



В последнее время на всех уровнях политики и экономики стало популярным говорить о системных проблемах общества. Не остался в стороне и наш журнал.

Но в начале немного теории. Жить в обществе и быть свободным от него невозможно. Истина самая что ни на есть прописная. В ней этой вот истины так много, как много вариантов социального общения. А система социального общения вполне может быть как цельной, позволяя человеку обеспечивать свои (и не только свои) потребности в полной мере, так и дефектной, не позволяя этого делать или позволяя только за счёт ущемления интересов других людей.

И вот во втором случае дефектность выступает следствием какого-либо системного сбоя. Такой сбой выражается в разных факторах. Во-первых, когда отсутствуют (по любым причинам) необходимые элементы системы. Во-вторых, в случае нарушения эффективно-

БАНК ИДЕЙ ПРАВОВОГО ПЕТЕРБУРГА

го порядка взаимодействия между элементами системы (подмена координационных связей субординационными и наоборот; встройка дополнительных управляющих или управляемых звеньев). В-третьих, это неспособность (недостаточная способность) системы восстанавливаться после нарушения её целостности воздействием извне или изнутри.

Это теория. Что касается практики, то жизнь наша настолько многогранна, что системный сбой может произойти где угодно. И происходит. И встраиваются все общественно значимые (скорее даже, общественно интересные) события в подобного рода шаблоны системности. Событий вот только много. Крайне непросто выбрать наиболее значимое. С которого начать. Проанализировать, осмыслить и предложить юридическую идею, которая способна изменить нашу жизнь к лучшему.

Начиная с номера, который вы, уважаемый читатель, держите в руках, мы открываем новую рубрику «Банк идей Правового Петербурга». Надеемся, что наши идеи будут далеко не «вещью в себе», а вполне реальным вкладом в копилку нашей общей юридической безопасности.

Андрей Кузьмин,

Главный редактор журнала «Правовой Петербург»,

Заведующий кафедрой

государственного и международного права

юридического института Санкт-Петербургского

государственного университета сервиса и экономики,

кандидат юридических наук, доцент

Безопасность пешеходных переходов: глаза боятся?

За рулём уже более четверти века. Прошёл, наверное, как и многие из нас, путь от водительского нигилизма-романтизма через период тотальной самонадеянности до вполне себе законопослушного и спокойного вождения. И вот что стало бросаться в глаза. В системе транспортной безопасности уже давно произошёл достаточно серьёзный сбой. Это вызвано, с одной стороны, опять-таки системной нестыковкой ПДД, административного, уголовного, гражданского законодательства, а с другой – недопониманием значения человека, его прав и свобод как высшей ценности. Безусловно, целевое назначение любой инициативы должно рассматриваться сквозь призму обеспечения прав и свобод человека как высшей ценности. Причем, в первую очередь – человека законопослушного.

Транспортная (ещё точнее – дорожная) безопасность во многом предопределена двумя факторами – логичными и непротиворечивыми ПДД и эффективным механизмом

привлечения к ответственности правонарушителей. С первым фактором порядок. Правила логичны, правила непротиворечивы. В-общем, достаточно простые и понятны. Со вторым фактором безопасности не то, чтобы совсем плохо, но, по крайней мере, далеко не хорошо. Вроде бы правила есть, но работают они далеко не так, как хотелось бы. Хотелось бы всем – и законодателям, и пешеходам, и подавляющей части водителей. Ведь безопасность – то общая. Я, конечно, не претендую на истину в последней инстанции, но мне кажется, что формирование эффективного правового государства нужно начинать с сохранения нашей численности. А где, как не на дорогах страны, эта численность постоянно сокращается?

Так вот, взгляд из-за руля достаточно просто формулирует решение проблемы сбережения жизни на дороге. Первое и главное – обеспечить безопасность пешеходных переходов. Безопасность, прежде всего, от водителей, которые эти

переходы пересекают, не обращая внимания на тех, кого они по букве закона должны пропускать. Проблема здесь, как и во многих других ситуациях – в отсутствии эффективного механизма ее решения. Сотрудники ДПС – не в счёт. Много ли мы видим переходов с полицейскими, которые зорко следят за тем, как соблюдают правила водители? Вот-вот. Немного. Как говорится, днём с огнём не найдёшь. Вернее, скажем так, они есть, зачастую даже работают, как, например, нередко вижу экипаж ДПС у перехода через Ленинский проспект у 546-й школы. Другое дело, что переходов больше, чем сотрудников ДПС. На все переходы их не хватит... А вот видеокамер – хватит!

Это, конечно, идея не совсем новая, но и далеко не старая, списанная в архив. Избитость идеи состоит в принципе приращения к ответственности на основании видеофиксации нарушения. Сейчас нет-нет да и привлекут к ответственности какого-нибудь правонарушителя на основании резонансного видеоролика, как это было с родителями восьмилетней девочки, доверившими ей руль. Но видеоданных много, а решений мало. Для того, чтобы довести дело до конца, нужно как минимум развернуто сообщить о правонарушении и потом регулярно интересоваться о результатах. Кто в условиях современной гонки за личным благополучием найдёт время реагировать на каждое нарушение, зафиксированное в его видеорегистраторе? Что-то не видно массовости в этом деле.

Но инициативы появились – уже хорошо. И поддержка соответствующая есть. Вот, например, наш Президент на недавнем форуме «Селигер» поддержал активистов движения «Стопхам», а московский мэр Сергей Собянин заявил, что «видеофиксация на дорогах не позволит нарушать ПДД».

Сейчас на сайте российской общественной инициативы (<https://www.roi.ru/>) около десятка инициатив, предлагающих расширение использования возможностей видеофиксации нарушений. Выделяется, пожалуй, одна – подержанная, между прочим, более чем полусотней тысяч зарегистрированных пользователей сайта. Сутью ее является установление обязанности правоохранительных органов «возбуждать дело об административном правонарушении, совершенном с использованием транспортного средства, на основании видеозаписи правонарушения, поступившей в правоохранительные органы

с использованием сети Интернет». Конечно, намерение благое и, дай бог, оно воплотится в реальность.

Однако, на мой взгляд, без реального, действенного механизма системной дорожной безопасности не обойтись. И моя идея вот в чём. Создать такой механизм, который, во-первых, вызовет бы дорожную безопасность на более высокий уровень, а во-вторых, был бы достаточно простым в реализации.

При этом простота не должна означать беззатратность. Отнюдь. В наше время бесплатность – это путь в никуда, это соответствующее отношение к делу. Простота, по моему глубочайшему убеждению, должна состоять в понятности идеи, в прозрачности финансовых расходов и распределения доходов, а также в минимуме звеньев, обеспечивающих достижение искомого результата.

В наш век нанотехнологий и интернета стыдно не использовать эти блага цивилизации. И деньги у государства есть. Надеюсь, что на безопасность своих граждан ему ничего не жалко. И при желании разработать технологию тотального видеосканирования пешеходных переходов вряд ли сложно. Умные головы в стране есть. Итак, технологию разработали, камеры закупили и установили. Определили принципы фиксации. Автоматика здесь явно не подойдёт, значит, нужны люди. И люди есть. Причём они совсем не должны находиться рядом с этим переходом. Скорее, даже наоборот – чем дальше, тем лучше. И ведь рабочего места в обычном офисноклерковском понимании им, в общем-то, и не нужно. Вот, к примеру, как это может происходить. Видеокамера передает сигнал на компьютер распределяющего оператора, который (компьютер, конечно) режет и рассылает видеозаписи свободным операторам-аналитикам. Последние оценивают, нарушил ли водитель правила пересечения пешеходного перехода, оформляют протокол об административном правонарушении в отношении собственника транспортного средства. Далее протокол направляется по адресу владельца транспортного средства для оплаты штрафа. На мой взгляд, не просто, а очень просто. Предвосхищая шквал возражений, постараюсь ответить на те, которые лежат на поверхности.

Огромные расходы на видеокамеры, технологии, содержание техники и операторов. Мы часто являемся свиде-



телями абсолютно бессмысленных и необоснованных расходов по госзакупкам. Достаточно просто погулять по соответствующему сайту (<http://zakupki.gov.ru>). А вот выделение средств для реального обеспечения безопасности граждан и смысл имеет, и логику. Да и морально-этические основания в порядке. Ну и инициативность спонсоров тоже нельзя сбрасывать со счетов.

Невозможно охватить все пешеходные переходы страны. Но надо с чего-то начинать. С Федерального округа, с субъекта федерации, с города, посёлка, села... В каждом населённом пункте есть проблемные транспортные узлы, где переход дороги для пешехода сродни игре в русскую рулетку. С таких мест и начать. Давайте выявим наиболее опасные переходы страны. Например, на сайте госуслуг. Разработаем рейтинг – и работать! Вот в Санкт-Петербурге, например, такая работа ведётся. Региональная общественная организация автомобилистов «СПБ. АВТО» на переходах города проводит акции, призванные обратить внимание властей на проблему нерегулируемых пешеходных переходов на многополосных дорогах, составляет рейтинг наиболее опасных переходов. Давайте этот опыт используем!

Необходимо высвободить массу сотрудников ГИБДД для анализа видеозаписей. Так расширьте штат. Вводите особые должности внештатных операторов по административной практике. Пополнил госказну штрафами – получай свой процент. Самоокупаемость обеспечена вплоть до полной законопослушности россиян и гостей нашей страны. То есть на наш век работы точно хватит. И заниматься такой работой вполне могут лица с ограниченными физическими возможностями. Не способен ли это дать им шанс полноценно работать и приносить пользу государству? И немаловажный фактор – не нужны новые помещения. Фриланс – новое слово в административной практике! Работай на дому и приноси пользу государству, обществу и себе!

Коррупция. Категорически нет! Создадим программную возможность случайного распределения видеоматериалов транспортного мониторинга – и проблема решена! Перекрёсток в Москве, а видео пересылается оператору, скажем, в Красноярск или Читу. Отработал оператор московский материал, а ему приходит видеозапись из Челябинска или Калининграда. Ну, давайте, построим здесь коррупционную схему!

Неподготовленность кадров. Значит, давайте готовить! Наш Международный центр правосознания



занимается реализацией подобных проектов, проводит тренинги, семинары, круглые столы. Кстати, и подразделения питерского ГИБДД с удовольствием принимают в них участие. Давайте разработаем программу и будем обучать операторов. Не нужно особых требований к базовому образованию – здесь нужны элементарные знания в составлении протокола и оценке действий водителя и пешехода в конкретном случае – пропустил-не пропустил, собирался переходить-не собирался... И, в принципе, всё.

Нет юридического механизма. Создайте! Для законодателя нет ничего невозможного! А если речь идёт о сохранении жизни сограждан – это ещё и благородно само по себе! И не так уж трудно найти примеры трёх чтений за один присест...

А теперь, уважаемый читатель, приведите возражения против плюсов этой идеи.

Первый плюс – снижение аварийности на дорогах и смертности в ДТП. Может быть, вас продолжает устраивать высокая вероятность гибели в ДТП ваших близких?

Второй плюс – реализация принципа неотвратимости наказания за совершённое правонарушение. Или вы хотите продолжать безнаказанно нарушать закон?

Третий плюс – сокращение уровня незнания населения, прежде всего, лиц с ограниченными возможностями. Может быть, у вас есть другая идея, как вовлечь таких лиц в общественно полезное дело?

Вот такие мысли. Конечно, от идеи до её реального воплощения путь не такой близкий, как хотелось бы. Наша задача сейчас – думать, как сделать нашу жизнь безопасной. И со своей стороны мы приглашаем вас, дорогие читатели, к обсуждению этой и других идей на печатных страницах нашего журнала и в наших группах в социальных сетях (<http://vk.com/pravovoyuspb>). Особая надежда на то, что наша идея найдёт отклик у законодателей. Согласитесь, наверное, намного благороднее принять закон, который сделает жизнь наших граждан безопаснее, чем заниматься запретом видеорегистраторов, который ещё больше осложнит обстановку на дорогах нашей страны.