

УДК 625.7:662.2

Тишаков Максим Петрович,

кандидат юридических наук, Ростовский институт (филиал)

Всероссийского государственного университета юстиции,

г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация

TMAXIM7@yandex.ru

Обеспечение безопасности дорожного движения на территории Донбасса в 1953–1957 годах

В представленном вниманию научном исследовании на основе архивных материалов и документов содержательно проанализированы организационные и правовые аспекты противодействия аварийности на транспорте на территории Донецкого региона. Основное внимание акцентировано на деятельности подразделений государственной автомобильной инспекции и местных органов власти по борьбе с дорожно-транспортными происшествиями. Проанализировано состояние обеспечения безопасности дорожного движения на территории Донбасса, динамика аварийности на транспорте, раскрыты превентивные и административные меры по противодействию дорожно-транспортного травматизма. Установлено, что в рамках, проводимых на территории Донбасса организационно-правовых мероприятий на протяжении 1953–1957 годов удавалось эффективно сдерживать рост аварийности, благодаря тесному взаимодействию подразделений Госавтоинспекции, местных партийных и советских органов.

Ключевые слова: Госавтоинспекция, аварийность, обеспечение безопасности дорожного движения, дорожно-транспортный травматизм.

Tishakov Maxim Petrovich,

candidate of law, Rostov Institute (branch)

All-Russian state University of justice,

Rostov-on-Don, Russian Federation

Ensuring road safety in the Donbass in 1953–1957

In the presented scientific research on the basis of archival materials and documents, the organizational and legal aspects of countering accidents on transport in the territory of the Donetsk region are significantly analyzed. The main attention is focused on the activities of the state automobile Inspectorate and local authorities to combat road accidents. The article analyzes the state of

ensuring road safety in the territory of Donbass, the dynamics of accidents in transport, and reveals preventive and administrative measures to counteract road traffic injuries. It is established that within the framework of organizational and legal measures carried out on the territory of don-bass during 1953–1957, it was possible to effectively contain the growth of accidents, thanks to the close interaction of state traffic police units, local party and Soviet bodies.

Keyword: *Traffic police, accidents, road safety, road traffic injuries.*

За последнее десятилетие в сфере обеспечения безопасности дорожного движения произошло существенное снижение количества дорожно-транспортных происшествий. Это было достигнуто благодаря комплексному подходу и поступательной реализации разнообразных программ общегосударственного и регионального уровня по противодействию аварийности на автомобильном транспорте, проведению значительного количества превентивных мероприятий, усилению мер юридической ответственности, а также активному внедрению современных информационных технологий и решений. Однако состояние аварийности все еще не в полной мере соответствует общемировым показателям, что требует не только усовершенствования существующих средств и методов обеспечения безопасности дорожного движения, применения лучших зарубежных разработок, но и использования позитивного исторического опыта.

В целом проблемам обеспечения безопасности дорожного движения в современной историографии посвящено значительное количество научных изысканий. Среди работ историко-правовой направленности следует отметить труды таких ученых как: М. Б. Афанасьев, Д. В. Вадило, Е. А. Войтенков, А. С. Квитчук, А. М. Мацук, О. С. Сидорова, В. И. Суковицин, А. Е. Шевченко и др. Однако научные исследования в рамках изучения организационно-правовых аспектов обеспечения безопасности дорожного движения в региональном аспекте – на территории Донбасса, в середине прошлого века еще не находят своего должного отражения в научной литературе и требуют более детального анализа на основе архивных документов и материалов, которые для широкой общественности малоизвестны.

Ведь именно 1953–1957 годы являются переломным периодом, характеризуются появлением новых подходов в правовом регулировании и централизации самой системы обеспечения безопасности движения. Данные процессы нашли свое отражение не только в общегосударственном масштабе, но и на региональном уровне. Особенно это показательно на примере Донбасса, где местные партийно-советские органы власти приняли значительное количество решений и постановлений, что позволило на региональном уровне регламентировать в правовой плоскости наиболее значимые вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Особой значимости приобретают нормативно-правовые акты в сфере соблюдения правил движения по улицам и дорогам Донбасса. Стоит отме-

тить решение исполкома Сталинского областного совета от 20 марта 1953 г., [2, л. 529–532] которое было направлено на обеспечение дисциплины и порядка движения транспорта и пешеходов, предупреждения аварий, наездов и несчастных случаев в сфере использования автомобильного транспорта. Первостепенное внимание уделялось осуществлению постоянного контроля технической готовности автопарка, проведению периодических технических осмотров транспорта, сроки и порядок проведения которых для автохозяйств и индивидуальных владельцев также регламентировались решениями местных органов власти [3, л. 242–243; 6, л. 294–295].

Увеличение интенсивности движения, количества автомобильного транспорта, строительства улично-дорожной сети и динамическое развитие региона требовало активизации усилий и по улучшению обеспечения безопасности дорожного движения. Поэтому 27 апреля 1955 года исполкомом Сталинского облсовета было принято решение «О соблюдении правил движения по улицам и дорогам Сталинской области» [5, л. 299–300], «Об усилении борьбы с дорожными происшествиями на местном транспорте в городах и районах области» [4, л. 257–258].

Особой значимости в сфере обеспечения безопасности дорожного движения региона занимает и решение облисполкома «Об укреплении трудовой дисциплины на автотранспорте» от 19 апреля 1957 г. [7, л. 124–125], принятое по инициативе органов Госавтоинспекции в целях ликвидации нарушений на автотранспорте и ставшее основой для проведения комплексных мероприятий по противодействию аварийности на автотранспорте в последующем. В частности, данный нормативный акт предусматривал: усиление массово-разъяснительной и воспитательной работы среди водителей, активизацию кадровой работы при приеме водителей, оказание содействия общественным автоинспекторам в борьбе с нарушителями. В свою очередь местные исполкомы обязывались осуществлять детальный анализ и обсуждение состояния трудовой дисциплины с руководителями автохозяйств. Также предусматривалось привлечение к ответственности органами милиции не только конкретных виновников аварий, но и лиц, создавших условия, не гарантирующие безопасность движения. Особенно в данном решении акцентировалось внимание на необходимости борьбы с лицами управляющими транспортом в состоянии алкогольного опьянения. Ведь только за период 1953–1956 годов на территории Сталинской области было выявлено 8726 таких случаев [7, л. 129–130], что и обусловило совершение по причине нахождения водителей в состоянии алкогольного опьянения каждого пятого нарушения в 1956 году.

В целом, в первой половине 50-х годов состояние аварийности на транспорте оставалось не удовлетворительным, фиксировалось значительное количество дорожно-транспортных происшествий. Ведь, только за 10 месяцев 1955 г. в результате автодорожных аварий на территории Сталинской области пострадало 447 человек, из которых 149 погибло. В связи

с этим, Бюро Сталинского обкома КП(б) Украины 27 декабря 1955 года обязало руководство местных правоохранительных органов усилить борьбу с происшествиями на транспорте [1, л. 27, 30].

Эти факторы обусловили необходимость более тесного сотрудничества и взаимодействия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В частности, областным Управлением внутренних дел председателю Сталинского облисполкома были направлены предложения по усовершенствованию регионального законодательства в сфере предотвращения аварийности на автотранспорте, а также предложен проект соответствующего решения, предусматривающего широкий спектр административных и организационно-правовых мероприятий для борьбы с дорожно-транспортными происшествиями [7, л. 129–130].

Оперативно рассмотрев предложения областного УВД исполком Сталинского облсовета 19 апреля 1957 г. принял соответствующее Решение под № 270 [7, л. 124–125]. В данном нормативном акте было детально акцентировано внимание на увеличении количества случаев управления транспортом водителями в состоянии алкогольного опьянения и как следствие, приведших к тяжким последствиям в конкретных населенных пунктах (гг. Макеевке, Горловке, Енакиево, Шахтерске и Чистяково). Одной из главных причин являлось отсутствие соответствующей реакции руководителей автопредприятий на грубые и систематические нарушения со стороны водителей, не принятия надлежащих мер реагирования. Также были установлены случаи приема на работу лиц, которые ранее неоднократно осуществляли систематическое употребление алкогольных напитков во время управления транспортом и нарушали правила движения. Кроме этого, руководители автохозяйств допускали эксплуатацию неисправных автомашин, что приводило к авариям.

С целью укрепления дисциплины среди водительского состава и ликвидации нарушений на автотранспорте, в Решении был предусмотрен комплекс прогрессивных и действенных организационно-правовых мер: обязать руководителей предприятий, учреждений и организаций, в распоряжении которых имеется автотранспорт, усилить массово-разъяснительную и воспитательную работу среди водительского состава; более качественно проверять водителей при приеме на работу и в ходе выполнения трудовых обязанностей. Также акцентировалось внимание на необходимости оказания содействия в работе общественных комиссий автохозяйств и общественных автоинспекторов по борьбе с нарушителями дисциплины на автотранспорте. Для территориальных исполкомов Горрайсоветов предусматривалось установление сроков осуществления обязательной проверки по состоянию трудовой дисциплины среди водительского состава на местах, с принятием соответствующих мер реагирования.

В заключение отметим, что даже в современных условиях рассмотренный исторический опыт не утрачивает своей актуальности, ведь как

показывает практика, усилий одних правоохранительных органов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения недостаточно в силу самой специфики и глубины проблематики. Конечно, только совместные усилия, целенаправленная государственная политика и учет региональных особенностей, в том числе и исторического организационно-правового опыта, могут действительно улучшить ситуацию в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Библиографический список

1. Донецкий государственный архи (ДГА). ДГА. Ф. П-326. Оп. 10. Д. 407.
2. ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 1. Д. 793.
3. ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 1. Д. 794.
4. ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 1. Д. 803.
5. ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 2. Д. 125.
6. ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 2. Д. 211.
7. ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 2. Д. 302.

УДК 342.1 (10.15.41)

Бабичева Наталья Александровна,

старший преподаватель, Луганская академия внутренних дел

имени Э.А. Дидоренко,

г. Луганск, Луганская Народная Республика

babicheva_natalya@inbox.ru

Государственный суверенитет как один из признаков государственности

В данной статье автор рассматривает один из основополагающих признаков государства – суверенитет. Изложены различные подходы к содержанию данного понятия, а так же даны его основные характеристики, коими являются: возможность власти самостоятельно определять и реализовывать свою волю, отсутствие внешних ограничений для власти, все решения выражаются в юридических нормах, наличие юридических институтов, охрана правопорядка, а так же гарантированность прав и свобод человека и гражданина. Анализ литературных источников позволил автору установить, что в юридической литературе чаще всего встречаются такие понятия, как государственный суверенитет, национальный суверенитет и народный суверенитет.

Ключевые слова: государство, признак, признак государства, суверенитет, государственный суверенитет, национальный суверенитет, народный суверенитет.