

Тимко С. А.,
Подшивалов А. П.

ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ АВАРИЙНОСТИ С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ

Проблема дорожно-транспортных происшествий, в силу их многочисленности, а также тяжести причиняемых последствий, в нашей стране остается актуальной на протяжении уже многих лет. Особое внимание, по известным причинам, законодатель, правоприменитель, ученые-правоведы уделяют аварийности с участием детей. На фоне общей благоприятной тенденции снижения дорожно-транспортных происшествий с участием детей, показатели аварийности по отдельным категориям участников дорожного движения остаются высокими, в ряде случаев статистка фиксирует негативные изменения в динамике таких показателей. На основе статистического материала в статье исследуются современные отличительные черты дорожно-транспортных происшествий с участием детей. Анализируются основные показатели аварийности на автомобильном транспорте (количество дорожно-транспортных происшествий, число погибших и раненых). Отправной точкой характеристики послужила роль ребенка в дорожном движении — пассажира, пешехода либо водителя. Авторы объясняют причины выявленных тенденций и закономерностей, акцентируют внимание на особенностях виктимного поведения несовершеннолетних, приведшего к аварии.

Ключевые слова: дорожно-транспортная аварийность, дети-пешеходы, дети-пассажиры, несовершеннолетние водители, транспортные средства, дорожно-транспортное происшествие, дети-жертвы ДТП.

Введение

Несмотря на то, что «...в Российской Федерации основные показатели аварийности за последние годы имеют тенденцию к сокращению, что в целом соответствует мировому опыту адаптации стран к условиям растущей автомобилизации населения»¹, тема дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) не теряет своей актуальности ни в научной среде, ни в правоприменительной деятельности, ни в законотворчестве. Вопросы повышения безопасности дорожного движения, последовательного сокращения количества ДТП и смертности на дорогах,

снижения дорожно-транспортного травматизма также звучат в числе приоритетных направлений и задач деятельности органов внутренних дел на каждом из расширенных заседаний коллегий МВД России последние пять лет. Особенно остро стоят вопросы обеспечения детской безопасности на дорогах. Целью исследования стало изучение особенностей дорожно-транспортных происшествий с участием детей, произошедших в России в 2018 году, выявление и объяснение их основных структурных характеристик, изменений в динамике.

Описание исследования

Результаты проведенного исследования свидетельствуют, что состояние аварийности с участием несовершеннолетних

¹ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы : распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р // Российская газета. 2018. 25 янв.

по-прежнему остается актуальной проблемой для нашей страны. В 2018 году каждый день на дорогах погибал или получал увечья 61 ребенок¹. На фоне сокращения числа погибших на дорогах в 2018 году детей (число погибших составило 628 чел., снизившись на 12%), приходится констатировать рост количества ДТП с их участием на 1,8% (19930), а также числа раненых — на 2,8% (21 718 чел.)². Специальный коэффициент виктимности по погибшим и пострадавшим относительно числа несовершеннолетних россиян составил 84 на 100 000 чел.

В 2018 году в нашей стране четыре из пяти происшествий с участием детей произошло из-за нарушений Правил дорожного движения (далее — ПДД) водителями транспортных средств. Доля погибших в них детей составила 86%, раненых 82% от общего числа погибших и пострадавших в ДТП детей. Причем, несовершеннолетние участвовали в дорожном движении не только как пешеходы, но и как велосипедисты и даже водители транспортных средств.

в качестве *пассажиров* транспортных средств (рис. 1). Таковых почти половина (47%) среди всех детей-участников ДТП. При этом 2018 год характеризовался не только ростом количества таких происшествий, но и увеличением числа раненых детей. С их участием зарегистрировано 9266 (+5%) ДТП, в которых 380 (-16%) детей погибли и 10 860 (+6%) ранены.

Преобладающим видом ДТП, где пострадали дети-пассажиры, являются столкновения (73%, или 6779). При том, что доля происшествий данного вида в общем массиве ДТП составляет всего 34%. Этот факт в очередной раз подтверждает тезис, что «в случае дорожно-транспортного происшествия именно дети получают самые большие травмы» [5].

По данным исследования, одной из основных причин столкновений является несоблюдение водителями очередности проезда перекрестка. Почти в каждом восьмом таком ДТП есть погибшие и пострадавшие дети. Так, в 2018 году в 909 ДТП погибло 12 детей и 1084 ребенка получили травмы.



Рис. 1. Распределение детей-участников ДТП (Россия, 2018 г.)

Остановимся более подробно на характеристике основных показателей аварийности с участием детей в зависимости от их роли в дорожном движении.

В последние годы в большей степени дети становятся участниками ДТП

¹ Здесь и далее по тексту используются эмпирические данные, характеризующие показатели дорожно-транспортной аварийности с участием лиц в возрасте до 16 лет.

² Показатели состояния безопасности дорожного движения // Официальный сайт Госавтоинспекции. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 08.03.2019).

Однако выезд автомобиля на перекресток не влечет столь тяжелых последствий для детей-пассажиров, как его выезд на полосу, предназначенную для встречного движения. Если взглянуть на тяжесть наступающих в результате таких ДТП последствий, то становится очевидным, что наибольшее число детей (108 чел.) — почти треть от всех погибших детей-пассажиров, погибает при столкновениях в результате выезда на полосу встречного движения (706 ДТП, 886 чел. ранены).

Причем не всегда выезд допускает водитель с ребенком-пассажиром. Нередко они становятся заложниками ситуации, созданной водителем из встречного транспортного потока. В ряде случаев водители не справляются с управлением, допускают съезд в кювет, наезд на препятствие, либо опрокидывание транспортного средства. Например, 2 июля 2019 года в Москве неопытная водитель спровоцировала массовую аварию, выехав на полосу встречного движения. 2 человека погибли, пять пострадали (в том числе три её ребенка)¹. Но не всегда человеческий фактор — основная, единственная причина ДТП. Произошедшие аварии свидетельствуют и об износе техники, на которой перевозят детей². Особенно тяжкие последствия встречных столкновений характерны для междугородних пассажирских перевозок. К примеру, 11 детей погибли при столкновении 4 декабря 2016 г. в Ханты-Мансийском автономном округе (Югре) грузовика и автобуса, на котором с соревнований возвращалась детская команда по спортивной акробатике. Аварии спровоцировали сложные метеоусловия — метель и почти «нулевая» видимость. Кроме того, водитель автобуса семь раз за два года нарушал ПДД³.

Данные статистики указывают, что наибольшее количество ДТП с участием детей-пассажиров, а также число погибших и раненых в них приходится на возрастную категорию 14–15 лет (1463 ДТП; 73 ребенка погибли и 1501 ранены). Полагаем, связано это с тем, что подросткам уже не нужно использовать детские удерживающие устройства, нередко они занимают пассажирские места на переднем сидении автомобиля (которые сами по себе более травмоопасны, по сравнению с задним), пренебрегают ремнями безопасности. Кроме того, случаются неорганизованные

групповые перевозки детей автомобильным транспортом из одного населенного пункта в другой для участия в каких-либо культурных, спортивных мероприятиях как без сопровождения взрослых, так и без сопровождения ДПС, а также на автомобильном транспорте, не предназначенном для этого. Показательный случай — ДТП, произошедшее на трассе Калуга-Вязьма 3 февраля 2019 г., в котором четыре ребенка погибли, более 20 были травмированы. Танцевальная студия арендовала автобус в местной коммерческой фирме для перевозки детей от 5 до 17 лет из г. Ярцево Смоленской области в г. Калугу, чтобы выступить на конкурсе талантов. Водитель не справился с управлением. Он был трезв, помех на дороге не было⁴. Нельзя не учитывать и тот факт, что далеко не все автомобили оборудованы подушками безопасности.

Сегодня все чаще проявляется тенденция, когда подростки садятся за руль транспортных средств, мопедов, перевозя при этом сверстников, последствия аварии для которых оказываются весьма серьезными.

Среди родителей бытует мнение, что ребенка в автомобиле лучше держать на руках. Однако нахождение детей на руках у других пассажиров существенно повышает опасность получить травму. Как отмечают специалисты, при резкой остановке машины, двигающейся со скоростью 50 км/ч, вес тела увеличивается в 30 раз⁵. Аварийная ситуация в этом случае влечет тяжелые последствия: в каждом 5-м случае смерть и в каждом 7-м случае — ранения ребенка-пассажира.

ДТП с участием детей-пассажиров находятся в обратной зависимости с их нахождением в образовательных организациях. Этому тезису подтверждают статистические данные. Так, самыми аварийными месяцами стали август (1183 ДТП, 61 ребенок погиб и 1409 ранены) и июль (1105 ДТП, 58 детей погибли и 1326 ранены). Кроме того, больше всего ДТП

¹ Власть Москвы посоветовали объезжать Кутузовский проспект из-за ДТП // РИА Новости. URL: <https://ria.ru/20190702/1556121762.html> (дата обращения 04.07.2019).

² Вопрос жизни и смерти: автобусы в России губят детей // Газета.Ru. URL: <https://www.gazeta.ru/social/2019/02/05/12163951.shtml> (дата обращения 06.03.2019).

³ Трагедия в Югре: что известно о гибели ехавших с соревнований детей // ИА РБК. URL: <https://www.rbc.ru/society/04/12/2016/5844549d9a7947ef68cf2fc4> (дата обращения 06.03.2019).

⁴ Роковой маршрут // Интернет-портал «Российской газеты». URL: <https://rg.ru/2019/02/03/reg-cfo/avtobus-s-detmi-razbilsia-pod-kalugoj-pogiblisem-chelovek.html> (дата обращения 06.03.2019).

⁵ ГИБДД выявила самые опасные дни и часы на дорогах для детей // Сайт МАДОУ 222. URL: <http://dou222.ru/FileAttachment/Download/f30beb18-62c1-4c7d-99a8-ff4cf81339c5> (дата обращения 14.05.2019).

с участием детей-пассажиров происходит в выходные и праздничные дни (38 % от всех ДТП). Наибольшей аварийностью характеризуется период времени с 11 часов до 21 часа (69 % ДТП), а максимальные значения в 2018 году приходились на 17–19 часов — 16 % (1471) ДТП, в которых 60 детей погибли и 1684 были ранены. Подобное распределение, полагаем, в большей степени связано с перевозкой детей к месту проведения досуга, отдыха и обратно к месту проживания. По мнению сотрудников ГИБДД, следование водителем малознакомым или незнакомым маршрутом увеличивает возможность совершения ДТП. Загруженность автодорог в вечерние часы также способствует созданию аварийной ситуации.

на детей, в которых получают ранения 23 ребенка. Каждые два дня погибает один ребенок-пешеход.

С нарушениями, допущенными самими детьми-пешеходами, в 2018 году было связано 38 % (3222) наездов на детей-пешеходов, а также 46 % (88) смертельных случаев и 38 % (3187) ранений. Однако нельзя не упомянуть, что ситуация по этим показателям стабилизируется: в течение последних пяти лет наблюдается снижение показателей аварийности по ДТП, произошедшим из-за нарушений, допущенных детьми-пешеходами (рис. 2).

Необходимо отметить, что виктимное поведение детей зачастую схоже с поведением взрослых. Чаще всего оно

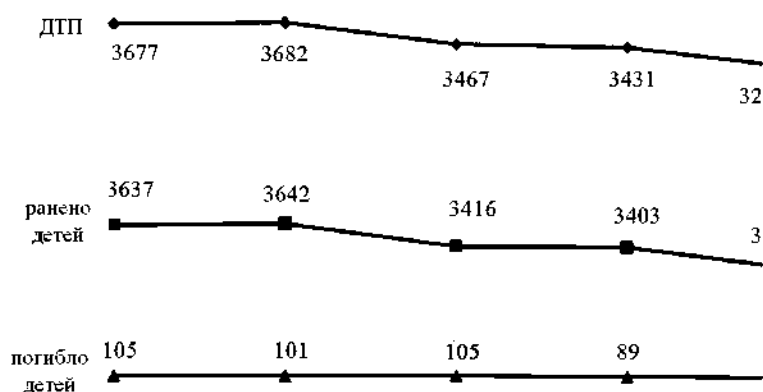


Рис. 2. Показатели аварийности по ДТП, произошедшим из-за нарушений, допущенных детьми-пешеходами (Россия, 2014–2018 гг.)

В отличие от детей-пассажиров, самостоятельными участниками дорожного движения достаточно часто становятся *дети-пешеходы*. Их доля в числе участников ДТП лишь немногим уступает пассажирам — 42 % (см. рис. 1). В силу возрастных особенностей они обладают на дороге повышенной виктимностью. Причем, если в первом случае, являясь пассажирами, они — пассивные участники дорожного движения, то, будучи пешеходами, они играют активную роль, способствуя совершению дорожно-транспортного происшествия. Так, в 2018 году произошло 4845 ДТП (или 24 % от всех ДТП с участием детей) по собственной неосторожности детей. Их легкомысленное, неосмотрительное поведение влечет наезды транспортных средств. В среднем в стране ежедневно происходит 23 наезда

выражается в выходе на проезжую часть в запрещенном месте, нарушении правил движения по обочине, неожиданном появлении на проезжей части из-за транспортных средств либо других объектов, ограничивающих видимость как ребенку, так и водителю¹. Усугубляет ситуацию и то, что 80 % детей-пешеходов, пострадавших в ДТП в темное время суток, не имели размещенных на одежде, обуви, школьном рюкзаке и т. п. световозвращающих элементов, необходимых для визуального обозначения присутствия в лучах направленного света, например, автомобильных фар (их наличие на детской и подростковой одежде предусмотрено соответствующими Межгосударственным

¹ Аналогичные причины ДТП с участием пешехода были установлены Т. А. Моховой [7, с. 42–45], В. А. Городокиным и А. В. Майоровым [3, с. 89].

стандартом, введенным в действие в России с 1 июля 2015 года¹).

на детей совершены в городах и населенных пунктах. Взрослые и дети не всегда

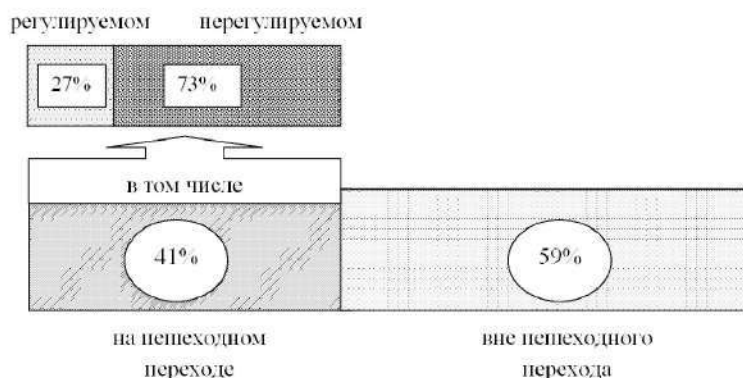


Рис. 3. Места ДТП с участием детей-пешеходов (Россия, 2018 г.)

О безответственности родителей, не обеспечивающих соблюдение детьми требований ПДД (а именно, обязанности пешехода, закрепленной п. 4.1, при переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости вне населенного пункта иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств), говорит тот факт, что в происшествиях, случившихся вне населенных пунктов в темное время суток, было зафиксировано отсутствие световозвращающих элементов у 85% детей-пешеходов.

придают должное значение соблюдению безопасности при движении во дворах и жилых зонах, а также около домовладений в небольших населенных пунктах. Опасность наезда на ребенка во дворе сегодня увеличивается в силу большого количества близко припаркованных друг к другу автомобилей во дворах, из-за которых сложно увидеть выбегающего ребенка. Однако придомовая территория менее опасна для ребят в силу меньшей интенсивности движения транспортных средств и более спокойного скоростного режима. Значительно травмоопаснее для детей дороги.

Обращает на себя внимание, что четыре из десяти ДТП с участием детей-

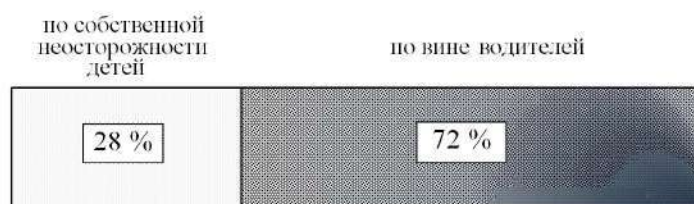


Рис. 4. Виновник ДТП с участием детей-пешеходов на регулируемых пешеходных переходах (Россия, 2018 г.)

Концентрация населения и транспортных средств, интенсивность движения, ограниченная территория передвижения несовершеннолетних закономерно обусловили тот факт, что подавляющее большинство (98%) наездов

пешеходов происходит на пешеходных переходах (см. рис. 3).

При этом основная часть наездов на несовершеннолетних (73%) традиционно регистрируется на нерегулируемых пешеходных переходах. Тревожным сигналом является тот факт, что более четверти (27%) таких происшествий случается на регулируемых пешеходных переходах, из них 28% происшествий

¹ Световозвращающие элементы детской и подростковой одежды. Общие технические условия: ГОСТ 32074-2013. Межгосударственный стандарт (введен в действие Приказом Росстандарта от 26 ноября 2014 г. № 1890-ст). М.: Стандартинформ, 2015.

связаны с собственной неосторожностью детей (см. рис. 4), подавляющее большинство (девять из десяти ДТП) из-за невыполнения сигналов регулирования.

Практика свидетельствует, что 92 % происшествий, в результате которых пострадали дети на пешеходных переходах (как регулируемых, так и нерегулируемых), связаны с нарушениями ПДД водителями, из них: 90 % ДТП непосредственно с нарушениями правил проезда пешеходных переходов (в основном непредоставление преимущества в движении пешеходам), в 6 % ДТП водители не соблюдали требования сигналов светофора.

С участием детей-пешеходов *вне пешеходных переходов*, по их собственной неосторожности, в 2018 г. зарегистрировано 2923 ДТП; в них погибли 79 и получили ранения 2895 лиц данной возрастной категории. Более трети (38 %, 1131) рассматриваемых происшествий произошли из-за перехода через проезжую часть вне пешеходного перехода в зоне его видимости либо при наличии в непосредственной близости подземного (надземного) пешеходного перехода. По данной причине смертельные травмы получили 30 % погибших детей-пешеходов. Четверть происшествий — из-за неожиданного выхода из-за транспортного средства, сооружений, деревьев и пр. Почти пятая часть — из-за перехода через проезжую часть в неустановленном месте (при наличии в зоне видимости перекрестка). В ряде случаев наезд стал возможен в силу того, что ребенок был в наушниках, увлечен смартфоном либо на голову был надет капюшон, ограничивающий обзор.

Следует отметить, что наибольшее количество всех происшествий с участием детей-пешеходов (881 чел.) и раненых в них детей (874 чел.) зарегистрировано с детьми в возрасте 9 лет. Однако большая часть погибших детей гораздо старше — в возрасте 14 (20 чел.) и 15 лет (21 чел.). Максимальное количество наездов на детей-пешеходов произошло в пятницу (17 %), погибло же — больше всего в субботу. Наиболее вострадными месяцами для детей-пешеходов в 2018 году стали, традиционно, май и сентябрь (по 11 %), а также октябрь (10 %).

Повышенную вероятность оказаться жертвой наезда автотранспорта специалисты связывают с тем, что несовершеннолетним присущи невысокий уровень правосознания, рассеянность, невнимательность, неумение адекватного и своевременного прогнозирования и реагирования на возникающие опасности [1, с. 47], преувеличение своих возможностей (предполагают, что успеют перебежать дорогу) [4, с. 170].

При организации профилактической работы с несовершеннолетними следует обратить внимание и на тот факт, что каждое девятое происшествие с пострадавшими детьми связано с *управлением ими транспортными средствами*. Почти три четверти (72 %) таких ДТП произошло с детьми-велосипедистами, в 25 % случаев участниками ДТП стали дети-водители мототранспорта, а в 2,5 % случаев — автотранспорта.

Велосипед для ребенка — наиболее доступное и распространенное транспортное средство, приобретающее все большую популярность. В связи с этим растет количество не только самих ДТП с детьми-велосипедистами, но и число погибших и раненых в них детей. Так, например, с участием юных велосипедистов в 2018 году зарегистрировано 1637 (+6,3 %) ДТП, в которых 33 (+3 %) ребенка погибли и 1606 (+6 %) детей получили ранения.

Объективной и весьма существенной причиной ДТП с участием велосипедистов является отсутствие в большинстве российских городов выделенных и специально оборудованных велодорожек. Тем не менее, более половины (62 %) ДТП с детьми-велосипедистами связаны с нарушениями, допущенными с их стороны: неосторожное движение по обочинам дорог, но что еще опаснее — пересечение проезжей части, не спешиваясь, как это предписывают ПДД, а иногда и на уже мигающий зеленый сигнал светофора, стремясь успеть попасть на другую сторону дороги. У некоторых велосипедистов отсутствуют световозвращающие элементы. Усугубляет последствия аварии отсутствие у ребят защитного снаряжения — шлемов, наколенников, налокотников.

Велосипед — летний транспорт, поэтому логично, что наибольшее количество происшествий зарегистрировано в весенне-летний период — с мая по август, причем количество происшествий, погибших и раненых распределилось по месяцам примерно одинаково.

В летние месяцы дети, как правило, на дорогах появляются ближе к обеду. Поэтому наиболее опасным временем является период от 13 до 21 часа, в это время совершается 80 % ДТП с участием детей-велосипедистов (половина из них — в период интенсивного движения автомобилей — с 16 до 20 часов).

Чаще всего под колеса автомобилей попадают велосипедисты в возрасте от 8 до 15 лет (84%). Однако максимальное количество происшествий, а также число погибших и раненых в них детей, произошло с 13-летними и 11-летними велосипедистами.

Тревожной тенденцией 2018 года стал рост количества происшествий (на 10%) и числа раненых (на 13%) с участием детей-водителей *механических транспортных средств*. В таких ДТП за 2018 год погиб 21 ребенок. Кроме того, увеличивается и количество ДТП (на 19%), число раненых (на 21%) детей-водителей мопедов и приравненных к ним транспортных средств. К мопедам, согласно ПДД, приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики. Как справедливо указывает А. Г. Безверхов, это могут быть велосипеды с подвесным двигателем, мокики и др. [2, с. 24]

По данным исследований, подростки, пострадавшие в ДТП в качестве водителей, нередко садятся за руль, не имея права управления транспортным средством (почти 2/3 ДТП по вине подростков-водителей совершено такими лицами), а также в состоянии опьянения (около 8%) [4, с. 169]. Иногда это происходит в компании сверстников, которые также могут становиться жертвами ДТП, но уже в качестве пассажиров. А. И. Добренков отмечает: 93 % опрошенных им сотрудников ГИБДД указали, что типичными пассажирами несовершеннолетнего водителя, не имеющего права управления, являются лица из его

окружения; причем «...наличие за рулем транспортного средства несовершеннолетнего, в т. ч. в состоянии опьянения не является преградой и для взрослых пассажиров» [4, с. 169]. Для подростков, управлявших механическими транспортными средствами, характерен сниженный уровень правосознания, нередко девиантное поведение, желание «...продемонстрировать технические свойства автомобиля и умение им управлять в большей степени, чем другие водители» [6, с. 35].

Вывод

Подводя итог, отметим, что одним из целевых индикаторов реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»¹ является количество детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях. В 2018 году этот показатель не должен был превысить 739 чел. (в 2012 году, ставшим базовым для анализа динамики, число погибших детей составляло 940 чел.). По итогам 2018 года данный показатель составил 628 чел.² Несмотря на имеющиеся негативные тенденции в структуре и динамике ДТП с участием детей, снижение их гибели свидетельствует о результативности проводимой профилактической работы. Дополнительным аргументом в пользу сказанного выступает то, что происходит такое снижение на фоне роста автомобилизации россиян³, а также улучшения в последние годы демографии несовершеннолетнего населения в возрасте до 14 лет⁴, априори способных стать участниками дорожного движения,

¹ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864; в ред. от 13 декабря 2017 г. № 1543. Приложение 1 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>.

² Нужно сказать, что этот целевой индикатор уже близок к конечному, завершающему реализацию Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» — 673 чел. на конец 2020 года.

³ Поиск по меткам: обеспеченность // Аналитическое агентство «Автостат». URL: <https://www.avtoestat.ru/tags/628/> (дата обращения 14.05.2019).

⁴ Численность населения Российской Федерации по полу и возрасту // ФСГС. URL: <http://cbsd.gks.ru/> (дата обращения 14.05.2019).

и, к сожалению, жертвами ДТП. Вместе с тем, очевиден факт — на фоне снижения детской смертности на дорогах, количество ДТП с участием детей и пострадавших в них несовершеннолетних, продолжает оставаться высоким. Учет особенностей детского дорожно-транспортного травматизма позволит сформулировать приори-

тетные направления предупредительной работы с отдельными категориями несовершеннолетних участников дорожного движения, совершенствовать формы и методы профилактики, принять эффективные управленческие решения и меры по повышению безопасности движения на аварийно-опасных участках дорог.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Баранчикова, М. В. Влияние ситуации на виктимизацию несовершеннолетних жертв дорожно-транспортной неосторожности / М. В. Баранчикова // Виктимология. — 2018. — № 2 (16). — С. 45–50.
2. Безверхов, А. Г. О некоторых вопросах квалификации неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения / А. Г. Безверхов // Уголовное право. — 2017. — № 5. — С. 20–30.
3. Городокин, В. А. Правовые, технические и виктимологические проблемы обеспечения безопасности на нерегулируемых пешеходных переходах : монография / В. А. Городокин, А. В. Майоров. — Челябинск : Цитеро, 2012. — 130 с.
4. Добренков, А. И. Потерпевший в механизме совершения несовершеннолетними дорожно-транспортных преступлений / А. И. Добренков // Вестник Воронежского института МВД России. — 2017. — № 3. — С. 167–172.
5. Завидов, В. Д. Некоторые вопросы привлечения к административной ответственности, наказанию и правовые проблемы усиления данной ответственности за правонарушения в сфере эксплуатации, использования автотранспорта и в области дорожного движения в свете Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях» (комментарий законодательства). Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2008 [Электронный ресурс] / В. Д. Завидов // СПС «КонсультантПлюс». — URL: <http://www.consultant.ru/>.
6. Казаченок, В. В. Повышение уровня культуры водителей как фактор безопасности дорожного движения / В. В. Казаченок // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2016. — № 2 (36). — С. 33–40.
7. Моховая, Т. А. Отдельные аспекты криминалистической характеристики преступлений, совершаемых против безопасности дорожного движения / Т. А. Моховая // Российская юстиция. — 2015. — № 9. — С. 42–45.

REFERENCES

1. Baranchikova, M. V. Vliyaniye situatsiyu na viktimizatsiyu nesovershennoletnikh zhertv dorozhno-transportnoy neostorozhnosti / M. V. Baranchikova // Viktimologiya. — 2018. — № 2 (16). — S. 45–50.
2. Bezverkhov, A. G. O nekotorykh voprosakh kvalifikatsii nepravomernogo zavladeniya avtomobilem ili inym transportnym sredstvom bez tseli khishcheniya / A. G. Bezverkhov // Ugolovnoe pravo. — 2017. — № 5. — S. 20–30.
3. Gorodokin, V. A. Pravovye, tekhnicheskie i viktimologicheskie problemy obespecheniya bezopasnosti na nereguliruemyykh peshekhodnykh perekhodakh : monografiya / V. A. Gorodokin, A. V. Mayorov. — Chelyabinsk : Tsitsero, 2012. — 130 s.
4. Dobrenkov, A. I. Poterpevschiy v mekhanizme soversheniya nesovershennoletnimi dorozhno-transportnykh prestupleniy / A. I. Dobrenkov // Vestnik Voronezhskogo instituta MVD Rossii. — 2017. — № 3. — S. 167–172.
5. Zavidov, V. D. Nekotorye voprosy privilecheniya k administrativnoy otvetstvennosti, nakazaniyu i pravovye problemy usileniya dannoy otvetstvennosti za pravonarusheniya v sfere ekspluatatsii, ispolzovaniya avtotransporta i v oblasti dorozhnogo dvizheniya v svete Federalnogo zakona ot 24 iyulya 2007 g. № 210-FZ «O vnesenii izmeneniy v Kodeks RF ob administrativnykh

pravonarusheniyakh» (kommentariy zakonodatelstva). Podgotovlen dlya sistemy KonsultantPlyus, 2008 [Elektronnyy resurs] / B. D. Zavidov // SPS «KonsultantPlyus». — URL: <http://www.consultant.ru/>.

6. Kazachenok, V. V. Povyshenie urovnya kultury voditeley kak faktor bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / V. V. Kazachenok // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2016. — № 2 (36). — S. 33–40.

7. Mokhovaya, T. A. Otdelnye aspekty kriminalisticheskoy kharakteristiki prestupleniy, sovershaemykh protiv bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / T. A. Mokhovaya // Rossiyskaya yustitsiya. — 2015. — № 9. — S. 42–45.

ТИМКО Светлана Александровна. Кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры криминологии, психологии и педагогики. Омская академия Министерства внутренних дел Российской Федерации.

644092, г. Омск, проспект Комарова, 7.

E-mail: satimko@list.ru

ПОДШИВАЛОВ Александр Петрович. Кандидат юридических наук, доцент кафедры оперативно-разыскной деятельности органов внутренних дел. Омская академия Министерства внутренних дел Российской Федерации.

644092, г. Омск, проспект Комарова, 7.

E-mail: podshivalov5555@inbox.ru

**Timko S. A.,
Podshivalov A. P.**

CHARACTERISTICS OF ACCIDENTS INVOLVING CHILDREN

The problem of road accidents, due to their large number, as well as the severity of the consequences, in our country remains relevant for many years. Special attention, for known reasons, the legislator, law enforcement officer, legal scholars pay accidents involving children. Against the background of the General favorable trend of decrease in road accidents involving children, accident rates for certain categories of road users remain high, in some cases, the statistics records negative changes in the dynamics of such indicators. On the basis of statistical material in the article the modern distinctive features of road traffic accidents involving children are investigated. The main indicators of accidents in road transport (the number of road accidents, the number of deaths and injuries) are analyzed. The starting point of the characteristic was the role of the child in traffic — passenger, pedestrian or driver. The authors explain the reasons for the identified trends and patterns, focus on the features of the victim behavior of minors, which led to the accident.

***Keywords:** road traffic accidents, children-pedestrians, children-passengers, minor drivers, vehicles, traffic accident, children-victims of road accidents.*

TIMKO Svetlana Alexandrovna. Candidate of Law Sciences, docent, docent of the Department of Criminology, Psychology and Pedagogy. Omsk Academy of the Ministry of the Interior Affairs of the Russian Federation.

644092, Omsk, Komarov Avenue, 7.

E-mail: satimko@list.ru

PODSHIVALOV Alexander Petrovich. Candidate of Law Sciences, docent of the Department of Operational Investigative Activities. Omsk Academy of the Ministry of the Interior Affairs of the Russian Federation.

644092, Omsk, Komarov Avenue, 7.

E-mail: podshivalov5555@inbox.ru

Дата поступления статьи в редакцию: 18.09.2019.