видов деятельности, без системного текущего надзора (контроля, мониторинга) и системного же управления — также со строго регламентированным статусом.

Научно обоснованной идеологии ОБДД, которая была бы доведена до норм, реализуемых на практике, т. е. зафиксированных в действующих сегодня федеральных законах, в России все еще нет — она даже юридически не определена. Следствием этого фундаментального законодательного недостатка является отсутствие в стране как юридически определенной, так и практически функционирующей хотя бы «на тройку» системы управления уровнем обеспечиваемой безопасности (в строгом толковании термина). При этом, почти по умолчанию, признается, что именно система, или системная организация деятельности, является самым эффективным и фундаментальным для содержания закона «О БДД» средством предупреждения возникновения причин, способных вызвать ДТП с тяжкими последствиями.

Таким образом, при внимательном прочтении закона «О БДД» и сопоставлении вложенного в него смысла с тем, что происходит в реальной практике, легко обнаружить неспособность этого закона обеспечивать предупреждение ДТП, обозначенное в нем как главная цель. Следовательно, есть основание утверждать, что все три группы перечисленных в Федеральной целевой программе основных причин высокой дорожной аварийности в РФ невозможно устранить ни полностью, ни частично, поскольку требуемое для этого содержание соответствующей деятельности (осуществляемой для достижения обозначенной в законе цели) никогда не обслуживалось и не обслуживается управлением на системном уровне.

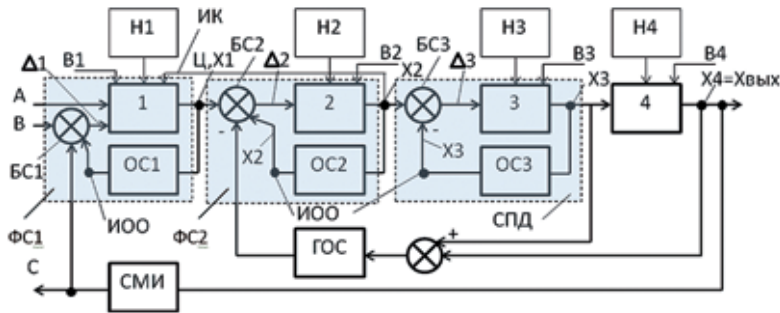


Рис. 1. Функциональная структурная схема системы предупреждения дорожно-транспортного травматизма (ОБДД) по одному из каналов системной профессиональной деятельности: А – мотивационный сигнал, формируемый оценкой мировым сообществом состоятельности государства в деле защиты граждан от травматизма в дорожном движении; В – мотивационный сигнал, формируемый уровнем доверия избирателей к избираемым депутатам законодательных органов; С – поток информирования населения ресурсом СМИ об отношении общества к результатам функционирования системы ОБДД; 1 – законодательный орган власти; 2 – технологический блок федерального органа управления системой (региональный орган ФСЗ условно опущен); 3 – технологический блок субъекта профессиональной деятельности (СПД) участника системы; 4 – система дорожного движения; ОС1, ОС2, ОС3 – внутрипроизводственные обратные связи (измерение, контроль, мониторинг) каждого функционального субъекта системы (ФС1, ФС2, СПД); ГОС – главная (отрицательная) обратная связь, обслуживающая орган управления системой; Н1–Н4 – нормативно-правовое обеспечение деятельности субъектов системы; БС1–БС3 – блоки сравнения управляющих (входных) сигналов с результатом (выходным сигналом) деятельности каждого из субъектов системы (например,  $X_2$  с  $X_3$  в форме разницы  $\Delta_3 = X_2 - X_3$ ); ИК – информационный канал;  $\Delta_1$ – $\Delta_3$  – ошибки исполнения входных сигналов (команд); В1–В3 – возмущающие сигналы (отклонения от нормативов деятельности внутри блоков системы – параметров персонала, технологий, технических средств, а также возмущения со стороны внешней среды, например колебания ресурсного обеспечения); ИОО – идентификатор (обнаружитель, определитель) опасных отказов, фиксирующий возникновение опасных отклонений в системе в онлайн-режиме.

### Механизм предупреждения причин ДТП: направления совершенствования

Исследуем принципиально значимые недостатки и упущения закона «О БДД».

Научному обоснованию функциональной модели системы ОБДД в форме, близкой по смыслу схеме, представленной на рис. 1, посвящено уже достаточно много работ и авторов этой статьи [3–11], и других исследователей [13–16]. В каждой из статей, опубликованных на значительном отрезке времени, авторы исходили из предположения, что исключена сама возможность непонимания ответственными лицами физической сути излагаемого механизма предупреждения ДТП – механизма, доступного для понимания даже тому, чья профессиональная подготовка находится на студенческом уровне. Механизм, отображенный на схеме, позволяет избежать причин возникновения ДТП, не допускать их развития в системе дорожного движения, т. е. эта его способность равнозначна предупреждению их попадания в выходной сигнал ХЗ – результат деятельности субъектов профессиональной деятельности (СПД).

Сохраняя систему в прежнем (сегодняшнем) состоянии, т. е. в фор-

ме сферы («черного ящика»), следует иметь в виду, что в последнем случае не требуется никаких знаний ни о внутренней организации такой системы, ни о влиянии любого ее параметра на конечный результат. Идеология такой сферы – подсчитывать число ДТП с последующим разгадыванием их причин, а это применительно к решению задачи ОБДД в нашей стране – нарушение основной нормы закона и путь в тупик в познании систем.

Негативная суть идеологии «черного ящика» проявляется и в том, что в нашей стране в рамках решения общей проблемы ОБДД рационально не решается такая самостоятельная задача, как развитие технологий расследования ДТП. Исторически сложилось, что она обслуживается преимущественно юристами и в меньшей степени – профильными специалистами с базовым автомобильно-дорожным образованием, т. е. теми, кто объективно способен глубоко и профессионально познать физику расследуемых явлений и обеспечить систему важной частью знаний о причинах ДТП.

Авторы считают целесообразным обратить внимание читателей на факт утраты профессионального интереса специалистов к слежению за процессом

развития интеллектуальных средств ОБДД.

Помимо упомянутых статей еще 14 лет назад в России будто бы в ответ на требования закона «О БДД» был разработан обстоятельный документ о механизме предупреждения ДТП в Российской Федерации средствами системной организации контроля исполнения норм БДД, написанный почти в терминах настоящей статьи. Документ имеет форму диссертационной, т. е. строго научной, работы [12]. Все эти годы он был доступен для ознакомления, однако его положения в стране так и не были реализованы по причинам, указанным выше.

Зрительный образ функциональной структуры системы ОБДД (рис. 1), позволяющей реализовать механизм предупреждения возникновения причин опасных (тяжких) ДТП, дает возможность предметно представить весь комплекс дефектов действующего закона «О БДД», предложить обоснованный перечень необходимой (в рассматриваемой постановке – инновационной) коррекции его положений, а также обратить внимание специалистов на неэффективное использование в РФ уже давно освоенных прогрессивных научных методов анализа состояния и решения проблемных задач ОБДД.

Механизм предупреждения ДТП (рис. 1) базируется на научно обоснованных принципах системной идеологии и построенной на ее основе общей теории управления. Он реализуется при разработке автоматических и автоматизированных систем различного назначения и различной сложности во всех развитых странах. Примеров применения данного механизма, в том числе для решения задач обеспечения безопасности в транспортных системах различных видов (на автомобильном, воздушном, железнодорожном и водном транспорте), вполне достаточно для того, чтобы пресечь любые попытки усомниться в неработоспособности этих принципов и идеологии, а также чтобы убедиться во вредности для систем ОБДД идеологии «черного ящика», позволяющей обходиться без необходимой ответственности каждого участника системы.

Схема на рис. 1 представляет алгоритм преобразования главной (общесистемной) цели (Ц) закона «О БДД» в итоговый результат деятельности (измеряемый видом и числом причин, которые могут вызвать тяжкие ДТП (ХЗ), либо числом погибших и травмированных

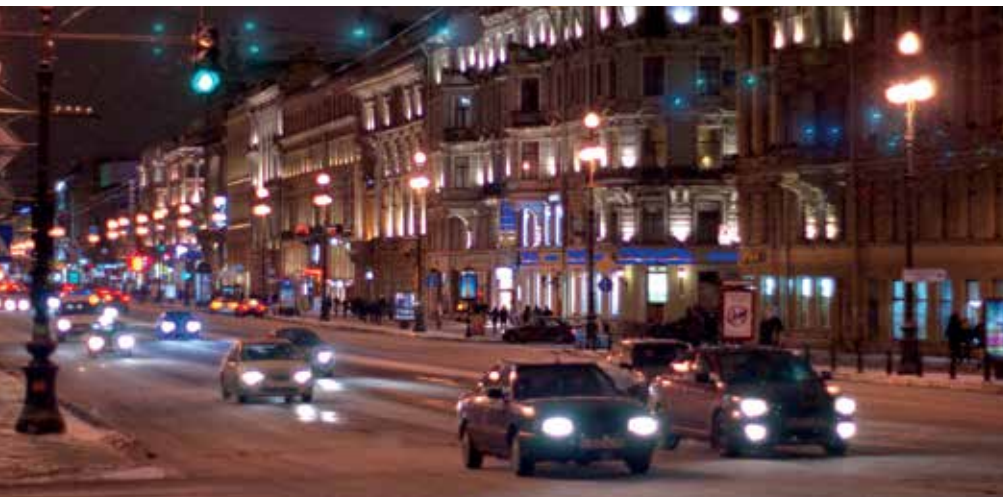


ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

в ДТП (X4). Достигнутый результат (по норме закона) должен измеряться преимущественно результатом X3 и быть максимально приближенным к результату желаемому (X1).

В связи с приведенной схемой обратимся к закону «О БДД».

Статья 2 закона определяет термин «обеспечение БДД» как деятельность, направленную на предупреждение причин возникновения тяжких ДТП. В соответствии со схемой это предупреждение развития или попадания в среду дорожного движения опасных причин, возникших в результате ненадлежащим образом выполненной работы участниками системы (сигнал X3), либо парирование такого сигнала за счет максимально быстрого реагирования на входе в систему (4) дорожного движения с тем, чтобы предотвратить возможность его развития в опасные ситуации и далее в тяжкие ДТП (выходной сигнал X4).

Системная профессиональная деятельность в исследуемой области исключительно многообразна, и каждый из ее видов осуществляется различными функционально обязательными профессиональными субъектами — участниками системы ФС1, ФС2 и множеством параллельно работающих СПД, взаимодействующих друг с другом в общих целях ОБДД (рис. 1). В целях упрощения региональный орган управления системой ОБДД (ФС3) на рисунке опущен и показана одноканальная система с одним СПД.

Множество различных субъектов, функционально связанных для достижения общей цели, в общей теории управления носит название системы. Это позволяет сделать первый вывод — о необходимости прекращения использования в практике аморфного термина

«сфера БДД» и введения в закон термина «система ОБДД» или «система предупреждения ДТП». Это будет равнозначно старту процесса создания правовой базы для перевода основной задачи закона «О БДД» — предупреждение ДТП — из области интуитивных, бесконечных, преимущественно безответственных, нередко пустых и малозначимых разговоров в область строгих, поддающихся количественной оценке и давно общепринятых в мировой практике механизмов проектирования, оценки свойств и эксплуатации (применения по назначению) сложных или больших систем, к классу которых относится и система ОБДД.

Научная база отечественной науки позволяет решать любые задачи из перечисленных групп. Как это ни парадоксально, проблемой для нее сегодня является отсутствие потребителя этой базы. Причем этот российский феномен объясняется как недостаточной квалификацией тех, кто мог бы стать не только таким потребителем, так и отсутствием у них необходимой мотивации и ответственности.

Отсюда следует второй важный вывод: поскольку деятельность каждого участника системы обязательна и организуется для достижения общей цели на тех же принципах, что и система в целом, каждый из них должен иметь:

- основной (технологический) блок (рис. 1) осуществления собственной деятельности (1–4) по преобразованию общесистемных, т. е. входных, целей (Ц) и входных (X1) сигналов в желаемый выходной результат (X3);

- каналы измерения (внутрипроизводственного мониторинга, контроля) результата собственной деятельности (ОС1–ОС3) для последующей передачи информации о достигнутом резуль-

тате, т. е. о выходном сигнале, в блок (БС1–БС3), для его сравнения с входным сигналом каждого субъекта (командой, устанавливающей величину требуемого результата);

- главный государственный канал отрицательной обратной (инспекционной) связи (ГОС);

- блок вычисления параметров отклонения ( $\Delta 1$ – $\Delta 3$ ) достигнутого результата от требуемого (целевого, встроенного в БС или не встроенного) и подготовки средств (процедур) реагирования на каждый из обнаруженных параметров этих отклонений.

Все функционально обязательные структуры системы (тонируемые на рис. 1 прямоугольники ФС1, ФС2, СПД) участвуют (благодаря отрицательным обратным связям) в уничтожении возникающей разницы  $\Delta$  между достигнутыми результатами их деятельности и требуемыми результатами (в соответствии с физическим смыслом термина «управление»).

Все перечисленные блоки обслуживают своими ресурсами полный комплекс вспомогательных подсистем обеспечения своей системной деятельности. Это и есть механизм предупреждения оперативно обнаруживаемых опасных отклонений деятельности персонала системы от установленных требований и опасных отказов технических средств. Данную функцию выполняют идентификаторы (определители) опасных отклонений и отказов (ИОО), поставляющие информацию об отклонениях и отказах головному, общесистемному и региональным органам управления системой 2. Информация об опасных отклонениях по всему множеству параллельно работающих в системе СПД используется региональным органом управления для принятия решений, требующих координации по времени, содержанию и приоритету применяемых средств предупреждения развития в дорожном движении возможных опасных причин, вызывающих эти отклонения (в Израиле таковых 18 при общем числе факторов опасности более чем 1 тыс., в Финляндии — только 8!).

Третий вывод: закон «О БДД» как стартовый общесистемный блок правил представляет собой результат одного из системно обязательных для решения задач ОБДД видов деятельности, а именно — деятельности законотворческой. То есть и в законодательном органе ФС1 (блоки 1, ОС1 и БС1), как и в любом

другом блоке системы, потенциально могут возникать факты ненадлежащего (по разным причинам) исполнения его сотрудниками предусмотренной нормативами системной деятельности. Примеры, приводимые в этой статье, подтверждают возможность таковых.

Следовательно, организация деятельности такого органа по типовой для деятельности любого участника системы схеме является функциональной необходимостью. В первую очередь она позволяет поднять уровень ответственности за качество профильной профессиональной экспертизы на стадии обсуждения проектов законов, а также — что особенно важно — на стадии концептуальной (идеологической, методологической). Во вторую очередь повышается ответственность за качество юридической экспертизы (очередность установлена исходя из большей значимости профессионального владения «здоровым смыслом», т. е. знания содержательного, не юридического, предмета законодательства). Множество обнаруживаемых сегодня в действующем законе дефектов являются следствием, с одной стороны, низкого качества как первой, так и второй экспертиз, а с другой — давно ставшей в России традиционной переоценки значимости в законодательстве юридического аспекта. Допущенные на входе в систему профессиональные (содержательные) ошибки в форме государственного норматива высшего ранга предопределяют ее неизбежный паралич. В связи с этим учет приоритетов указанной значимости должен быть также закреплен законодательной нормой.

Перейдем к четвертому выводу. В законе «О БДД» при указании в качестве основной задачи (цели) предупреждения причин ДТП не приводится формализованное определение термина «предупреждение» как одного из самых значимых для закона терминов. Это слово широко применяется в бытовой речи, но в законе оно приобретает статус юридического норматива. Кроме того, в законе отсутствует определение термина «причина ДТП», который также, исходя из целей закона, требует строгого толкования. Приведем пример формулы: техническое состояние транспортных средств является фактором влияния на ДТП, выход же фактора за его предельно допустимый уровень — это причина ДТП. Наличие такой формулы в законе «О БДД» принципиально важно. Из-за

ее отсутствия естественным образом возникает вопрос: как этот термин должен пониматься исполнителем той или иной системной деятельности и любым гражданином страны? В законе также не приведены определения таких важных терминов, как «механизм» и «средства предупреждения ДТП». Между тем не пояснить суть этих терминов — значит не определить (не обнаружить) фактов ненадлежащего исполнения своих функций (нормативно предусмотренной деятельности) персоналом системы всех уровней и, следовательно, не определить меры его ответственности, а в конечном счете не обеспечить достижения главной цели закона «О БДД». ■

*Начало. Окончание  
в следующем номере журнала  
«Транспорт Российской Федерации»*

#### Литература

1. Европейский доклад «О состоянии безопасности дорожного движения». Копенгаген: ВОЗ, 2009.
2. Концепция нулевой смертности — безопасность дорожного движения. Vägverket, Государственное дорожное управление Швеции. Апрель, 2006.
3. Федоров В. А., Кравченко П. А., Чуков В. И. Функциональность приобретаемых знаний — фундаментальный принцип формирования программ подготовки и переподготовки водителей автотранспортных средств // Автомобильный транспорт. 1997. № 11. С. 52–56.
4. Федоров В. А., Кравченко П. А. Модель подсистемы государственного контроля исполнения норм в системе управления безопасностью дорожного движения // Мат-лы 3-й Междунар. конф. «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». СПб., 1998.
5. Федоров В. А. О науке управления безопасностью дорожного движения // Транспорт Российской Федерации. 2005. № 1. С. 60–61.
6. Федоров В. А., Кравченко П. А. О концепции государственной системы управления безопасностью дорожного движения // Сб. докладов 4-й Междунар. конф. «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». СПб.: СПбГАСУ, 2000. С. 3–9.
7. Кравченко П. А. Квалификация специалистов — неиспользуемый ресурс обеспечения безопасности дорожного движения // Транспорт Российской Федерации. 2009. № 5 (24). С. 70–75.

8. Федоров В. А., Кравченко П. А. Алгоритм формирования нормативно-правового обеспечения системы управления безопасностью дорожного движения // Сб. докладов 6-й Междунар. конф. «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». СПб.: СПбГАСУ, 2004. С. 9–11.
9. Кравченко П. А. Концепция организации региональных систем подготовки водителей транспортных средств. СПб.: СПбГАСУ, 2008.
10. Кравченко П. А., Воробьев А. Г. Организационный и технологический ресурс проблемы обеспечения безопасности дорожного движения // Транспорт Российской Федерации. 2008. № 2 (15). С. 44–50.
11. Кравченко П. А. Об инновационных технологиях в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Транспорт Российской Федерации. 2010. № 5 (30). С. 68–71.
12. Федоров В. А. Методика контроля исполнения норм безопасности дорожного движения. Дисс. ... канд. техн. наук. СПб.: СПбГАСУ, 1998.
13. Приходько В. М., Чубуков А. Б. Механизмы интеграции федеральной и региональных стратегий обеспечения безопасности движения // Сб. докладов 9-й Междунар. конф. «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». СПб.: СПбГАСУ, 2010. С. 21–25.
14. Плотников А. М., Григорьева В. С., Андреев А. В. Оценка ресурса безопасности дорожного движения на регулируемых перекрестках с надземными переходами. Транспорт Российской Федерации. 2012. № 1 (38). С. 58–61.
15. Якимов А. Ю. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»: проблемы и перспективы // Транспорт Российской Федерации. 2009. № 1 (20). С. 34–36.
16. Коноплянко В. И., Логувенко В. В. Экономический механизм повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Транспорт Российской Федерации. 2009. № 6 (25). С. 26–29.
17. Модин Н. К. Безопасность функционирования горючих устройств. М.: Транспорт, 1993. 173 с.
18. Габулин А. Г. и др. Автоматизация управления безопасностью полетов. М.: Транспорт, 1989. 116 с.
19. Норенков И. П. Введение в автоматизированное проектирование технических устройств и систем. М.: Высш. шк., 1986.