

УДК 340.114.5

ББК67.05

Современные подходы к изучению правового сознания водителей автотранспортных средств

К.Е. Коваленко

Алтайский государственный университет (Барнаул, Россия)

Modern Approaches to the Study of the Legal Consciousness of Drivers of Motor Vehicles

K.E. Kovalenko

Altai State University (Barnaul, Russia)

Рассмотрены некоторые точки зрения о правовом сознании водителей автотранспортных средств. В изучении психологических аспектов рискованного вождения подчеркивается сложность всех видов взаимодействия, таких как дорожное движение, с одной стороны, и поведение участников дорожного движения — с другой.

Цель первоначальной подготовки водителей должна состоять в получении необходимых знаний, умений и навыков, благодаря которым они смогут безопасно управлять транспортным средством в условиях, отвечающих безопасности дорожного движения. Способность к овладению навыками безопасного вождения лишь частично ограничивается психологией водителей и может быть компенсирована интенсивными занятиями по приобретению водительского опыта. Экстремальный характер деятельности водителей подчеркивается широко обсуждаемыми вопросами личностного фактора в обеспечении безопасности дорожного движения. Задача и вызов состоит в том, чтобы, используя лучшие практики, приобрести водительский опыт в относительно безопасных условиях.

Формирование безопасной модели поведения особенно необходимо на начальной стадии процесса, чтобы изменить отношение к безопасности у критического большинства населения. При этом основной акцент должен быть сделан на личной заинтересованности водителей в решении проблемы безопасности дорожного движения, на необходимости разумного, ответственного и дисциплинированного поведения на дорогах, внимания участников дорожного движения друг к другу, показа позитивных фактов культуры и мастерства вождения.

The article considers some points of view on the legal consciousness of drivers of vehicles. In studying the psychological aspects of risky driving, the complexity of all types of interaction, like traffic on the one hand, and the behavior of road users, on the other are emphasized.

The purpose of the initial training of drivers should consist in obtaining the necessary knowledge, skills and abilities that will enable them to drive the vehicle safely in conditions and requirements that are in line with road safety. The ability to master the skills of safe driving is only partially limited to the psychology of drivers and can be partially compensated by intensive training to acquire a driving experience. The extreme nature of the drivers' activity is emphasized by the widely discussed issues of the personal factor in ensuring road safety. The challenge is to acquire a driving practice in relatively safe conditions using the best practices.

The formation of a safe behavior model is especially necessary at the initial stage of the process, in order to change the attitude to safety in the critical majority of the population. At the same time, the main emphasis should be placed on the personal interest of drivers in solving the problem of road safety, the need for reasonable, responsible and disciplined behavior on the roads, the attention of road users to each other, showing positive facts of culture and driving skills.

The article analyzes modern ideas about the legal consciousness of drivers of vehicles. Particular attention is paid to the study of the subjective side of the driver.

* Исследование выполнено при поддержке гранта Президента Российской Федерации для государственной поддержки молодых российских ученых МК-5088.2018.6.

В статье проведен анализ современных представлений о правовом сознании водителей автотранспортных средств. Особое внимание уделяется изучению субъективной стороны поведения водителя.

Ключевые слова: правосознание, опасное вождение, небрежное вождение, административное правонарушение, водитель.

DOI 10.14258/izvasu(2018)6-04

В рамках Федеральной целевой программы (далее — ФЦП) 2012 ключевой программный показатель — снижение статистики дорожно-транспортных происшествий [1] — выполнен не был: к 2012 г. предполагалось снижение количества погибших в ДТП в 1,5 раза по отношению к базе 2004 г.; фактическое снижение составило около 20 процентов. Среднегодовые цифры 2006–2012 гг. снизились по отношению к аналогичным показателям предыдущих семи лет на 10 процентов. Стабильного снижения не удалось добиться: локальный понижающий тренд 2007–2009 гг. сменился новой фазой роста показателей смертности в 2009–2012 гг. В настоящее время действует ФЦП 2013–2020 [2], но эта тенденция продолжается, стабильного снижения количества дорожно-транспортных происшествий, смертности и травматизма на автодорогах не удается добиться. Опасное (агрессивное) вождение является ключевым элементом современных проблем в области безопасности дорожного движения, этот фактор практически не изучен на психолого-правовом уровне. Факторы, влияющие на опасное вождение, необходимо изучить как с психологической точки зрения, так и с юридической.

Междисциплинарный анализ феномена «управление транспортным средством» показывает, что и в юридической, и в технической, и в психологической науках оно имеет все признаки деятельности. Однако если с позиций юридической науки управление автотранспортом представляет собой регулируемый нормами права вид деятельности, в результате которой формируется последовательность осознанных (умышленных) либо неосторожных действий водителя по изменению положения транспортного средства в пространстве, то с позиций психологической науки управление транспортным средством — это активное отношение водителя к дорожной обстановке, в котором прослеживается структура деятельности.

8 июня 2016 г. в п. 2.7 Правил дорожного движения РФ [3] были внесены изменения в части введения понятия «опасное вождение», под которым понимается «неоднократное совершение одного или нескольких следующих друг за другом действий, если эти действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при ко-

Key words: sense of justice, dangerous driving, negligent driving, administrative offense, driver.

торой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба».

Одной из актуальных проблем юридической науки является проблема выявления природы оценочных понятий [4]. Понятие «опасное вождение» недостаточно изучено в юридической литературе, необходимо рассматривать вождение автомобиля как сложнейший вид человеческой активности, представляющий собой синтез деятельности и дорожного поведения водителя, а также его общения с другими участниками дорожного движения.

В изучении психологических аспектов рискованного вождения А.И. Кабалева, А.И. Донцов [5], подчеркивая сложность всех видов взаимодействия в таких системах, как дорожное движение и поведение участников дорожного движения, предлагают рассматривать «саму водительскую деятельность как социально детерминированную, возможную и существующую только через призму процессов социальной перцепции, атрибуции и конструирования образа дорожной ситуации в процессе взаимодействия участников дорожного движения».

На современном этапе активно изучаются области человеческого фактора в рамках опасного вождения, внедрены методы инструментальной оценки квалификации водителей (Б.Д. Ефремов, Ю.В. Оверин) [6], в рамках профилактики дорожно-транспортных происшествий разрабатываются педагогические основы подготовки водителей автотранспортных средств (С.А. Евтюков) [7].

Предложен социально-психологический подход к изучению дорожного движения, где проблема конфликтности стала предметом целенаправленных исследований и в транспортной психологии (Ф.М. Пиир, Е.С. Кузьмин, Ю.П. Степкин, М.И. Логанов, Б.Ф. Венда, Р.В. Ротенберг, Г.С. Улиханян, Ю.К. Стрелков и др.) В современной социальной психологии тема дорожного конфликта фактически не представлена.

Вопросы психологии обеспечения безопасности дорожного движения остро стоят в транспорт-

ной психологии (В.В. Ермолаев, Ю.В. Денисова, Д. Клебельсберг, Е.В. Козлов, М.А. Котик, В.М. Курганов, Ю.И. Лобанова, В.М. Мишури, А.Н. Романов и др., S.K. Baloguna, J.El. Chliaoutakis, Ch.S. Dula, M.E. Ballard, P. Ellison-Potter, C. Lee, V. Scott-Parker et al), при этом психологические аспекты, определяющие агрессивный стиль управления транспортным средством, исследованы не в той степени, в которой это требуется для обеспечения безопасности на дорогах.

Большая часть исследователей анализируют деятельность водителя с точки зрения его отношения к праву, т.е. правосознания. М.И. Еникеев определяет правосознание как субъективное моделирование объективно существующего правопорядка [8]. В.Н. Дмитрук в определении правосознания включает совокупность взглядов, идей, представлений, убеждений, настроений, эмоций, чувств индивидов, объединений или всего общества в целом, выражающих отношение к праву [9].

А.В. Поляков понимает под правосознанием интеллектуальное, а также эмоционально-ценностное восприятие информации о правовой действительности, определяющее правовое поведение субъектов [10]. По мнению В.М. Баранова, правосознание есть совокупность представлений и чувств, выражающих отношение людей к праву и правовым явлениям в общественной жизни. Помимо правовой психологии и правовой идеологии, которые он называет рациональными компонентами и эмоциональными структурными элементами, ученый включает в структуру правосознания информационный, оценочный и волевой элементы [11].

У Р.К. Русинова правосознание есть «совокупность представлений и чувств, выражающих отношение людей к праву и правовым явлениям в общественной жизни, осознание правовой действительности, восприятие ее в мыслительных и чувственных образах» [12]. Акцент на операциональных характеристиках деятельности водителя делается и в специальной литературе А. Каминским [13], М.С. Горбачевым [14]. В этих и других публикациях

управление транспортным средством рассматривается как деятельность, причем деятельность в особых (экстремальных) условиях.

В России девиации поведения при управлении транспортным средством достаточно давно являются предметом научного психологического обсуждения. Так, в работах В.В. Ермолаева [15], Ю.И. Лобановой [16], Н. Нарницына [17] и др. раскрывается проблематика агрессии как средства разрешения внутриличностного конфликта, а также факторов, определяющих стиль вождения. Ю.И. Лобановой [16] активно исследуется стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации, В.Е. Петров [18] проводит психологический анализ проблемы опасного стиля управления транспортным средством.

Таким образом, обобщив мнения отдельных теоретиков, можно сделать следующие выводы. Правосознание подчиняется общим для всех его элементов закономерностям формирования и функционирования, но одновременно обладает специфичностью, позволяющей рассматривать его как относительно самостоятельное образование, занимающее в структуре общественного сознания свое особое место и выполняющее только ему присущие функции. Специфику правосознания по сравнению с другими областями сознания (политическим, нравственным и др.) составляет осознание обусловленности поведения наступающими юридическими последствиями (мнимыми, действительными и желательными), соотнесение их с правовым регулированием, субъективными правами, юридическими обязанностями и санкциями [19]. Будучи самостоятельной формой сознания, правосознание имеет свой особый предмет отражения [20]. Стоит добавить, что правосознание водителей автотранспортных средств представляет собой совокупность типичных средств осуществления деятельности и особенностей дорожного поведения и взаимодействий, присущих как группе водителей, так и конкретному водителю.

Библиографический список

1. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах : Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 // СЗ РФ. — 2006. — № 9. — Ст. 1020.
2. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах : Постановление Правительства РФ от 03 октября 2013 г. № 864 // СЗ РФ. — 2013. — № 41. — Ст. 5183.
3. Правила дорожного движения // Официальный сайт ГИБДД РФ [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.lgai.ru/autonews/—statistikal> (дата обращения: 10.03.2017).
4. Аничкин Е.С. Конституционное законодательство Российской Федерации: причины, типология случаев и пределы неоднородности : моногр. — Барнаул, 2003.

5. Кабалева А.И., Донцов А.И. Особенности гендерного поведения водителей // Вопросы психологии. — 2013. — № 4.
6. Ефремов Б.Д., Оверин Ю.В. Метод инструментальной оценки квалификации водителей // Техничко-технологические проблемы сервиса. — 2012. — Вып. 3., т. 2.
7. Евтюков С.А., Васильев Я.В. Реконструкция и экспертиза ДТП в примерах. — СПб., 2006.
8. Еникеев М.Н. Основы общей и юридической психологии : учебник для вузов. — М., 1996.
9. Дмитрук В.Н. Теория государства и права : учеб. пособие. — Минск, 1998.
10. Поляков А.В. Введение в общую теорию государства и права : курс лекций. — СПб., 2003.
11. Теория государства и права / под ред. В.К. Бабаева. — М., 2011.
12. Теория государства и права / под ред. В.Д. Первалова. — Екатеринбург, 2015.
13. Каминский А. Мастер вождения автомобиля. — М., 2013.
14. Горбачев М.С. Экстремальное вождение: гоночные секреты. — М., 2006.
15. Ермолаев В.В., Макушина О.П., Четверикова А.И. Социально-психологические детерминанты проявления агрессии водителями пассажирского транспорта на российских дорогах // Социальная психология и общество. — 2013. — № 2.
16. Лобанова Ю.И. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации // Российский гуманитарный журнал. — 2015. — Т. 4, № 1.
17. Наричын Н. Психология безопасности вождения. — М., 2006.
18. Петров В.Е. Психологически значимые факторы, определяющие стиль управления транспортным средством // Современные научные исследования и инновации. — 2016. — № 1 (57).
19. Лазарев В. Общая теория права и государства : учебник для юрид. вузов. — М., 1996.
20. Коваленко К.Е. Учение И.А. Ильина о правосознании. — Барнаул, 2014.