

УДК 343.953

DOI: 10.34670/AR.2020.93.2.007

Вопросы детерминации дорожных конфликтов

Севостьянов Роман Александрович

Кандидат юридических наук,
доцент,

Саратовская государственная юридическая академия,
410056, Российская Федерация, Саратов, ул. Вольская, 1;
e-mail: postmeister@yandex.ru

Аннотация

С каждым годом в Российской Федерации растет количество транспортных средств. Дорожное движение становится все более насыщенным и вовлекает в свою сферу огромное количество граждан. Вместе с интенсивным и экстенсивным ростом данной области в геометрической прогрессии увеличиваются и проблемы, связанные с ней. Одной из них являются конфликтные ситуации, возникающие между участниками дорожного движения, которые нередко трансформируются в общественно опасные посягательства на личность. Проявление подобной агрессии детерминируется как внешними, так и внутренними обстоятельствами. Исследование показало, что данные конфликты имеют свои особенности, как в части факторов, их детерминирующих, так и в формах их объективного проявления. В настоящей статье делается попытка осознать детерминанты подобного поведения, сформировать криминологическую картину дорожных конфликтов и предложить возможные способы их предупреждения.

Для цитирования в научных исследованиях

Севостьянов Р.А. Вопросы детерминации дорожных конфликтов // Вопросы российского и международного права. 2020. Том 10. № 2А. С. 46-53. DOI: 10.34670/AR.2020.93.2.007

Ключевые слова

Дорожное движение, дорожный конфликт, индивидуальная и групповая профилактика преступности, контроль эмоций, мотивация преступного поведения, преступная агрессия, предупреждение преступлений.

Введение

Функционирование современного общества невозможно без транспорта. В настоящее время активно развиваются все его виды, но все же самым распространенным является транспорт автомобильный, который обеспечивают решение основных задач по перевозке пассажиров и грузов.

Ритм жизни сегодняшнего общества таков, что обеспечить его без качественного дорожного движения не представляется возможным. Е.А. Пикина справедливо называет автомобильный транспорт важным признаком современной цивилизации [Пикина, 2019, 65].

Разумеется, человек, вовлеченный в рассматриваемую сферу, желает чувствовать себя не только комфортно, но и безопасно. Многие аспекты, связанные с дорожной безопасностью, контролируются государством [Майоров, 2015, 100]. Действующие Правила дорожного движения призваны упорядочить движение. Соблюдению скоростного режима и иных важных аспектов безопасности способствует распространяющаяся сеть видеонаблюдения, а вопросы качества дорожного полотна отражены в различных строительных нормах и правилах и т.д.

Конечно же, в первую очередь, беспокойство общества вызывает проблема большого количества дорожно-транспортных происшествий и их предотвращения. Однако вопросы безопасности в области дорожного движения не ограничиваются только соблюдением Правил дорожного движения и строительства. Они весьма комплексны и многообразны [Сидоряк, 2010, 254]. В жизни, зачастую, возникают моменты, которые не могут быть урегулированы лишь с помощью предписаний и технических средств. Некоторые аспекты требуют совершенно иного подхода, предполагающего включение в процесс регулирования общественных отношений моральных норм.

Среди подобных случаев особо выделяются так называемые «дорожные конфликты», представляющие собой ситуации агрессивного противостояния участников дорожного движения, спровоцированные как внешними обстоятельствами, так и личностными особенностями их участников.

Подобные конфликты нередко перерастают в уголовно наказуемые деяния и в связи с этим приобретают серьезную опасность для общества.

Важной задачей криминологической науки является теоретическое осмысление данных ситуаций с целью выработки рекомендаций по их предотвращению.

Вопросы детерминации дорожных конфликтов

Развитие общества на протяжении всей его истории неразрывно связано с необходимостью передвижения в пространстве. В течение длительного исторического периода человечество передвигалось с помощью одомашненных и приспособленных для этих целей животных и простейших плавательных средств, приводившихся в движение физической силой либо энергией ветра. Изобретение парового двигателя, а затем и двигателя внутреннего сгорания привело к бурному развитию транспортной отрасли – железнодорожной, водной, а затем и автомобильной.

Дорожное движение, как указывает С.А. Данцев, стало складываться в 20-х годах XX столетия, когда автомобильный транспорт стал понемногу составлять конкуренцию железнодорожному [Данцев, 2009, 86].

В советский период количество автомобилей на дорогах страны было не столь велико. Контингент водителей отличался подавляющим преобладанием в их числе профессионалов над любителями.

Существенное увеличение доли личного автотранспорта произошло в постсоветский период. И.С. Князева отмечает увеличение числа автомобилей на 10 жителей с 1,3 в 2000 г. до 2,8 в 2015 г. [Князева, 2017, 109].

Бурная автомобилизация, особенно, в сфере личного транспорта означает вовлечение в сферу дорожного движения значительного числа граждан, для которых вождение автомобиля не является профессиональным занятием.

Развитие транспортной сферы, безусловно, необходимо. Темп жизни современного общества таков, что предполагает быстрое перемещение в пространстве людей и грузов.

Однако есть у процесса автомобилизации и негативные стороны. Не лучшим образом распространение автотранспорта сказывается на окружающей среде, так как автомобили являются одним из основных источников загрязнения атмосферы. Вызывает беспокойство и количество ежегодно совершаемых дорожно-транспортных происшествий [Коновалова, Надирян, Сенин, 2019, 147].

В последнее время все большее внимание уделяется вопросу агрессивного поведения водителя на дороге, выражающегося в совершении резких и опасных маневров для окружающих, выражающих явное пренебрежение интересами других участников движения [Чикалина, Чикалин, Прокофьева, 2014, 126].

Кроме того, к числу негативных дорожных явлений относятся часто встречающиеся конфликты между водителями транспортных средств, нередко переходящие из простого эмоционального взрыва в уголовно наказуемые посяательства на личность. Постоянный рост интенсивности дорожного движения ведет к существенному увеличению подобных случаев [Осинцева, Осинцев, Лабунский, 2012, 184].

Данные конфликты специфичны, обладают рядом особенностей, имеют собственные детерминирующие факторы и требуют отдельного внимания, в том числе и со стороны криминологической науки, поскольку часто следствием подобных конфликтов является совершение преступления против личности.

В ходе проведенного исследования, включающего анализ специальной литературы, интервьюирование 19 водителей со стажем вождения от 10 лет и изучение 34 приговоров судов были получены следующие результаты.

Прежде всего, нельзя не отметить, что сфера дорожного движения является для человека естественной и безопасной средой обитания. В историческом плане она начала развиваться относительно недавно и не смогла еще плотно укорениться в человеческой природе.

При интервьюировании водителей установлено, что вождение автомобиля всегда сопровождается стрессом. С точки зрения психологии в данной ситуации мы имеем дело с так называемым эмоциональным стрессом, который вызывается факторами, создающими угрозу для жизни и здоровья человека [Ларченко, 2012, 174]. Уровень стресса многократно увеличивается в городских условиях. По мере увеличения стажа уровень стресса естественным образом снижается. Однако, исследование показало, что полностью стресс при управлении транспортным средством не исчезает никогда.

Стрессообразующими факторами при управлении транспортными средствами выступают

как внешние, так и внутренние обстоятельства.

К внешним факторам опрошенные водители отнесли следующие.

Первая группа сопряжена с организацией дорожного движения: 1) неверно организованное движение (усложненные дорожные развязки, неправильно установленные дорожные знаки, неверно организованное движение на перекрестках и др.); 2) затрудненное движение («дорожные пробки»); 3) некачественное дорожное покрытие; 4) плохое освещение дорог; 5) плохо убранные дороги.

Вторая группа обстоятельств связана с погодными условиями: 1) плохая видимость в условиях тумана, ночного времени, снегопада, дождя; 2) чрезмерная жара и повышенная солнечная активность; 3) скользкие дороги.

Третья группа связана с поведением на дороге других участников дорожного движения: 1) нарушение Правил дорожного движения водителями (нарушение правил перестроения, поворота и разворота, обгона, невключение сигналов поворота, выезд на встречную полосу движения); 2) нарушение Правил дорожного движения пешеходами (переход в неустановленном месте, задержки движения пешеходов на переходах); 2) неуважительное отношение к другим участникам движения, не связанное с нарушением Правил дорожного движения (необоснованно медленное движение впереди идущего транспортного средства, отказ пропустить транспортное средство в плотном потоке, резкий выход пешехода на пешеходный переход, оскорбления в отношении участников дорожного движения, неприличные жесты, брань).

Опрошенные водители указали, что на обострение стрессового состояния, особенно, влияют факторы, связанные не с организацией дорожного движения и погодными условиями, а сопряженные с поведением других участников дорожного движения.

К внутренним факторам относятся врожденные и приобретенные характеристики.

Врожденными являются такие качества как: 1) особенности темперамента (например, при холерическом темпераменте всегда увеличивается шанс спровоцировать дорожный конфликт); 2) наличие акцентуаций характера (люди с возбудимым и гипертимическим типом акцентуации всегда более склонны к конфликтным проявлениям, в том числе и на дороге); 3) психопатии (например, при возбудимой психопатии человека достаточно легко вывести из равновесия).

Данные врожденные особенности человека увеличивают шанс спровоцировать конфликт либо вступить в него, так как сами врожденные свойства нервной системы делают человека склонным к подобному «вспыльчивому» варианту поведения.

Однако эти факторы могут быть сглажены в процессе воспитания и социализации человека. Поэтому холерик – это не обязательно активный участник конфликта. Более значительную роль играют приобретенные внутренние характеристики. К таковым следует относить черты характера человека, которые отражают его отношение к себе и к окружающему миру. Они могут быть как положительными, так и отрицательными. К положительным чертам характера в нравственном обществе всегда относятся такие как доброта, терпение, уважение к людям и их собственности, снисхождение к ошибкам других, ответственность, стремление помочь окружающим и многие другие. Отрицательные черты – это эгоизм, игнорирование интересов окружающих, безответственное отношение к общественному долгу и др.

Положительные черты характера человека способны сглаживать острые углы его заостренных врожденных черт. Поэтому человек воспитанный и правильно адаптированный к

социуму, несмотря на врожденные признаки, может управлять своим поведением и выходить из конфликтной ситуации, не прибегая к антиобщественным действиям.

Однако нельзя не отметить, что в условиях экстремальной ситуации поведение человека в большей мере зависит от его природных характеристик. В определенной степени это является нормальным, поскольку при наличии сигналов опасности активно начинают включаться бессознательные оборонительные рефлексy, усиливается выброс гормонов в кровь, повышается эмоциональный фон. В такой ситуации сознание и воля в некоторой степени «затмеваются» эмоциями. Поэтому человеку становится гораздо труднее контролировать свое поведение.

Внешне почти все дорожные конфликты выглядят примерно одинаково.

Выявленные криминологические особенности подобных ситуаций выглядят следующим образом.

Во-первых, поводом к возникновению конфликтов служат, как правило, нарушения Правил дорожного движения. В основном, речь идет об опасном маневрировании, связанном с резким перестроением из одного ряда в другой.

Типичным является следующий пример дорожного конфликта.

Так, Железнодорожным районным судом г.Барнаула осужден Б., который, управляя автомобилем, допустил опасное маневрирование («подрезал» другого участника движения). Водитель другого автомобиля остановился, вышел из машины, сделал ему замечание в грубой форме, указав на дорожный знак «Движение по полосам», на что Б. резко выскочил из машины, ударил кулаком потерпевшего в лицо, сломав ему челюсть, и, причинив, тем самым, вред здоровью средней тяжести.

В отдельных случаях поводом к возникновению конфликтов служит аморальное поведение участников дорожного движения, не связанное с нарушением правил дорожного движения. Так, по уголовному делу по обвинению Ч. по п.п. «д, з» ч.2 ст.112 УК РФ, рассмотренному Орджоникидзеvским районным судом г.Перми, поводом для причинения вреда здоровью стало то, что на автомобиль попала выброшенная из другого автомобиля шелуха от семечек, а поводом к совершению преступления в Республике Коми послужил неприличный жест, показанный из одного автомобиля лицам, находившимся в другом транспортном средстве.

Во-вторых, инициатором конфликта обычно выступает лицо, полагающее, что действия другого участника дорожного движения неправомерны и создали для него опасность на дороге либо неприличны и оскорбительны для него. Конфликт, как правило, начинается с оскорблений в адрес нарушителя. Так, Октябрьским районным судом г.Новосибирска осужден Ч. за совершение преступления при следующих обстоятельствах. Ч. управлял автомобилем и, по его мнению, действия другого водителя создали ему помехи для движения. Когда оба автомобиля остановились на запрещающий сигнал светофора, Ч. в грубой форме высказал свои претензии, после чего, нанес потерпевшему множественные удары руками и ногами в различные части тела потерпевшего, причинив ему вред здоровью средней тяжести.

В-третьих, зачастую эскалация конфликта происходит из-за ответной встречной агрессивной реакции другого его участника, которая может быть выражена либо физически (удары по автомобилю или попытки ударить участника дорожного движения).

В-четвертых, конфликты отличаются повышенным эмоциональным фоном, что сказывается на их внешнем выражении. Для них, как правило, характерны множественные хаотичные удары, применение имевшихся в автомобиле предметов (бейсбольная бита, травматическое и газовое

оружие, строительные инструменты и т.п.). Только в двух изученных случаях было нанесено лишь по одному удару потерпевшему.

В-пятых, потерпевшим от конфликта, в подавляющем большинстве случаев выступает лицо, являющееся нарушителем интересов другого участника дорожного движения.

В-шестых, причиненный вред здоровью зависит от физической силы сторон, длительности конфликта и примененных предметов.

В-седьмых, среди лиц, осужденных за преступления, связанные с дорожными конфликтами, в изученными нами приговорах, не обнаружено ни одного ранее судимого, в том числе и за насильственные преступления. Это связано с тем, что обстановка совершения данных преступлений такова, что под влиянием стрессовых факторов способность совершить насильственное преступление существенно усиливается даже у законопослушных граждан.

Заключение

На основании изложенного можно сделать ряд выводов.

Во-первых, следует признать, что знания о детерминации дорожных конфликтов крайне необходимы для разработки действенных мер по их предупреждению.

Во-вторых, в основе конфликтного поведения лежит стресс, который создается как внешними, так и внутренними обстоятельствами. Соответственно, уменьшение числа стрессообразующих факторов как внешних, так и внутренних должно способствовать снижению конфликтности на дорогах.

В-третьих, поскольку по данным исследования наиболее раздражающим фактором на дороге выступает неуважительное отношение к другим участникам дорожного движения, то, следовательно, предупредительная работа и должна быть сосредоточена, именно, на данном направлении. Начиная с детского возраста, следует не только разъяснять Правила дорожного движения, но и прививать навыки взаимоуважения на дороге. Кроме того, эффективным могло бы стать и введение курса водительской этики в автошколах.

Библиография

1. Данцев С.А. Автомобилизация в России: история и перспективы // Бизнес в законе. 2009. № 1. С.85-87.
2. Майоров В.И. Контроль и надзор в сфере дорожного движение // Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2015. № 2 (31). С.99-109.
3. Князева И.С. Статистическое изучение процесса автомобилизации населения РФ // Международный научный журнал «Символ науки». 2017. № 04-1. С.109-111.
4. Коналлова Т.В., Надирян С.Л., Сенин И.С. Анализ ущерба от дорожно-транспортных происшествий // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2019. № 3. С.147-150.
5. Осинцева А.А., Осинцев Н.А., Лабунский Л.В. Повышение безопасности дорожного движения на основе управления дорожными конфликтами // Современные проблемы транспортного комплекса в России. 2012. № 1. Т.2. С.184-191.
6. Пикина Е.А. Безопасность дорожного движения как объект административно-правового регулирования // Юрист-Правовед. 2019. № 1 (88). С.65-72.
7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 21.12.2019 г.) «О Правилах дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс».
8. Сидоряк Н.В. Дорожное движение и критерии его безопасности // Общество и право. 2010. № 1 (28). С.254-257.
9. Учебный словарь по психологии / под ред. Н.А. Ларченко. Ростов-на-Дону: Феникс, 2012. 213 с.
10. Чикалина С.Л., Чикалин Е.Н., Прокофьева О.С. Влияние дорожных условий на психофизиологическое состояние водителей // Вестник Иркутского государственного технического университета. 2014. № 8 (91). С. 126-129.

The questions of determination of traffic conflicts

Roman A. Sevost'yanov

PhD in Law,
Associate Professor,
Saratov State Academy of Law,
410056, 1 Volskaya st., Saratov, Russian Federation;
e-mail: postmeister@yandex.ru

Abstrakt

Every year, the number of vehicles in the Russian Federation is growing, and a large number of people are getting the right to drive them. Traffic is becoming more and more intense and involves a huge number of citizens in its sphere. Along with the intensive and extensive growth of this area of public relations, the problems associated with it are increasing exponentially. One of them is conflict situations that arise between road users, which often transform into socially dangerous attacks on the person. Aggression is determined by both external and internal circumstances. The study showed that these conflicts have their own characteristics, both in terms of the factors that determine them, and in the forms of their objective manifestation. This article attempts to understand the determinants of such behavior, to form a criminological picture of road conflicts, and to suggest possible ways to prevent them.

For citation

Sevost'yanov R.A. (2020) Voprosy determinatsii dorozhnykh konfliktov [The questions of determination of traffic conflicts]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 10 (2A), pp. 46-53. DOI: 10.34670/AR.2020.93.2.007

Keywords

Traffic, road conflict, individual and group crime prevention, emotion control, motivation of criminal behavior, criminal aggression, crime prevention.

References

1. Dancev S.A. (2009) Avtomobilizaciya v Rossii: istoriya i perspektivy [Motorization in Russia: history and prospects] // *Biznes v zakone* [Business in law]. № 1. p.p.85-87.
2. Knyazeva I.S. (2017) Statisticheskie izucheniye processa avtomobilizatsii naseleniya RF [Statistical study of the process of motorization of the population of the Russian Federation] // *Mezhdunarodnyj nauchnyj zhurnal «Simvol nauki»* [International scientific journal «Symbol of science»]. № 04-1. p.p.109-111.
3. Konovalova T.V., Nadiryan S.L., Senin I.S. (2019) Analiz ushcherba ot dorozhno-transportnyh proisshestvij [Analysis of damage from road accidents] // *Gumanitarnye, social'no-ekonomicheskie i obshchestvennye nauki* [Humanities, socio-economic and social Sciences]. № 3. p.p.147-150.
4. Mayorov V.I. (2015) Kontrol' i nadzor v sfere dorozhnogo dvizhenie [Control and supervision in the sphere of road traffic] // *Vestnik Uralskogo instituta ekonomiki, upravleniya i prava* [Bulletin of the Ural Institute of Economics, management and law]. № 2 (31). p.p. 99-109.
5. Osinceva A.A., Osincev N.A., Labunskij L.V. (2012) Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya na osnove upravleniya dorozhnymi konfliktami [Improving road safety based on road conflict management] // *Sovremennye problemy transportnogo kompleksa v Rossii* [Modern problems of the transport complex in Russia]. 2012. № 1. T.2. pp. 184-191.

-
6. Pikina E.A. (2019) Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya kak ob"ekt administrativno-pravovogo regulirovaniya [Road safety as an object of administrative and legal regulation] // Yurist-Pravoved [Lawyer]. № 1 (88). p.p. 65-72.
 7. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 23.10.1993 g. № 1090 (red. ot 21.12.2019 g.) [Resolution of the Government of the Russian Federation of 23.10.1993 № 1090 (ed. of 21.12.2019) «Traffic regulations»] // SPS «Konsul'tantPlyus» [SPS «ConsultantPlus»].
 8. Sidoryak N.V. (2010) Dorozhnoe dvizhenie i kriterii ego bezopasnosti [Road traffic and its safety criteria] // Obshchestvo i pravo [Society and law]. № 1 (28). p.p. 254-257.
 9. Uchebnyj slovar' po psikhologii [Educational dictionary of psychology] / pod red. N.A. Larchenko. Rostov-na-Donu: Feniks, 2012. 213 p.
 10. Chikalina S.L., Chikalin E.N., Prokof'eva O.S. (2014) Vliyanie dorozhnyh uslovij na psihofiziologicheskoe sostoyanie voditelej [Influence of road conditions on the psychophysiological state of drivers]// Vestnik Irkutskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta [Bulletin of the Irkutsk state technical University]. № 8 (91). pp. 126-129.