

УДК 343.346.2

ЭНГЛЕЗИ И.П., к.т.н., доцент; ПОЛЕТАЙКИН А.Н., к.т.н.,
 Донецкая академия автомобильного транспорта;
 ПАРШИКОВ С.И.,
 ОГАИ Макеевского ГУ ГУМВД Украины в Донецкой области

КЛАССИФИКАЦИЯ ПУНКТОВ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ УКРАИНЫ В РАЗРЕЗЕ ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННОГО АНАЛИЗА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В статье решена задача многоаспектной классификации множества пунктов действующих правил дорожного движения Украины в разрезе их связи с возникновением дорожно-транспортных происшествий. Определено целевое использование разработанного классификатора для проведения причинно-следственного анализа дорожно-транспортной аварийности.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, углубленный анализ аварийности, многоаспектная классификация, пункты правил дорожного движения, причинно-следственный анализ

Постановка проблемы

Сегодня в Украине чрезвычайно остро стоит проблема дорожно-транспортной аварийности. Департамент ГАИ МВД Украины предоставляет такие официальные данные за 2013 год [1]: всего 191005 ДТП по Украине, в том числе 30677 ДТП с пострадавшими, в которых 37526 человек травмировано и 4824 человек погибло (рис. 1). Материальный ущерб от этих происшествий по данным моторного (транспортного) страхового бюро Украины составил более 5 млрд. грн. [2]. Проблема ежедневно усугубляется неуклонно возрастающей автомобилизацией, технологической отсталостью украинских дорожно-транспортных сетей и перманентно нарастающим социально-экономическим кризисом.

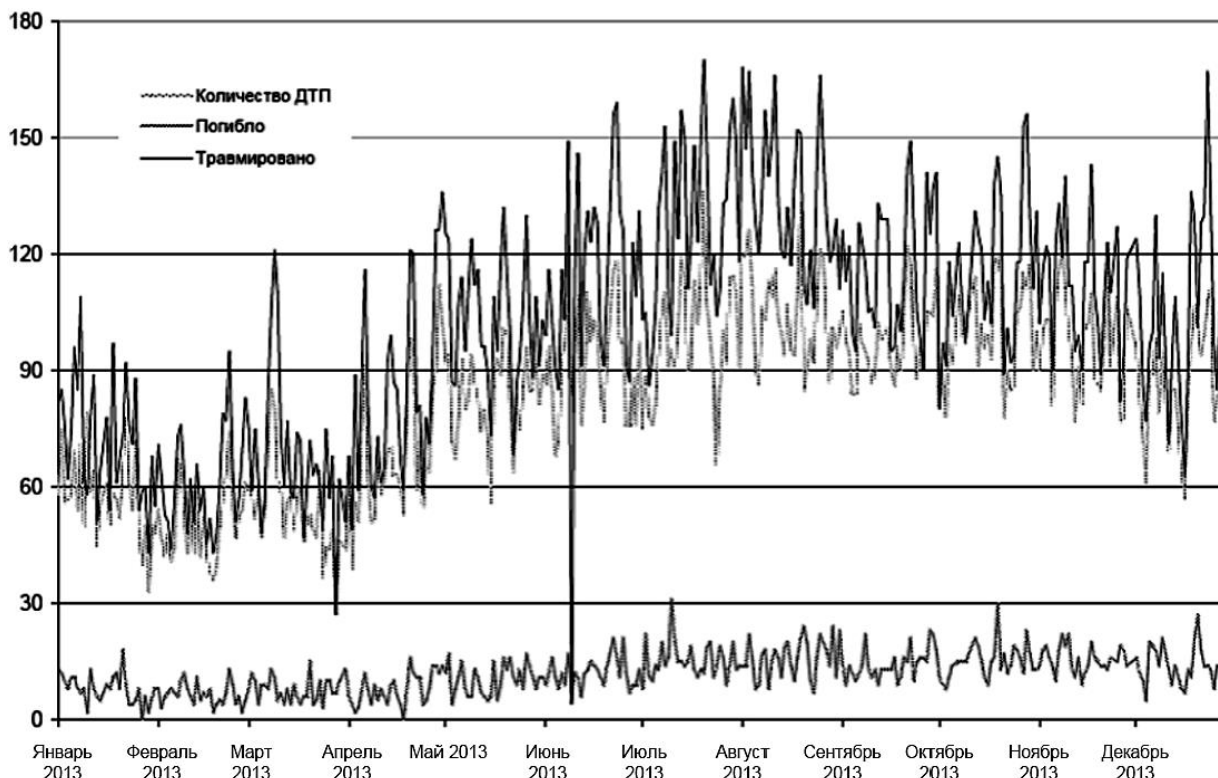


Рис. 1 Статистика аварийности на дорогах Украины за 2013 год [3]

В целом данную ситуацию можно квалифицировать как кризис в области безопасности дорожного движения, выход из которого возможен только при комплексном подходе к решению указанной проблемы. Среди таких подходов можно выделить, например, европейскую транспортную политику на десятилетие безопасности дорожного движения, в декларации которой выделены четыре главных направления стратегического развития: 1) повышение уровня безопасности водителей; 2) представление более безопасных транспортных средств; 3) повышение безопасности дорожной инфраструктуры; 4) накопление баз данных по аварийности и статистическое оценивание безопасности дорожного движения [4].

По мнению авторов, одним из приоритетных направлений в преодолении этого кризиса является достоверное определение причин возникновения аварий, что непосредственно связано с накоплением данных об авариях, их всесторонним анализом для определения наиболее «узких» мест в каузальной структуре данной проблемной ситуации. Такая позиция согласуется с вышеуказанным четвертым направлением стратегического развития в рамках европейской транспортной политики и направляет ее развитие в образование системы углубленного исследования дорожно-транспортной аварийности. Подобные исследования проводятся во многих странах мира специальными центрами, занимающимися сбором обширной информации о ДТП, а также ее анализом. В качестве примера можно привести деятельность ООО «VUFO» (Германия), сотрудники которого посредством глобальной информационно-аналитической системы GIDAS (German In-Depth Accident Study) [5] осуществляют углубленный анализ аварийности, обеспечивающий продвижение по всем четырем обозначенным направлениям стратегического развития. В 2012 году подобный исследовательский центр заработал на базе Донецкой академии автомобильного транспорта – проект UIDAS [6], – созданный по аналогии с GIDAS и предполагающий сбор технической, медицинской, организационной и другой информации о ДТП (всего около 3000 параметров) в области исследования площадью порядка 3000 км² в городе Донецке и его окрестности.

Возвращаясь к каузальной структуре дорожно-транспортной аварии, следует отметить, что, учитывая такое количество фиксируемых параметров, каждый из которых гипотетически может быть рассмотрен как кандидат в причину возникновения данного ДТП, эта структура, очевидно, представляет собой очень сложную систему концептуальных (что?), пространственных (где?), временных (когда?), функциональных (как?) и каузальных (почему?) отношений на множестве значений параметров ДТП. Поэтому для решения задачи анализа дорожно-транспортной аварии с целью выяснения причин ее возникновения (не факторов, непосредственно определивших наступление ДТП, как, например, выезд на встречную полосу движения или проезд на запрещающий сигнал, а более глубоких, являющихся причинами указанных примеров) необходимо выстроить указанную каузальную структуру аварии и подвергнуть ее углубленному анализу, который может иметь статистическую, факторную, классификационную, причинную, системную и другие составляющие, и результатом которого будет четкое представление о причинах, образующих глубинные предпосылки возникновения данного происшествия.

Вместе с тем, для того чтобы решить эту сверхзадачу (определение причин возникновения аварий), необходимо обратиться к первоисточнику, дающему базовое понятие о дорожно-транспортном происшествии и свод правил для обеспечения безопасности дорожного движения – правилам дорожного движения (ПДД). Этот документ содержит набор условий, обязательных для выполнения всеми участниками дорожного движения во избежание возникновения ДТП. В данном случае мы имеем исторически сложившийся факт, что нарушения ПДД и возникновения ДТП тесно взаимосвязаны между собой. Поэтому рассмотрим внимательно этот документ с точки зрения определения причин возникновения ДТП.

Структура Правил дорожного движения имеет свою внутреннюю логику, обусловленную объективной действительностью процесса дорожного движения и действием других норматив-

ных правовых актов. Правила оформлены в виде отдельных пунктов и сгруппированы в разделы по концептуальному признаку. Современные ПДД Украины (с изменениями и дополнениями, внесенными Постановлением Кабинета Министров Украины от 11.02.2013 года №111) [7] включают 32 раздела (за исключением разделов 33 и 34, которые не содержат собственно правил, и, по мнению авторов, больше относятся к категории приложений), которые содержат 289 пунктов. Семантика этих пунктов определялась столетиями в соответствии со свойственной человеку новой эры склонности постигать окружающий мир преимущественно на собственном опыте и ошибках, и имеет глубокие корни в многослойном историческом пласте миллиардов ДТП и миллионов человеческих жизней по всему миру. Таким образом, очевидна связь содержания и семантики пунктов ПДД с возникновением ДТП в том числе в каузальном аспекте. Поэтому исследование причинно-следственной связи между нарушениями участниками дорожного движения действующих ПДД и возникновением ДТП является актуальной научной и практической задачей, имеющей большое социальное значение. Для этого, прежде всего, целесообразно дифференцировать все множество пунктов ПДД Украины на определенные категории с учетом многоаспектности каузальности дорожно-транспортной аварийности. Подобные задачи современная наука решает при помощи системологического классификационного анализа [8].

Рассмотрим основные принципы классификационного анализа при построении классификатора пунктов ПДД.

Сведения о правилах дорожного движения, подлежащие классификации, содержатся в текстовом виде в одноименном нормативном правовом документе [7].

Целями создания классификатора являются:

- систематизация знаний о семантических характеристиках пунктов ПДД;
- обеспечение концептуализации процессов формирования классификационных группировок (КГ) при выполнении причинного анализа дорожно-транспортной аварийности;
- повышение эффективности решения задач по комплексному обеспечению безопасности дорожного движения.

Основные требования к классификатору пунктов ПДД:

- по содержанию классификатор должен представлять систематизированный свод классификационных группировок пунктов, а также признаков, характеризующих правила, декларируемые в этих пунктах;
- по форме классификатор должен иметь гибкую структуру и алгоритмическое обеспечение, позволяющее аналитику в любой момент времени сформировать КГ любой сложности согласно его информационному запросу;
- система классификации пунктов должна обеспечивать идентификацию каждого пункта ПДД с каждым присущим ей существенным признаком с целью реализации эффективного поиска информации в базе данных классификационной системы.

Система классификации пунктов ПДД должна учитывать:

- сложившиеся принципы построения концептуальной, функциональной и семантической структуры ПДД;
- возможность совместного рассмотрения пунктов разных разделов ПДД, то есть потенциально элементов из различных классификационных группировок;
- большое разнообразие признаков классификации, уточняющих сущность пунктов ПДД;
- особенности компьютерной реализации и возможность дальнейшего развития классификатора.

При учете ДТП сотрудниками Госавтоинспекции Украины ведется фиксация в карте учета ДТП (в редакции приказа МВД Украины от 25.06.2007 № 206) номеров нарушенных пунктов ПДД каждым из участников происшествия. Основываясь на личном опыте этого учета, автор

выделяет три основных классификационных признака для классификации пунктов ПДД в их связи с причинами возникновения ДТП:

А) по степени частоты возникновения причинно-следственной связи между нарушениями конкретных пунктов и наступлением ДТП;

Б) по отношению к возможным причинам наступления ДТП различных категорий участников дорожного движения;

В) по причинно-следственной связи между их нарушением и наступлением ДТП в зависимости от условий дорожного движения.

Кроме того, рассматривая дорожные правонарушения с точки зрения механизма их совершения, следует отметить, что они могут быть результатом как действия (например, выезд на полосу встречного движения в запрещенном знаком или разметкой месте, управление транспортным средством в состоянии опьянения, и др.), так и бездействия (например, несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения и т. п.). В связи с этим следует выделить дополнительный классификационный признак:

Г) по форме изложения условия правила, декларируемого пунктом, с точки зрения механизма его нарушения, что в свою очередь может повлечь наступление ДТП.

Таким образом, классификация всего множества пунктов ПДД по представленным четырем признакам имеет следующий вид:

Класс А. По степени частоты возникновения причинно-следственной связи между нарушениями конкретных пунктов ПДД и наступлением ДТП:

А.1. Пункты, нарушения которых наиболее часто являются причинами ДТП.

А.2. Пункты, нарушения которых с меньшей частотой являются причинами ДТП.

А.3. Пункты, нарушения которых редко являются причинами ДТП.

А.4. Пункты, нарушения которых, как правило, являются сопутствующими или способствующими причинами ДТП.

А.5. Пункты, которые принципиально не могут быть нарушены любыми участниками дорожного движения.

А.6. Пункты, нарушения которых может повлечь возникновение ДТП с вероятностью, близкой к нулю.

А.7. Пункты, факт нарушения которых участниками дорожного движения принципиально невозможно зарегистрировать.

Класс Б. По возникновению причинно-следственной связи вследствие нарушений пунктов ПДД различными категориями участников дорожного движения и наступлением ДТП:

Б.1. Пункты, которые могут быть нарушены представителями определенной категории участников дорожного движения.

Б.2. Пункты, которые могут быть нарушены представителями различных категорий участников дорожного движения.

Б.3. Пункты, которые могут быть нарушены не участниками дорожного движения.

Класс В. По возникновению причинно-следственной связи между нарушениями пунктов ПДД и наступлением ДТП зависимости от условий дорожного движения:

В.1. Пункты, которые могут быть нарушены только в особых условиях дорожного движения.

В.2. Пункты, которые могут быть нарушены вне зависимости от условий дорожного движения.

Класс Г. По форме изложения условия правила с точки зрения механизма его нарушения:

Г.1. Пункты, которые запрещают какие-либо действия участникам дорожного движения.

Г.2. Пункты, которые обязывают к каким-либо действиям участников дорожного движения.

Г.3. Пункты, которые предписывают какие-либо действия участникам дорожного движения.

Г.4. Пункты, не связанные с какими-либо действиями участников дорожного движения и/или несущие для них справочную информацию.

При разнесении конкретных пунктов ПДД в рамках данной классификации необходимо понимать, что их содержание характеризуется субъективно-личностной, возможно, спорной оценкой авторов и может корректироваться в зависимости от множества индивидуальных особенностей. Например, классификация будет иметь различные показатели в различных условиях исследуемой территории (крупный город, малый город, сельская местность, автомагистраль, и др.). Также, классификация по признаку А может иметь иные значения при анализе в разрезе различных параметров классификации по признакам Б и В. Однако, общие закономерности позволяют произвести следующее заполнение классификации.

Класс А. По степени частоты возникновения причинно-следственной связи между нарушениями конкретных пунктов ПДД и наступлением ДТП:

А.1. Пункты, нарушения которых наиболее часто являются причинами ДТП.

4.7 – 4.10; 4.14; 8.1 (общее понятие, под действие которого подпадает большая группа нарушений, требующее дальнейшего указания *уточняющего пункта* ПДД, например, из разделов 33 и 34); 8.7.3; 8.7.7; 10.1; 10.3; 10.4; 10.9; 11.3; 11.4; 12.1; 12.3 (наиболее универсальный пункт ПДД, применяемый для экспертной оценки действий водителей при ДТП); 13.1; 14.6; 16.2 (особенно для ДТП с пострадавшими); 16.5; 16.6; 16.11 – 16.13; 18.1 (особенностью нарушений требований 18 раздела ПДД, приведших к ДТП, является то, что почти всегда они влекут за собой ДТП с пострадавшими); 18.2; 20.5.

А.2. Пункты, нарушения которых с меньшей частотой являются причинами ДТП.

4.1; 4.3; 4.4; 6.7; 7.8; 8.7.6 (указание данного пункта требует *уточняющего пункта* из 20 раздела ПДД); 8.8; 10.2; 10.7; 10.11; 11.13; 12.4; 12.6; 12.9 (нарушения указанных пунктов 12 раздела ПДД отнесены к данному подразделу по следующей причине. Даже в случае доказывания при совершении ДТП превышения установленной скорости движения, требуется экспертная оценка трактовки данного нарушения как причины ДТП. То есть, в подобном случае должна быть установлена возможность предотвращения ДТП при движении с установленной скоростью движения); 13.3; 14.2; 15.12; 15.13; 16.7; 16.14; 18.3; 19.1; 21.2; 21.4; 21.9; 22.2; 22.3; 23.10; 26.1; 26.4; 27.1.

А.3. Пункты, нарушения которых редко являются причинами ДТП.

2.3 (как причину ДТП следует выделить прежде всего подпункт 2.3 «б»). Вместе с тем, нарушения многих других подпунктов данного пункта значительно влияют на тяжесть последствий ДТП); 2.10 «б»; 3.1; 3.2; 4.2; 4.5; 4.6; 4.11 – 4.13; 5.1; 5.2 (в то же время нарушения данного пункта существенно влияют на тяжесть последствий ДТП); 5.3; 6.2 – 6.6; 7.3; 7.4; 7.6; 7.7; 8.3; 8.7.4; 8.7.5; 8.12; 9.7; 9.10; 10.5; 10.6; 10.8; 10.10; 11.8; 11.9; 11.12 (ввиду малого количества дорог с реверсивным движением); 12.5 (как правило, в подобных случаях применяется пункт 12.1); 13.4; 14.3; 15.7; 15.9 – 15.11; 15.15; 16.8; 16.9; 16.15; 17.3; 17.4; 18.5; 18.7; 18.8; 19.3; 19.4; 19.6; 20.1 (значение пункта снижается при активной борьбе с, так называемыми, «дикими» железнодорожными переездами); 20.8; 21.1; 22.1; 23.3 – 23.8; 23.11; 28.1; 28.3.

А.4. Пункты, нарушения которых являются сопутствующими или способствующими причинами ДТП (т.е. указанные пункты в качестве причин ДТП, как правило, не указываются отдельно, а уточняют нарушения общих пунктов из подклассов А.1 – А.3).

1.5; 2.5 (при этом подразумевается наличие признаков алкогольного, наркотического опьянения); 2.9 (в отношении подпунктов «а» и «б»: нахождение водителя в указанных состояниях не может трактоваться, как единственная причина ДТП, так как подобное состояние способствует нарушению иных пунктов ПДД, которые, в свою очередь, и являются непосредственной причиной ДТП); 5.5 «а»; 8.2-1; 8.10; 9.2; 9.4; 9.9; 11.14; 12.2, 12.7; 13.2; 15.2; 15.14 (отдельно указанный пункт применяться не может, требуя обязательной ссылки на конкретное нарушение).

ние, перечисленное в пункте 15.9); 16.3; 17.1; 17.5 (в подобных условиях должен быть указан и пункт 10.1); 18.6; 18.9; 19.2; 19.7; 19.8; 20.2 (так как применяется также конкретный пункт 20.5); 20.7 (при этом необходима ссылка на пункт 20.5); 21.6; 21.7; 21.10; 24.1; 24.3; 24.5; 24.8; 24.9; 25.3; 25.5; 25.6; 26.2; 27.4; 27.5; 28.2; 31 раздел ПДД (нарушения данного раздела требуют также указания пункта 2.3 «а» ПДД); разделы 33, 34 (обусловлено тем, что при указании нарушенных требований дорожных знаков, разметки, необходимо ссылаться также на пункт 8.1 ПДД, определяющий их общее назначение).

А.5. Пункты, которые принципиально не могут быть нарушены любыми участниками дорожного движения (как правило, это обусловлено тем, что перечисленные пункты дают терминологию, перечень определенных понятий, порядок использования которых оговаривается в других пунктах ПДД).

1.1 (в то же время данный пункт может быть нарушен не участниками дорожного движения, то есть лицами, не принимающими непосредственного участия в процессе движения на дороге. Например, должностными лицами, при организации дорожного движения, противоречащей требованиям ПДД, на закрытой территории); 1.2; 1.8 – 1.10; 2.13; 8.2; 8.4; 8.5; 8.5.1; 8.5.2; 8.6; 8.7; 8.7.1; 8.7.2; 9.1; 9.3; 11.1; 12.8; 12.10 (кроме не участников дорожного движения – должностных лиц, ответственных за организацию дорожного движения на определенном участке улично-дорожной сети); 12.10-1; 12.10-2; 15.3; 16.1; 17.2; 21.11; 22.4; 27.2; 31.7.

А.6. Пункты, нарушения которых может повлечь возникновение ДТП с вероятностью, близкой к нулю.

1.3; 1.4; 1.6; 1.7; 2.1; 2.2; 2.4; 2.4.1; 2.4.2; 2.6 – 2.8; 2.10 (за исключением подпункта «б»); 2.11; 2.12; 2.14; 3.3 – 3.6; 4.15; 4.16; 5.4; 5.5; 6.1; 7.1; 7.2; 7.5; 8.9; 8.11; 9.5; 9.6; 9.8; 9.11; 11.2; 11.5 – 11.7; 11.10; 14.4; 14.5; 15.1 (так как причиной ДТП и может быть названа остановка и стоянка в местах, где это запрещено, или стоящее ТС не обозначено в установленном порядке); 15.4 – 5.6; 15.8; 16.4; 16.10; 18.4 (при совершении в подобной ситуации ДТП, в вину водителю будут поставлены нарушения, предусмотренные п.п. 18.1; 18.3); 19.5 (данный пункт только определяет порядок и условия использования противотуманных фар); 19.9; 20.3 (так как имеется конкретный пункт 15.9 «а», запрещающий остановку на железнодорожном переезде); 20.4; 20.6; 20.9; 20.10 (причиной ДТП будет нарушение, указанное в п.20.5 ПДД); 21.3; 21.5; 21.8; 22.5 (пункт определяет особый порядок перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов, а причиной ДТП будут нарушения иных пунктов); 22.6; 23.1; 23.2; 23.9; 24.2; 24.4; 25.1; 25.2; 25.4; 26.3; 27.3; 29.1; 29.2; разделы 30, 32.

А.7. Пункты, факт нарушения которых участниками дорожного движения принципиально невозможно зарегистрировать.

9.12 (невозможным представляется доказывание факта нарушения, которое формулируется размытыми фразами: « свет... должен быть хорошо виден». Очевидна субъективность данного требования с учетом точек зрения различных индивидуумов. Вместе с тем, имеется и конкретное определение указанного требования (згідно із міжнародними вимогами Правила №7 СЕК ООН, мінімальна сила світла, що випромінюється ліхтарем, має становити: вдень 150 кд і вночі – 40 кд). Однако, отсылочные нормы в данном случае в ПДД не применяются); 11.11 (юридически четко определенный термин «интенсивное движение» в ПДД отсутствует, поэтому вменение данного пункта в качестве причины ДТП может всегда быть оспорено).

Класс Б. По возникновению причинно-следственной связи вследствие нарушений пунктов ПДД различными категориями участников дорожного движения и наступлением ДТП:

Б.1. Пункты, которые могут быть нарушены представителями определенной категории участников дорожного движения.

2.1 – 2.4; 2.4.1; 2.4.2; 2.5 – 2.13; 3.1; 3.4; 4.1 – 4.14; 5.1 – 5.3; 6.2 – 6.7; 7.3; 7.4; 7.6 – 7.8; 8.7.5; 8.7.7; 9.2; 9.7; 9.9; 9.10; 10.6; 11.14; 12.7; 15.7; 17.5 (характерно, что данный пункт адресу-

ется конкретной узкой категории водителей, при том, что упоминаемое правонарушительное действие охватывается п.10.1); 19.2 (так как на немеханических ТС дальний свет, как правило, отсутствует); 19.6 – 19.8; 20.8; 21.2; 21.4; 21.6; 21.7; 21.9 – 21.11; 22.1; 23.3 – 23.5; 23.7; 23.8; 23.11; 24.1; 24.3; 24.5; 24.8; 25.3; 25.5; 27.4; 27.5; 28.2; 31.2.

Б.2. Пункты, которые могут быть нарушены представителями различных категорий участников дорожного движения.

Здесь следует отметить, что значительную сумбурность и противоречивость в дифференциации нарушений пунктов ПДД как причинах ДТП в разрезе различных категорий участников дорожного движения вносит, по мнению автора, ошибочная и некорректная формулировка термина «водитель» в понятийном аппарате, принятом в базовом нормативном документе – Правилах дорожного движения Украины. Определенная пунктом 1.10 ПДД трактовка значения термина «водитель» представляется не только ошибочной, но и неправомерной, так как противоречит не только основным законодательным актам в сфере дорожного движения, но и последующему содержанию самих Правил. В связи с этим некорректными выглядят требования раздела 2 ПДД "Обязанности и права водителей механических транспортных средств", в частности пунктов 2.1, 2.3, и др. [9].

Применительно к задаче классификации следует обратить внимание на пункт 9.4 ПДД, который определяет порядок подачи предупредительных сигналов, подчеркивая при этом, что подача предупредительного сигнала не дает водителю преимущества. Исходя из терминологии ПДД, возникает противоречие – велосипедист также управляет транспортным средством, но водительское удостоверение не имеет и не обязан иметь, а вот предупреждающие знаки подавать обязан. Следовательно, данный пункт ПДД распространяется и на приведенную категорию участников дорожного движения. Поэтому при классификации пунктов ПДД в анализируемый подраздел авторы вынуждены были опираться на существующее несовершенное толкование термина "водитель".

1.2 – 1.9; 3.2; 8.1; 8.3; 8.7.3; 8.7.4; 8.7.6; 8.8; 8.10; 9.1; 9.4; 10.1 – 10.5; 10.7 – 10.11; 11.3; 11.4; 11.8; 11.9; 11.12; 11.13; 12.1 – 12.6; 12.9; 13.1; 13.3; 13.4; 14.2 – 14.4; 14.6; 15.2; 15.9 – 15.13; 15.15; 16.2; 16.3; 16.5 – 16.9; 16.11 – 16.15; 17.1; 17.3; 17.4; 18.1 – 18.3; 18.5 – 18.8; 19.1; 19.3; 19.4; 20.1; 20.2; 20.5; 21.1; 22.2 – 22.4; 23.6; 23.10; 25.6; 26.1 (требования пункта адресуются как пешеходам, так и водителям ТС); 26.2; 26.4; 27.1; 27.2; 28.1; 28.3; 31.1; 31.3 – 31.6; разделы 33, 34 ПДД.

Б.3. Пункты, которые могут быть нарушены не участниками дорожного движения.

Следует учитывать, что требования ПДД имеют прямое действие не только на участников дорожного движения, как это принято понимать из терминологии пункта 1.10, но и других лиц, в том числе должностных, ответственных за содержание улично-дорожной сети, организацию дорожного движения, эксплуатацию ТС и т.п.. Административная, уголовная, гражданско-правовая ответственность за совершение ДТП также предусмотрена не только для участников дорожного движения.

1.1; 1.5; 1.9; 4.16 «б»; 5.5; 8.2-1; 8.12; 12.10; 15.15 (пункт может быть нарушен и участниками дорожного движения); 31.1 – 31.4.

Класс В. По возникновению причинно-следственной связи между нарушениями пунктов ПДД и наступлением ДТП в различных условиях дорожного движения:

В.1. Пункты, которые могут быть нарушены только в особых условиях дорожного движения.

Следует учитывать, что понятие особых условий относительное, так как большинство пунктов ПДД действуют при определенных условиях дорожного движения. Нижеперечисленные пункты выделены в отдельный подраздел исходя из их индивидуальных особенностей.

4.4; 6.6 «а»; 7.3; 7.6; 7.7 «б», «г»; 11.11; 12.2; 15.11; 16.15; 19.1; 19.4; 28.1 – 28.3; 31.6 «б», «в».

В.2. Пункты, которые могут быть нарушены вне зависимости от условий дорожного движения: все пункты, за исключением перечисленных в В.1.

Класс Г. По форме изложения условия правила с точки зрения механизма его нарушения:

Г.1. Пункты, которые запрещают какие-либо действия участникам дорожного движения. Здесь необходимо учесть, что формулировка некоторых пунктов формулируется без глаголов запрещающего характера. К примеру, пункт 6.4 имеет предписывающую формулировку, однако имеет явно запрещающий смысл.

2.4-2; 2.9; 3.4; 4.14; 5.3; 6.4; 6.6; 7.7; 8.12; 9.4, 9.5; 9.7; 10.7; 10.10; 11.4; 11.9; 11.10; 11.13; 12.9; 14.3; 14.6; 15.3; 15.4; 15.9; 15.10; 15.13; 15.15; 16.4; 17.1; 18.6; 19.7; 20.5; 20.7; 21.2; 21.4; 21.11; 23.9; 23.10; 24.9; 25.6; 26.2; 27.2; 27.3; 28.3; 30.2; 30.7; 31.2 – 31.7; 32.2.

Г.2. Пункты, которые обязывают к каким-либо действиям участников дорожного движения.

1.3; 1.5; 1.7; 2.1; 2.3; 2.4; 2.4-1; 2.5 – 2.7; 2.10; 3.2; 3.3; 3.5; 4.1; 4.3 – 4.13; 4.15; 5.1; 5.2; 5.4; 6.1; 6.3; 6.5; 6.7; 7.1 – 7.6; 7.8; 8.3; 8.10; 9.2 – 9.4; 9.8 – 9.12; 10.1 – 10.5; 10.8; 10.9; 10.11; 11.1 – 11.3; 11.7, 11.8; 11.12; 12.1 – 12.5; 12.7; 13.1 – 13.4; 14.2; 14.4; 15.1; 15.7; 15.14; 16.1 – 16.3; 16.5 – 16.15; 17.3 – 17.5; 18.1 – 18.5; 18.7 – 18.9; 19.1 – 19.5; 19.8; 20.1 – 20.4; 20.6; 20.8; 20.10; 21.3; 21.5 – 21.7; 21.9; 21.10; 22.1 – 22.4; 22.6; 23.1 – 23.8; 23.11; 24.2; 24.4; 24.5; 24.8; 25.2 – 25.5; 26.4; 27.1; 27.5; 28.1; 28.2; 29.1; 29.2; 30.1; 30.2; 31.5;

Г.3. Пункты, которые предписывают какие-либо действия участникам дорожного движения.

1.4; 1.6; 2.2; 2.8; 2.11; 2.14; 3.1; 3.6; 4.2; 4.16; 5.5; 6.2; 8.11; 9.6; 10.6; 10.8; 11.5, 11.6; 11.8; 11.11; 11.14; 12.6; 14.5; 15.2 – 15.6; 15.8; 15.11; 15.12; 16.9; 17.2; 19.5; 19.6; 19.9; 21.1; 26.1; 26.3; 27.4; 30.4; 30.5; 32.1;

Г.4. Пункты, не связанные с какими-либо действиями участников дорожного движения и/или несущие для них справочную информацию.

1.1; 1.2; 1.8 – 1.10; 2.12 (определяет права собственника транспортного средства); 2.13; 8.1 – 8.2-1; 8.4 – 8.9; 9.1; 12.8; 12.10 – 12.10-2; 20.9; 21.8; 22.5; 24.1; 24.3; 25.1; 30.3; 30.6; 31.1;

Наконец, следует отметить, что предложенная классификация имеет общий характер, подлежащий корректировке с учетом конкретной местности, условий, а также применительно к различным категориям участников дорожного движения, времени суток, сезонности, интенсивности движения и т.п.

Выводы

1. Разработанная классификационная система позволяет определить приоритеты в выявлении конкретных нарушений ПДД, влияющих на состояние дорожно-транспортной аварийности и тяжесть их последствий, с возможным техническим, правовым, организационным и воспитательным воздействием с целью профилактики ДТП.

2. Данные классификации будут использованы для выявления причинно-следственных зависимостей между нарушениями правил дорожного движения Украины и наступлением дорожно-транспортных происшествий в рамках проекта UIDAS, реализуемого Донецкой академией автомобильного транспорта.

Список литературы

1. Аварійність на автошляхах України // Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем департаменту ДАІ МВС України / [електронний ресурс] // режим доступу: http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp_2013.pdf

2. Офіційний сайт моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ) / [електронний ресурс] // режим доступу: <http://mtsbu.kiev.ua>

3. Статистика ДТП в Украине за 2013 год / [электронный ресурс] // режим доступа: http://dtpua.com/stat_dtp.html
4. Road safety. European transport policy for 2010: time to decide. // Results from the transport research programme of European Commission / Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2011, 16 p. / data source: http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html
5. The Traffic Accident Research is organized as a limited company as an affiliate of the TU Dresden / official site of the VUFO GmbH // data source: <http://vufo.de/>
6. Англезі І.П., Костенко А.В., Полетайкін А.Н. Український проект по углубленному дослідженню дорожньо-транспортної аварійності // Вестник Харьковського національного автомобільно-дорожнього університету і Северо-Восточного научного центру Транспортної академії України // Сборник наукових трудов, випуск 61–62 / Харьков, ХНАДУ, 2013. – с. 232 - 238 / режим доступа: http://dspace.khadi.kharkov.ua/dspace/bitstream/123456789/629/1/V_61-62_42.pdf
7. Правила дорожнього руху України: Офіційне видання – К.: Видавництво «Арії», 2013. – 64 с.
8. Mikhail Bondarenko, Nikolay Slipchenko, Kateryna Solovyova, Andriy Danylov, Ruslan Kovalchuk, Shcurenko Irina Conceptual Knowledge Modeling and Systematization on the Basis of Natural Classification / International Journal “Information Theories and Applications”, Vol. 18, Number 2, 2011 Варна, Болгарія. Pp. 151-171. / data source: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.386.8830&rep=rep1&type=pdf>
9. Паршиков С.И. Об уточнении отдельных терминов, используемых при оформлении и расследовании дорожно-транспортных происшествий // Вестник Донецкой академии автомобильного транспорта.– Донецк, 2013.– №3. – с. 48 – 52

Англезі І.П., Полетайкін О.М., Паршиков С.І. Класифікація пунктів правил дорожнього руху України в розрізі причинно-наслідкового аналізу дорожньо-транспортних пригод

Анотація. У статті вирішено задачу багатоаспектної класифікації множини пунктів чинних правил дорожнього руху України в розрізі їх зв'язку з виникненням дорожньо-транспортних пригод. Визначене цільове використання розробленого класифікатора для проведення причинно-наслідкового аналізу дорожньо-транспортної аварійності.

Ключові слова: дорожньо-транспортні пригоди, поглиблений аналіз аварійності, багатоаспектна класифікація, пункти правил дорожнього руху, причинно-наслідковий аналіз.

Englezi I.P., Poletaykin A.N., Parshikov S.I. The categorization of Ukrainian road laws points in connection with causal analysis of road events

Abstract. In article a speech a problem an categorizations of ensemble of points acting Ukrainian road laws in connection with arising the road events. Purpose the developed qualifier for undertaking the causal analysis to road accident rate it's determined.

Keywords: road events, in-depth accident analysis, categorization, points of road laws, causal analysis.

Стаття надійшла до редакції 07.11.2013 р.