

Анатолий Кронинович КОСТЫЛЕВ –
доцент кафедры административного
и финансового права Института
государства и права ТюмГУ,
кандидат юридических наук, доцент

УДК 629.067 (656.11)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОГНОЗА)

АННОТАЦИЯ. В статье рассматриваются новые вопросы обеспечения безопасности дорожного движения. Используется иной (синергетический) подход к прогнозированию безопасности дорожного движения и расчету ее обеспечения.

The author considers new questions of traffic safety. A synergetic approach is forecast traffic safety and to calculate its maintenance.

В условиях современного мира, информационной революции и компьютеризации, успехов математического моделирования сложных социотехнических процессов и вычислительного эксперимента неправомерно пользоваться старыми методами и моделями. Старые методы основаны на образцах линейного мышления и линейных приближениях. Они часто связаны с чрезмерным усложнением модели, стремлением принять во внимание и включить в нее как можно большее число параметров. Прежние методологические подходы к моделированию сложных социальных процессов не учитывают, или, по крайней мере, недооценивают неоднозначность будущего, факторы детерминации эволюционных процессов из будущего, конструктивность хаотического начала в эволюции, роль быстрых процессов в развитии сложного и многое другое.

Синергетика является теорией самоорганизации сложных систем мира. Выступая в качестве современной парадигмы эволюции, синергетика, конечно, не может сказать, что конкретно происходит или будет происходить в мире. Неправомерно давать конкретные рекомендации и, тем более, обещания на основании синергетической методологии. При этом, однако, можно дать общие ориентиры для научного поиска, прогнозирования и моделирования процессов в сложных социальных системах и в особенности в системе дорожного движения.

Дорожное движение — сложная социотехническая система, которая включает в себя дорожные комплексы, людей (водителей, пешеходов, пассажиров и иных участников движения), транспортные средства, среду. Эта система способна дать сбой в любое время по разным причинам: в виде отказа техники, неблагоприятной среды, дорожных условий, а также человеческого фактора. Синергетика позволяет сформулировать некие эволюционные правила запрета. Знание ограничений, того, что в принципе не реализуемо, — это само по себе уже достаточно важное знание. Наиболее фундаментальные законы в науке формулируются именно как правила запрета.

На современном этапе становится очевидным, что необходим новый процессуально ориентированный язык для просчитывания будущего развития ситуации в сфере дорожного движения — язык становящихся структур, структур-процессов, структур развивающихся, соединяющихся и распадающихся. Это не просто узко-профессиональный язык нелинейных математических моделей. Он включает в себя весь арсенал человеческого общения. Мировоззренческие следствия синергетического знания могут быть сформулированы без употребления математического инструментария и языка программирования.

Новая, базирующаяся на синергетике методология познания и прогнозирования развития сложных социотехнических систем дорожного движения открывает принципы нелинейного синтеза:

- наличие различных способов объединения структур в одну сложную структуру;
- значение правильной топологии, «конфигурации» объединения простого в сложное;
- возможность (при правильной топологии объединения) значительной экономии материальных и духовных затрат и ускорения эволюции целого.

Методология нелинейного синтеза, основанная на научных принципах эволюции сложных структур, может лечь в основу проектирования различных путей обеспечения безопасности дорожного движения.

Неустойчивость социотехнических систем позволяет разрешить это противоречие, поскольку именно она является «причиной» такого нарушения симметрии времени, которое не нарушает закона сохранения энергии и, вместе с тем, позволяет описать диссипативные процессы.

Непременным условием генерации новой ценной информации является неустойчивость. Воспринимать, хранить и передавать информацию можно и в устойчивых процессах. Более того, неустойчивость в этих процессах является только помехой. Однако создавать ценную информацию можно только в условиях неустойчивости.

Во всех явлениях природы есть закономерность. Это люди знали давно и пытались понять законы природы. Законы природы — это и есть порядок. Каким образом можно использовать законы природы в обеспечении безопасности дорожного движения, особенно учитывая то, что уже понятые и сформулированные законы природы часто нарушаются, нарушаются и законы государства. Многие явления происходят «случайно», то есть так, что предвидеть их практически невозможно. Это и есть нарушение порядка, то есть беспорядок, хаос. Такие явления играют большую роль в жизни, а в сфере дорожного движения — решающую роль. И это касается не только бездушной природы, то же самое происходит и в живых системах, и в человеческом обществе. Более того, в обществе проблемы порядка и хаоса даже более актуальны и стоят более остро. Дорожное движение не приемлет хаоса, следовательно, необходим порядок.

Если известны начальные условия и силы, действующие на тело, то траектория вычисляется однозначно. Однако в сфере безопасности дорожного движения хотя и можно просчитать многое, но не все, это сложная социотехническая система, где кроме механизмов участвуют и люди.

А человеку свойственно:

- во-первых, объективное, не зависящее от него свойство потери устойчивости;
- во-вторых, субъективные способности человека предвидеть последствия выбора в течение горизонта прогнозирования;
- в-третьих, способность прогнозировать, делать выбор, взвешивая пользу или вред возможных последствий для себя, окружающих и общества в целом.

Так, человек, способный прогнозировать и сознательно выбравший вариант, который нанес вред другим, аморален и это очевидно. Однако, не менее аморален человек, не способный предвидеть результат, но сделавший выбор, принесший много зла людям. При этом надо учитывать, что при существенном нарушении правил дорожного движения гибнут люди или получают тяжелые увечья.

В моменты, когда общество теряет устойчивость и становится перед необходимостью выбора, роль каждого человека возрастает. Соответственно, возрастает и ответственность за выбор. Здесь уже гражданская активность оправдана и, напротив, отсутствие гражданской совести аморально.

Влияние научных концепций на этические нормы, как человека, так и общества, существенно. В рамках концепции полного детерминизма, равно как и полного хаоса, моральный статус воспринимается как нечто статическое, не зависящее от фазы процесса. При этом теряется основа таких понятий, как ответственность и совесть. В социотехнической системе «дорожное движение» вопросы ответственности и нравственности играют значительную роль. Они обеспечивают выполнение правил дорожного движения, что, в первую очередь, является положительным при обеспечении безопасности дорожного движения.

В рамках синергетики моральный статус играет разную роль в зависимости от фазы развития общества. Понятия «ответственность» и «совесть», естественно, возникают в фазах потери устойчивости, тогда и проявляется этический статус. Это не значит, что основные догмы этики изменяются со временем (хотя и это имеет место). Это значит, что они просто должны проявляться в моменты бифуркации. Проявление активности до или после этого, действительно, аморально.

С позиций синергетики этические нормы нельзя рассматривать как нечто абсолютное и не зависящее от фазы развития общества. Напротив, в зависимости от этой фазы часто «добро» и «зло» меняются местами, в синергетике возникают методологические проблемы, решение которых способствует развитию как синергетики, так и методологии.

Для решения проблемы рассматривается процесс ее возникновения. При этом самое важное свойство процесса — его устойчивость. Именно явление устойчивости позволяет определить области применимости различных подходов и, тем самым, решить проблему их совместимости.

Другое немаловажное обстоятельство состоит в том, что люди чаще всего имеют дело с условной информацией, но воспринимают ее как безусловную. И тут уместен динамический подход, для разрешения недоразумения достаточно проанализировать процесс возникновения условной информации и эволюции ее ценности.

Целевая направленность регулирования отношений участников дорожного движения определяется характером выполняемой ими деятельности — принятие и реализация решений о режимах движения. Вероятность принятия оптимального решения зависит от того, насколько полной, точной и своевременной является используемая для этого информация. Для отношений дорожного движения характерна очень высокая степень неопределенности их развития, приводящая к конфликтам между участниками движения по поводу приоритетного использования дорожной сети, а также к конфликтным ситуациям, переходящим в неуправляемое движение механических транспортных средств. Это положение определяет направленность административно-правового воздействия на участников дорожного движения.

Введение системы специальных сигналов поможет информированию об условиях движения. Правовая регламентация решений в различных дорожно-транспортных ситуациях должна осуществляться путем специальных предписаний, содержащих позитивное обязывание или запреты на движение с определенной скоростью и выполнение различных маневров, дополненные установлением ответственности за совершение действий, противоречащих регламенту или игнорирующих предупредительную информацию. Данные средства при их правильной реализации позволят существенно упорядочить дорожное движение.

При этом их реальные организующие возможности в целом ограничены, так как вводимые обязывания и запреты в своей сущности отражают те ограничения, которые объективно существуют в дорожном движении и определяются, с одной стороны, характеристиками и состоянием технических элементов дорожного движения, а с другой — психофизическим состоянием и квалификацией людей. Поэтому важнейшее значение для того, чтобы дорожное движение было упорядочен-

ным, чтобы максимальное число решений, принимаемых участниками дорожного движения, было оптимальным в рассмотренном выше смысле, имеет установление специальной разрешительной системы допуска в дорожном движении.

Такой правовой режим означает, что включение какого-либо объекта в дорожное движение связывается с наличием у него в полном объеме свойств и характеристик, установленных в соответствующих нормативно-технических и нормативно-правовых актах.

Важнейшей задачей, решаемой посредством введения административно-правового режима, является установление правоохранительной системы, основу которой составляют охранительные правовые нормы, в которых регламентируется система мер административного принуждения. Она применяется к субъектам правоотношений, урегулированных позитивными нормами, в случае невыполнения ими установленных обязанностей или ненадлежащего использования представленных прав. Охрана норм, регулирующих поведение участников дорожного движения, имеет особое значение, поскольку их несоблюдение является прямой причиной гибели людей.

Исходя из этого, упорядочивание общественных отношений дорожного движения, то есть возникающих в процессе удовлетворения общественной потребности в пространственном перемещении людей, предметов, средств и продуктов их труда на основе использования технологических возможностей технического комплекса «транспортные средства — дорожная сеть», предполагает принятие и реализацию совокупности норм, которые по своему содержанию могут быть разделены на три группы: нормы, регулирующие допуск к участию в этих отношениях; нормы, регулирующие собственно отношения, возникающие в процессе управления техникой дорожного движения; нормы, обеспечивающие охрану отношений дорожного движения. В совокупности они образуют тот спектр управляющих воздействий на поведение участников дорожного движения, благодаря которым в их отношениях должен устанавливаться порядок, обеспечивающий оптимальность результатов этого процесса.

Нормативный акт — документ, устанавливающий нормы и вводящий их в действие, является формой реального существования норм. В таком качестве он может рассматриваться как управленческое решение социального управления, в котором содержится властные волеизъявления субъекта управления, обязательные для объекта.

Организация дорожного движения в ее административно-правовом выражении должна представлять собой комплекс мер, направленных на реализацию норм, регламентирующих порядок возникновения, развития и охраны образующих его общественных отношений.

Вывод: Сама по себе мысль о том, что проблемы нужно решать в динамике, разумеется, не нова. Человечеству давно известно, что «все течет и все изменяется». Но важно другое — синергетика позволяет задать вопрос: как течет, когда и как изменяется. Ответ на этот вопрос чаще всего и является решением проблемы. В результате появляется надежда построить единую картину обеспечения безопасности дорожного движения, и не словесную, а на языке точных наук, прогнозировать возможную опасность и, в связи с этим, своевременно принимать правовые меры к ее предотвращению.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Клинковштейн Г. И., Афанасьев М. Б. Обеспечение безопасности дорожного движения. М.: Транспорт, 1992.
2. Майоров В.И. Организационные и правовые основы межотраслевого управления обеспечением безопасности дорожного движения: Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. М., 1994.
3. Николис Г., Пригожин И. Самоорганизация в неравновесных системах. М.: Мир, 1979.
4. Хакен Г. Синергетика. М.: Мир, 1980.