

**Федеральное государственное казенное образовательное
учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В. В. Лукьянова»**

М. В. Баранчикова, И. И. Кузнецова

**ВИКТИМОЛОГИЧЕСКАЯ ПРОФИЛАКТИКА
НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Монография

**Орел
ОрЮОИ МВД России имени В. В. Лукьянова
2017**

УДК 343.9
ББК 67.99(2)8
Б24

Рецензенты:

- **М. В. Бавсун**, доктор юридических наук, доцент
(Омская академия МВД России);
- **К. В. Вишневецкий**, доктор юридических наук, профессор
(Краснодарский университет МВД России)

Авторы:

Баранчикова М. В. – введение, пп. 1.1, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, заключение;
Кузнецова И. И. – п. 1.2.

Баранчикова М. В.

Б24 **Виктимологическая профилактика нарушений правил дорожного движения : монография / М. В. Баранчикова, И. И. Кузнецова. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2017. – 80 с. ISBN 978-5-88872-209-1**

Монография посвящена особенностям виктимологической профилактики нарушений правил дорожного движения. В ней раскрываются особенности жертв дорожно-транспортных преступлений; специфика виктимного поведения участников дорожного движения, содержание и направления реализации виктимологической профилактики преступных нарушений правил дорожного движения

Издание предназначено для преподавателей, курсантов и слушателей образовательных организаций МВД РФ, может быть полезно аспирантам, преподавателям и практическим работникам правоохранительных органов.

Монография подготовлена в авторской редакции.

УДК 343.9
ББК 67.99(2)8

ISBN 978-5-88872-209-1

© ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2017

Оглавление

Введение	4
Глава 1. Виктимологическая характеристика нарушений правил дорожного движения	7
1.1. Понятие и виды преступных нарушений правил дорожного движения и их жертв	7
1.2. Психологические особенности жертв дорожно-транспортных преступлений	18
1.3. Понятие, виды виктимности и виктимного поведения участников дорожного движения	28
Глава 2. Понятие и особенности виктимологической профилактики в сфере безопасности дорожного движения	37
2.1. Понятие и содержание виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений	37
2.2. Объекты виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений	45
2.3. Меры виктимологической профилактики преступных нарушений правил дорожного движения	58
Заключение	72
Список литературы	74

Введение

Виктимологическая ситуация в сфере безопасности дорожного движения в России на протяжении последних лет продолжает оставаться сложной.

Анализ официальных данных о погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий свидетельствует, что меры в области безопасности дорожного движения не приводят к существенному улучшению ситуации в данной сфере. На протяжении ряда лет наблюдается рост погибших и раненых в результате дорожно-транспортных преступлений, увеличиваются масштабы и тяжесть вреда, причиняемого участникам дорожного движения.

В современных условиях недостаточная эффективность профилактики нарушений правил дорожного движения обусловлена неиспользованием в полной мере ее виктимологической разновидности. Это влечет неблагоприятную динамику дорожно-транспортной аварийности, повышение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

На расширенном заседании коллегии МВД России, состоявшемся 9 марта 2017 года, Президент Российской Федерации В. В. Путин отметил необходимость продолжения развития системы профилактики правонарушений. В свою очередь министр внутренних дел В. А. Колокольцев назвал профилактику правонарушений одним из ключевых направлений деятельности Министерства по обеспечению защиты прав и законных интересов граждан, снижению уровня преступности. При этом было отмечено, что к числу наших главных приоритетов относится обеспечение безопасности дорожного движения, прежде всего – сокращение числа погибших в ДТП¹.

В механизме российского предупредительного воздействия в сфере безопасности дорожного движения человеческому фактору как объекту профилактики традиционно принадлежит определяющая роль. Такая профилактика в большинстве случаев направлена на потенциальных наиболее распространенных виновных участников дорожно-транспортных преступлений. Однако их эвентуальные потерпевшие редко являются объектом профилактической деятельности.

Предупреждение дорожно-транспортных происшествий может осуществляться не только через воздействие на лиц, которые могут стать преступниками, но и через снижение количества лиц, которые могут стать жертвами аварийных ситуаций.

Сегодня степень профилактического воздействия на виктимность граждан со стороны отечественных правоохранительных органов незначи-

¹ Расширенное заседание коллегии МВД России 9 марта 2017 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://mvd.ru>.

тельна и уступает многим зарубежным странам в организации этой деятельности и ее эффективности¹.

Виктимологическое воздействие на преступность выступает гуманным и перспективным направлением борьбы с нею, не требует серьезных материальных затрат, базируется на присущем всем людям стремлении к самозащите.

В условиях усложнения в стране дорожно-транспортной аварийности, влекущей снижение защищенности прав и свобод человека и гражданина, значительно повышается уровень виктимизации российских граждан.

Виктимологическая профилактика ДТП является одним из основных направлений деятельности, направленной на повышение безопасности дорожного движения, и поэтому рассмотрение данного вида профилактики является актуальным.

В современной российской политике предупреждения нарушений правил дорожного движения виктимологическая профилактика является одним из ключевых направлений. Ее место в системе предупреждения дорожно-транспортной преступности определяется тем, что нередко потенциальный или реальный потерпевший сам совершает нарушения правил дорожного движения либо способствуют созданию или развитию криминальной аварийной ситуации.

Поскольку почти в значительном числе случаев совершения дорожно-транспортных преступлений имело место виктимное поведение потерпевших, которое было активным и имело неправомерный характер, то в оценке механизма совершения дорожно-транспортных преступлений важную роль приобретает характеристика жертвы преступления. Установление особенностей типичных жертв дорожно-транспортных преступлений, выбор и реализация в отношении них мер виктимологической профилактики позволит расширить традиционный комплекс мер воздействия на безопасность дорожного движения.

В современный период отсутствует стройная концепция виктимологической профилактики ДТП из-за многогранности ее содержания, правового, технического и других видов обеспечения. Это осложняет эффективную реализацию виктимологической профилактики и не позволяет в полной мере использовать ее в арсенале правоохранительной деятельности.

Деятельность по виктимологической профилактики требует определения ее единообразного содержания, субъектов, выработки и развития оптимальных направлений реализации в современных условиях.

¹ Майоров А. В., Царакова А. П. Виктимологические аспекты дорожно-транспортных происшествий: монография. Челябинск: Челябинский юридический институт МВД России, 2009. С. 3.

Изучение виктимности жертв дорожно-транспортных преступлений и виктимогенных факторов важно для практического использования возможностей противодействия им, для предотвращения и минимизации вреда возможным потерпевшим от них.

Глава 1. Виктимологическая характеристика нарушений правил дорожного движения

1.1. Уголовно-правовые и криминологические особенности нарушений правил дорожного движения и их жертв

В современной России ежегодно нарушения правил дорожного движения получают значительную распространенность и опасность. При этом их преступные разновидности имеют тенденции к росту и повышению общественной опасности.

Преступления в сфере безопасности дорожного движения, выделены в самостоятельную главу уголовного закона, поскольку совершаются в определенной сфере деятельности как результат взаимодействия человека с транспортным средством.

Непосредственный основной объект преступных нарушений правил дорожного движения представляет собой совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасность дорожного движения в конкретном месте.

Дополнительным объектом могут выступать здоровье и (или) жизнь участников дорожного движения.

Объективная сторона преступных нарушений правил дорожного движения может выражаться как в действии, так и бездействии, заключающимися в нарушениях правил дорожного движения его участниками.

Составы преступлений, предусмотренных ст. 264 и ст. 268 УК РФ, относятся к числу материальных составов, они считаются оконченными с момента наступления общественно-опасных последствий. Уголовная ответственность за их совершение в отличие от административной наступает не за сам факт нарушения действующих правил, а за такое нарушение, которое повлекло за собой причинение как минимум тяжкого вреда здоровью граждан или более опасных последствий.

В свою очередь преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», характеризуется административной преюдицией. В отличие от ст. 264 и ст. 268 УК РФ данный состав сформулирован в законе как формальный и окончен в момент совершения виновным общественно опасного деяния. В данной уголовно-правовой норме потерпевший не выступает обязательным признаком, и лишь в случаях, когда ему причиняется попутно с основным составом уголовно ненаказуемый вред здоровью, речь может идти о совокупности уголовного наказания с мерами административной ответственности.

Особенностью преступлений в сфере безопасности дорожного движения является то, что вред личности или имуществу причиняется в основном при нарушении правил использования источников повышенной опасности и потерпевшие, как правило, случайные люди¹.

Субъективная сторона преступлений, предусмотренных ст. 264 и ст. 268 УК РФ, характеризуется неосторожной виной: нарушитель правил предвидит возможность наступления вредных последствий (тяжкого вреда здоровью человека или смерти), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение, либо не предвидит эти последствия, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог их предвидеть.

Особенностью субъективной стороны рассматриваемых преступлений является неосторожное отношение виновного именно к последствиям аварийной ситуации, само же нарушение правил им совершается умышленно.

Умышленная форма вины предусмотрена в ст. 264.1 УК РФ, предусматривающей ответственность для лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения.

Ответственность субъектов дорожно-транспортных преступлений дифференцирована в зависимости от их роли в процессе дорожного движения. Квалификация преступных действий водителя осуществляется по ст. 264, 264.1 УК РФ, а пешеходов, пассажиров, велосипедистов – по ст. 268 УК РФ.

Преступления в сфере безопасности дорожного движения представляют собой виновно совершенные общественно опасные нарушения правил дорожного движения (действие или бездействие), посягающие на безопасное функционирование дорожного транспорта и повлекшие по неосторожности установленные уголовным законом последствия либо создающие угрозу их наступления².

В теории уголовного права преступления в сфере безопасности дорожного движения принято именовать дорожно-транспортными преступлениями, которые в свою очередь выступают видом дорожно-транспортных происшествий.

Среди них можно выделить две группы составов: 1) преступления, совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ); 2) преступления, совершаемые иными участниками дорожного движения (ст. 268 УК РФ).

¹ Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М.: Юридическая литература, 1990. С. 6.

² Баранчикова М. В. Реализация уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения: учебное пособие. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2015. С. 10.

Составы преступлений, предусмотренных ст. 264 и ст. 268 УК РФ, относятся к числу материальных составов, они считаются оконченными с момента наступления общественно-опасных последствий. Уголовная ответственность за их совершение в отличие от административной наступает не за сам факт нарушения действующих правил, а за такое нарушение, которое повлекло за собой причинение как минимум тяжкого вреда здоровью или смерти потерпевшему.

Традиционно для обозначения лиц, которым в результате преступления причинен вред используют термины «потерпевший», «пострадавший», «жертва».

Из данных дефиниций только лишь понятие потерпевшего закреплено законодательно. В соответствии со ст. 42 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации потерпевшим является лицо, которому преступлением причинен моральный, физический, имущественный вред. Кроме этого в качестве потерпевшего может быть признано юридическое лицо, которому причинен материальный вред либо вред деловой репутации.

В сфере уголовно-правовой охраны дорожного движения говорить о потерпевших можно в ситуациях, когда им в результате нарушений правил дорожного движения были причинены тяжкий вред здоровью или смерть. Данные криминообразующие последствия дорожно-транспортных происшествий обуславливают переход пострадавшего участника дорожного движения в статус потерпевшего от преступления.

Особенностью дорожно-транспортных преступлений выступает то, что, они, будучи неосторожными деяниями, являются сложными по механизму их совершения. Их последствия часто выступают следствием развития несколько рядов причинной связи, обусловленной ситуативными, случайными факторами, зависящими от состояния транспортного средства, дорожных условий, погодных условий, особенностей своевременной и адекватной реакции и взаимодействия участников дорожного движения.

В механизме совершения дорожно-транспортного преступления роли преступника и потерпевшего настолько взаимосвязаны и переплетаются, что само различие между ними весьма относительно, поскольку лишь случай решает, кто станет потерпевшим, а кто преступником. К тому же эти роли могут взаимозаменяться и совмещаться в одном лице¹.

Л. В. Гридасова считает, что, несмотря на то, что в дорожно-транспортных преступлениях пострадавшим участником дорожного движения может быть лицо как виновное, так и невиновное в совершенном деянии,

¹ Чичерина М. П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: автореф. дис. ... канд юрид наук. М., 2001. С. 14.

потерпевшим необходимо признавать лишь лицо, пострадавшее невиновно¹.

Данное положение может иметь определенный практический процессуальный смысл. Однако в дорожно-транспортных преступлениях могут возникать ситуации обоюдной вины пешехода и водителей транспортных средств. С точки зрения же анализа виктимологических особенностей пострадавших и разработки мер профилактики одинаково важным выступает изучение всех пострадавших от ДТП, независимо от их вины.

Почти в половине случаев совершения дорожно-транспортных преступлений у пострадавших было выявлено виктимное поведение, которое было активным и имело неправомерный характер. Это позволяет говорить о способствующей роли потерпевшего в механизме собственной виктимизации от дорожно-транспортных преступлений»².

Применительно к специфике виктимных особенностей участников дорожного движения термины «потерпевшие от дорожно-транспортных преступлений» и «жертвы дорожно-транспортных преступлений» могут использоваться как тождественные понятия. Правовой аспект признания жертвы потерпевшим не влияет на оценку ее виктимности.

Жертвой нарушений правил дорожного движения выступает физическое лицо, которому в результате дорожно-транспортного происшествия непосредственно причинен моральный, физический или имущественный вред. Данный вид жертвы имеет свои особенности, обусловленные ее ролью и поведением в процессе дорожного движения, характером и степенью причиненного ей вреда.

Частным случаем данного типа жертв выступает жертва дорожно-транспортного преступления, которой причиняются особо тяжкие последствия в результате неосторожного к ним отношения со стороны виновного нарушителя правил дорожного движения.

Важное значение имеет то обстоятельство, что причиняемый посредством транспортного средства вред участникам дорожного движения не должен быть следствием умышленных действий нарушителя правил.

Согласно п. 15 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» в тех случаях, когда лицо, управлявшее транспортным средством, умышленно использовало его в целях причинения вреда здоровью

¹ Гридасова Л. В. Криминологическое исследование дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Омск: Омская академия МВД России, 2005. С. 13.

² Таюрская Е. А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2006. С. 5.

потерпевшего, содеянное влечет уголовную ответственность по статьям Особенной части УК РФ о преступлениях против личности¹. Содеянное квалифицируется не как нарушение Правил дорожного движения, а как умышленное преступление против жизни или здоровья, то есть как убийство или умышленное причинение вреда здоровью. В конечном итоге, форма вины в совершении дорожно-транспортного преступления водителем, нарушающим правила дорожного движения, определяется по характеру его отношения к аварийной обстановке, создаваемой в результате этого нарушения².

Данное положение имеет принципиальное значение не только для квалификации и разграничения дорожно-транспортных составов и преступлений против личности, но и для оценки роли потерпевшего в механизме совершения общественно опасных деяний с участием автотранспорта.

Для преступных нарушений правил дорожного движения не характерно наличие каких-либо личных или иных взаимоотношений между виновным участником ДТП и его жертвой. Дорожно-транспортной жертвой часто становятся случайные люди, роль которых в возникновении и развитии аварийной обстановки может быть нейтральной, а поведение правомерным. Даже в случаях, когда правонарушающее поведение потерпевшего оказывается способствующим или провоцирующим аварийную дорожную ситуацию, где он сам становится жертвой, это происходит при случайном взаимодействии и стечении обстоятельств, сочетании транспортных средств и участников дорожного движения.

Жертва дорожно-транспортного преступления представляет собой физическое лицо (водитель, велосипедист, пассажир, пешеход и др.), которому другим лицом, управляющим транспортным средством, был причинен по неосторожности тяжкий вред здоровью или смерть в результате нарушений правил дорожного движения.

В виктимологической теории виды жертв дорожно-транспортных преступлений исследуются исходя из их роли в процессе дорожного движения. Они подразделяются на следующие группы: водители, пешеходы, пассажиры, дорожные рабочие, сотрудники, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

¹ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: Постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 // Рос. газ. 2008. 26 дек. № 265.

² Лукьянов В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений: специальные вопросы уголовного и административного права. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2003. С. 30.

У каждой из этих категорий участников есть как общие виктимные факторы, так и специфичные, характерные только для них. Следовательно, можно говорить об общей виктимологической профилактике и специальных профилактических мерах, снижающих потенциальную опасность стать жертвой, применительно к отдельному виду пострадавшего¹.

Данные официальной статистики в числе самостоятельных видов дорожно-транспортных происшествий называют наезд на пешехода, на велосипедиста, падение пассажира. К числу иных видов ДТП относится наезд на сотрудника Госавтоинспекции, на дорожного рабочего, на ребенка в коляске и т. п.

Однако указанные участники дорожного движения могут выступать пострадавшими не только в указанных, но и в других видах ДТП, связанных, например, со столкновением, опрокидыванием транспортных средств, наездами на стоящее транспортное средство, препятствие и т. д.

Исследования дорожно-транспортных преступлений показывают, что распространенными потерпевшими в них выступают пешеходы, являющиеся наряду с водителями самыми «популярными» пострадавшими. Пешеходов по праву считают самым виктимным после водителя участником дорожного движения. Сегодня в России каждый четвертый факт ДТП (23,2 %) представляет собой наезд на пешеходов.

Обычно статистика формируется за счет двух основных категорий погибших – водителей и пассажиров транспорта, с одной стороны, и пешеходов – жертв наезда, с другой, что подразумевает, как минимум, разные факторы риска для этих двух категорий.

Есть мнение, что меры по снижению смертности от дорожно-транспортных происшествий в России должны быть направлены в первую очередь не на сидящих в автомобилях водителей и пассажиров, а на пешеходов². Это связано со значительной долей этой категории участников дорожного движения в структуре пострадавших, а также тем обстоятельством, что пешеходы наиболее часто выступают жертвами ими же созданной аварийной ситуации.

Неправомерное поведение характерно для 73,6 % водителей потерпевших, оно выражалось в нарушении установленных Правил дорожного движения (остановка за стоп-линией, начало движения раньше, чем заго-

¹ Никитин Е. В. Проблемы виктимной безопасности дорожного движения // Виктимология. 2015. № 4 (6). С. 47.

² Стародубов В. И., Боровков В. Н. Дорожно-транспортная смертность от автомобильных аварий и наездов на пешеходов в Российской Федерации // Социальные аспекты здоровья населения. 2010. Т. 14. № 2. С. 20–28.

рится зеленый сигнал светофора и т. п.)¹. Среди пешеходов-потерпевших, также как и среди водителей-потерпевших, доминирующим является неправомерное поведение, которое выявлено у 59 % потерпевших. Потерпевшие привыкли считать себя привилегированными участниками дорожного движения. Чаще всего они не в полной мере оценивают сложившуюся ситуацию, недооценивают значимость плохих погодных условий в конкретный момент, которые могут замедлять реакцию водителя (туман, неосвещенный участок дороги, гололед и т. п.)².

Жертвы дорожно-транспортных происшествий и преступлений обладают гендерными, демографическими, психофизиологическими и социальными особенностями. По сравнению с жертвами умышленных посягательств такие особенности носят менее прогнозируемый, ситуативный характер, в большей степени зависят от взаимодействия дорожных и транспортных факторов с личностью потерпевшего.

В официальной статистике отдельное внимание при анализе жертв ДТП уделяется пострадавшим в них детям, иные же особенности потерпевших кроме несовершеннолетнего возраста не находят отражение.

В выступлении 15 марта 2016 г. на Расширенном заседании коллегии МВД России Министр внутренних дел В. А. Колокольцев отметил, что в 2015 году «последовательные шаги по наведению порядка на автодорогах позволили снизить число аварий с участием детей и подростков. Количество погибших среди этой категории лиц уменьшилось на 17 процентов»³.

Однако ситуация, когда несовершеннолетний является участником каждого десятого дорожно-транспортного происшествия, вызывает опасения. Особое значение приобретает выполнение одной из задач, сформулированных в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», по формированию у детей навыков безопасного поведения на дорогах⁴.

Несовершеннолетние пешеходы чаще всего оказываются пострадавшими в результате перехода ими проезжей части в неустановленном месте или вне пешеходного перехода. Наезды на пешеходов являются одним из самых распространенных видов дорожных происшествий с участием детей.

¹ Рогова Е. В. Роль виктимного поведения потерпевших в механизме совершения преступлений // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2011. № 2. С. 51.

² Виктимологическая характеристика региональной преступности и ее предупреждение / под ред. А. Л. Репецкой. М.: Academia, 2009. С. 244.

³ Расширенное заседание коллегии МВД [Электронный ресурс]. URL: www.kremlin.ru (дата обращения: 18 апреля 2016 г.).

⁴ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.

Гендерные особенности не имеют принципиального значения для жертв-пассажиров и жертв-пешеходов. В то же время среди жертв-водителей преобладают лица мужского пола ввиду их преобладающего числа сред лиц, управляющих транспортными средствами.

Для поведения женщин-водителей характерны склонность к необоснованному риску, безразличие к безопасности своей и окружающих, беспечность, легкомыслие, излишняя самоуверенность, неумение правильно оценить ситуацию, высокая импульсивность. Можно выделить повышенную эмоциональность, которая обуславливает обостренную реакцию на конкретную жизненную ситуацию. Им свойственны состояние беспокойства, неуверенности, тревожности¹. Женщины менее устойчивы к стрессу, чем мужчины. Это проявляется, например, в слабой способности к принятию решения в экстремальной ситуации, потребности в более длительном восстановлении после стрессового воздействия.

По данным опроса сотрудников ГИБДД, осуществляющих профилактику дорожно-транспортного травматизма, чаще всего жертвами ДТП становятся лица пожилого возраста. Особенности их психического и физического состояния влияют на поведение в процессе дорожного движения. Так, около 40 % потерпевших-пешеходов составляют пенсионеры старше 65 лет, среди которых немало лиц, имеющих физические недостатки: плохое зрение или слух, плохо передвигающихся.

Болезненное и эмоциональное состояние этой и других групп потерпевших может оказывать влияние на их поведение на дороге и способствовать их виктимизации.

В отдельную группу потенциальных жертв ДТП можно выделить водителей и пешеходов, разговаривающих по сотовому телефону. Отвлечение их внимания от участия в дорожном движении часто способствует их неадекватному в конкретных дорожных условиях поведению на дороге, которое замедляет их реакции.

Повышенной вероятностью стать жертвами ДТП обладают лица, находящиеся в состоянии опьянения, которое влияет на оценку ими дорожной обстановки, скорость реакций, поведение и т. д.

Социальный статус жертв ДТП имеет значение лишь в ситуациях, связанных с профессиональным выполнением ими функций в условиях дорожного движения. Повышенный риск стать жертвой характерен для сотрудников Госавтоинспекции, дорожных, строительных и иных видов рабочих.

Наиболее распространенными чертами жертв дорожно-транспортных преступлений являются агрессивность, импульсивность, беспечность,

¹ Юрпалова Д. Н. Виктимологический анализ дорожно-транспортных преступлений, совершаемых водителями-женщинами // Общество и право. 2014. № 1 (47). С. 136–139.

либо неосторожность, пассивность и т. п. Эти характеристики жертв позволяют выделить их основные типы.

Так, по характеру поведения жертвы в момент совершения ДТП выделяют три типа: агрессивные, некритичные, нейтральные жертвы¹. Для них характерно соответственно поведение, связанное с провокацией конфликтов, либо демонстрация чрезмерной доверчивости, легкомыслия либо нейтральное поведение.

В зависимости от устойчивости виктимологических качеств различают жертвы: случайные, ситуационные, устойчивые². Они соответственно становятся жертвами либо единожды в жизни, либо в определенных ситуациях, либо неоднократно.

В результате дорожно-транспортных преступлений становление участников дорожного движения жертвами выступает специфическим процессом, сложным по механизму его развития и обусловленным целым рядом факторов. В виктимологической теории такой процесс считают виктимизацией и вкладывают в его содержание разное понимание.

Так, Л. В. Франк под виктимизацией понимает процесс превращения лица в реальную жертву или конечный результат такого процесса³.

А. Л. Репецкая считает, что под виктимизацией понимается процесс и социально значимые последствия превращения субъекта охраняемых законом общественных отношений в жертву преступления в результате совершенного преступного деяния⁴.

Д. В. Ривман рассматривает виктимизацию как процесс становления жертвой преступления или злоупотребления властью, т. е. процесс реализации потенциальной виктимности в физический, материальный и моральный вред, который по объективным причинам неразрывно связан с преступностью.

Процесс «превращения» лица в жертву преступления (виктимизация) является негативным (отрицательным) проявлением воздействия социальной среды, делающей человека незащищенным, уязвимым в конкретных условиях.

К. В. Вишневецкий отмечает, что «виктимизация – это не просто процесс превращения личности или социальной общности в жертву, а ско-

¹ Майоров А. В., Царакова А. П. Виктимологические аспекты дорожно-транспортных происшествий: монография. Челябинск: Челябинский ЮИ МВД России, 2009. С. 78.

² Там же.

³ Франк Л. В. Виктимология и виктимность. М., 1975. С. 7.

⁴ Виктимологическая характеристика региональной преступности и ее предупреждение / под ред. А. Л. Репецкой. М.: Academia, 2008. С. 12–13.

рее – их в жертву потенциальную. Однако эта потенциальность с высокой степенью готовности к своей актуализации»¹.

Реализация процесса виктимизации в сфере дорожного движения как динамического явления в большинстве своем оказывается обусловленной взаимодействием различных составных компонентов, в качестве которых выступают преступник и жертва, степень виктимности, виктимогенные факторы.

Основной причиной виктимизации личности потерпевшего в дорожно-транспортном преступлении является правовой нигилизм, который выражается в повсеместном нарушении действующих Правил дорожного движения². В таких ситуациях в качестве отягчающих для виновного участника дорожного движения обстоятельств можно признавать очевидную грубость, неоднократность допускаемых нарушений, их совершение на магистралях, в условиях интенсивного движения и сложных для восприятия водителем погодных и дорожных условиях.

Условия же виктимизации могут быть связаны с неосторожным поведением потерпевшего, неудовлетворительным состоянием транспортных средств, дорог и т. д.

Виктимизацию можно рассматривать в различных аспектах, при этом самой распространенной классификацией является выделение ее индивидуального и массового видов.

Индивидуальная виктимизация характерна для отдельного потерпевшего от конкретного преступления. В сфере дорожного движения она имеет свою специфику применительно к разным видам участников дорожного движения, пострадавшим от дорожно-транспортных преступлений. Разнообразие условий совершения ДТП, количества, вида и технического состояния вовлеченных в него транспортных средств, характера и сочетания действий участников дорожного движения, в том числе оказавшихся его жертвами, обуславливает определенную виктимизацию последних.

Массовая виктимизация включает множество, суммарное выражение актов виктимизации, представляет собой виктимизацию в целом от дорожно-транспортной преступности. Она связана не с личностью отдельных потерпевших, а с состоянием в целом системы безопасности улично-дорожной сети, эффективностью законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, контроля за его исполнением и других факторов, обеспечивающих защищенность участников дорожного движения.

Таким образом, дорожно-транспортные преступления представляют повышенную опасность, являются сложными по механизму их совершения

¹ Вишневецкий К. В. Виктимизация: факторы, условия, уровни // Теория и практика общественного развития. 2014. № 4. С. 226–227.

² Таюрская Е. А. Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений // Известия ИГЭА. 2006. № 4 (49). С. 87.

и установлению взаимообуславливающих компонентов. В значительном числе случаев в создании и развитии аварийной обстановки определяющая роль принадлежала их жертвам, поведение и характеристики которых могут иметь важное значение для правоприменительной и профилактической деятельности.

Жертвы дорожно-транспортных преступлений обладают определенными криминологическими особенностями, спецификой их виктимизации, связанной с характером участия в дорожном движении, возрастной, психофизиологической и другой спецификой, учет которых влияет на прогнозирование и предупреждение совершения в отношении них нарушений правил дорожной безопасности.

1.2. Психологические особенности жертв дорожно-транспортных преступлений

Описание психологических особенностей жертв дорожно-транспортных преступлений представляет интерес, прежде всего, в той части, в которой определяет виктимность отдельных групп участников дорожного движения. Как отмечает А. В. Майоров, профилактическое воздействие на виктимность участников дорожного движения со стороны отечественных правоохранительных органов незначительно, и Россия уступает зарубежным странам в организации этой деятельности и ее эффективности¹.

Целью изучения жертвы преступления в криминологии является определение роли и места жертвы в индивидуальном механизме преступного поведения, установление причин и объема вклада потерпевшего в возникновение и развитие преступного события. Для этого необходимо получить информацию, как о самой личности жертвы, так и о ее поведении непосредственно перед преступлением.

Виктимология исследует виды жертв дорожно-транспортных происшествий исходя из их роли в процессе дорожного движения. Жертвы ДТП традиционно подразделяются на группы: водители, пешеходы, пассажиры, дорожные рабочие, сотрудники, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

Любой потерпевший, любая жертва преступления, как потенциальная, так и реальная, обладает определенными качествами, делающими ее в большей или меньшей степени уязвимой. Очевидно, что определенные личностные качества, определенное поведение, специфичное общественное или служебное положение создают предрасположенность к более вероятному причинению данному лицу физического, морального или материального вреда. Личностная уязвимость имеет сложную структуру, в которой предрасположения (субъективные и объективные качества) актуализируются конкретной ситуацией и превращаются в предпосылки причинения вреда².

Целесообразно начать анализ личностной виктимности отдельных групп участников дорожного движения с описания общей структуры личности и выделения в ней таких особенностей отдельных ее подструктур, которые способствуют повышению виктимности.

В психологии и других науках понятие «личность» было введено для описания человека, как субъекта социальных отношений, носителя соци-

¹ Майоров А. В. Виктимологическое обеспечение безопасности в области дорожного движения [Электронный ресурс] // Право и безопасность. 2009. № 2 (31). URL: http://dpr.ru/pravo/pravo_27_21.htm (дата обращения: 16 сентября 2016 г.).

² Малкина-Пых И. Г. Виктимология. Психология поведения жертвы. М.: Эксмо, 2010. С. 86.

ально значимых качеств и свойств. Становление человека как личности – есть процесс социальной идентификации, отождествления себя с другими людьми, человеческим обществом.

Личностью в психологии обозначается системное (социальное) качество, приобретаемое индивидом в предметной деятельности и общении и характеризующее меру представленности общественных отношений в индивиде¹.

Обратимся к описанию структуры личности. Согласно концепции личности, разработанной К. К. Платоновым, личность представляет собой динамичную систему подструктур, взаимосвязанных и взаимодействующих между собой, элементы которых могут претерпевать качественные и количественные изменения, при сохранении их функций. В структуре личности К. К. Платонов выделяет:

- подструктуру направленности и отношений личности к окружающей действительности;
- подструктуру опыта;
- подструктуру индивидуальных особенностей психических процессов;
- подструктуру биопсихических свойств².

Взаимодействие этих подструктур образует характер личности как систему устойчивых мотивов и способов поведения, или поведенческий тип личности.

Рассмотрим составляющие каждой подструктуры.

1. Подструктура биопсихических свойств включает природные, биологически обусловленные свойства: тип нервной системы, темперамент, возрастные, половые, некоторые физиологические свойства организма.

2. Подструктура индивидуальных особенностей психических процессов включает все индивидуальные свойства отдельных психических процессов, ставшие именно свойствами личности, придающие ее индивидуальность. Сюда относятся, например, индивидуальные особенности мышления, восприятия, памяти, эмоций и чувств, воли и др.

3. Подструктура опыта объединяет весь социальный опыт, приобретенные человеком в процессе взаимодействия в микро- и макросреде. Подструктура опыта включает знания, навыки, умения, привычки.

4. Направленность представляет собой ценностно-ориентационную систему личности, иерархию ее базовых потребностей, ценностей и устойчивых мотивов поведения, системообразующее качество личности. Система ценностной ориентации личности является базой многообразных отношений личности к действительности, иерархизирует мотивационную си-

¹ Введение в психологию: учебник / под ред. А. В. Петровского. М., 1996.

² Платонов К. К. Структура и развитие личности. М., 1986.

стему личности¹. Направленность личности включает в себя следующие подструктуры: потребности, желания, интересы, склонности, идеалы, мотивы поведения, мировоззрение, убеждения, ценности. Ценностные ориентации определяют всю жизнедеятельность человека, весь диапазон возможных вариантов решений сложных жизненных проблем и поведения в сложных жизненных ситуациях.

Выделим такие особенности структуры личности отдельных категорий участников дорожного движения, которые повышают их личностную уязвимость.

Дети младшего школьного возраста как пешеходы представляют собой объект виктимологической профилактики в силу особенностей, имеющих место в различных личностных подструктурах. Целесообразно рассматривать, во-первых, изменения, которые происходят в этом возрасте в подструктуре опыта и отражаются на особенностях взаимодействия с окружающими; во-вторых, особенности и свойства отдельных психических процессов в этом возрастном периоде.

Согласно концепции Э. Эриксона, в период от 6 до 12 лет происходит приобщение ребенка к жизни общества. Позитивный исход этой стадии приносит ребенку ощущение собственной компетентности, способности действовать наравне с другими людьми; неблагоприятный результат стадии – комплекс неполноценности². Это обуславливает стремление ребенка к большей самостоятельности. Приобщение к новым общественным отношениям происходит, прежде всего, через включение в учебную деятельность. Посещение школы, всевозможных кружков, спортивных секций, учреждений дополнительного образования требует достаточно высокой мобильности и необходимости передвигаться в условиях города. Взрослые не всегда имеют возможность сопровождать ребенка в его передвижениях по городу, и школьник становится самостоятельным участником дорожного движения. Стремление к большей самостоятельности еще не сопровождается наличием жизненного опыта. Дефицит опыта в сфере дорожного движения проявляется незнанием правил дорожного движения и неумением применять их в дорожной обстановке.

Некоторые особенности познавательной, эмоционально-волевой, мотивационной сферы детей младшего школьного возраста также могут способствовать повышению личностной виктимности. Младший школьник обладает достаточным уровнем развития восприятия: у него высокий уровень остроты зрения, слуха, ориентировки на форму и цвет предмета. Однако, произвольности и осмысленности при восприятии какой-либо новой информации пока нет. Сосредоточиться и тщательно рассмотреть все осо-

¹ Еникеев М. И. Общая и юридическая психология. СПб.: Питер, 2006. С. 101.

² Шаповаленко И. В. Возрастная психология (Психология развития и возрастная психология). М.: Гардарики, 2005. С. 224.

бенности предмета и выделить в нем главное, существенное дети еще не могут. Наблюдение как специальная деятельность только появляется и при целенаправленности развития и превращается в наблюдательность только к концу возрастного периода. Преобладает непроизвольное внимание. Непроизвольное внимание, которое требуется для оценки обстановки в условиях дорожного движения, еще не сформировано, и начинает развиваться в условиях целенаправленного обучения только к 10-11 годам. Объем внимания младшего школьника меньше, чем у взрослого человека, менее развито у него и умение распределять внимание. Особенности мыслительной деятельности младшего школьника характеризуются ярко выраженным конкретно-образным мышлением. При решении мыслительных задач дети опираются на реальные предметы или их изображение. Осознание своих чувств и соответственно понимание чувств других людей еще далеко не совершенны. Они часто еще не в состоянии правильно воспринимать мимику лица, выражающую то или иное чувство, неверно истолковывают выражение тех или других чувств окружающих, что влечет за собой и неадекватную ответную реакцию ребенка. Сохраняется также и большая впечатлительность. Эмоционально окрашенные события, пережитые ребенком, приводят к страху, испугу и могут длительное время волновать его¹. Мотивы познания не занимают ведущего места у младших школьников. Возникновение и поддержание познавательного интереса в младших классах традиционно связывается с игровыми и эмоциональными приемами организации занятия, приданием занимательности материалу, подлежащему усвоению, и т. д.²

Виктимологическая профилактика нарушений правила дорожного движения младшими школьниками должна проводиться в следующих направлениях:

1. Обучение правилам дорожного движения должно сопровождаться привлечением и удержанием внимания ребенка к значимой информации, что целесообразно делать с использованием игровых ситуаций, дидактических игр с опорой на яркие запоминающиеся зрительные и звуковые образы.

2. Организация действий ребенка при обучении правилам дорожного движения должна проводиться с использованием образца и таких действий, которыми он может руководить самостоятельно и при этом постоянно себя контролировать.

¹ Гамезо М. В., Петрова Е. А., Орлова Л. М. Возрастная и педагогическая психология: учеб. пособие для студентов всех специальностей педагогических вузов. М.: Педагогическое общество России, 2003. С. 51.

² Шаповаленко И. В. Возрастная психология (Психология развития и возрастная психология). М.: Гардарики, 2005. С. 230.

3. Так как ребенок не имеет опыта действий в дорожной ситуации необходимо обучать детей анализу, сравнению различных свойств и признаков объектов, значимых в ситуации дорожного движения, выделению существенного в этих объектах.

4. Опираясь на потребности ребенка быть включенным в жизнь общества, необходимо формировать внутреннюю познавательную мотивацию к усвоению социальных норм и правил. При обучении правилам дорожного движения это может иметь форму подражания правильному поведению взрослых в условиях дорожного движения. При этом важно, формировать у детей установку на подражание только правильным образцам поведения значимых взрослых.

Психологические особенности подросткового и юношеского возраста, значимые в контексте нашего исследования, отражают существенные изменения, происходящие как в личностном, так и в психическом развитии.

Современной тенденцией отечественной возрастной психологии является совместное рассмотрение особенностей формирования личности в подростковом периоде (средний школьный возраст) и ранней юности (старший школьный возраст). Это обусловлено единым типом ведущей деятельности, которым в эти возрастные периоды становится установление системы социальных отношений с окружающими. Это обуславливает особенности общения. Так, в 10–11 лет подросток стремится быть в среде сверстников, что-то делать совместно с ними. В 12–13 лет главным при общении становится мотив занять определенное место в коллективе, что обусловлено развитием такой личностной подструктуры как самосознание. В возрасте 14–16 лет преобладает стремление к автономии и поиск признания ценности собственной личности, что отвечает потребности в самоопределении. В период ранней юности, 16–18 лет, центральным новообразованием становится профессиональное и личностное самоопределение, что определяет в этом периоде появление мотивов подготовки к самостоятельной жизни. В дальнейшем в юношеском возрасте задачи личностного развития включают: определение своего места во взрослом мире, принятие и освоение определенного набора социальных ролей, разрешение ролевых конфликтов, дальнейшее совершенствование стратегий преодоления трудностей. Как отмечает И. В. Дубровина, в старших классах формируется психологическая готовность к самоопределению, как сформированность психологических образований и механизмов, обеспечивающих возможность роста личности сейчас и в будущем¹.

¹ Практическая психология образования / под ред. И. В. Дубровиной. М., 1998. С. 398–400.

Содержание психологической готовности к самоопределению, по мнению автора, состоит в следующем:

- сформированность на высоком уровне психологических структур: теоретического мышления, основ научного и гражданского мировоззрения, самосознания и развитой рефлексии;

- развитость потребностей, обеспечивающих содержательную наполненность личности (потребность занять внутреннюю позицию взрослого человека - члена общества, потребность в общении, потребность в труде, нравственные установки, ценностные ориентации, временные перспективы);

- становление предпосылок индивидуальности как результат развития и осознания своих способностей и интересов, критического отношения к ним.

Отмечая изменения в психическом развитии подростка, следует уделить внимание, прежде всего, изменениям в когнитивной и эмоциональной сфере. Одной из важнейших особенностей подросткового периода является бурное физическое и половое развитие, которое осознается и переживается подростками. Так, под влиянием усиленного функционирования желез внутренней секреции повышается возбудимость их нервной системы. Поэтому в этом возрасте нередко наблюдается повышенная раздражительность, чрезмерная обидчивость, вспыльчивость, резкость и т. д. Но этого может и не быть, если взрослые проявляют чуткость и предупредительность¹. Следует отметить, что для подросткового периода в целом, характерно бурное развитие эмоциональной сферы психики: переживания подростка становятся длительными, стойкими и глубокими; у подростка формируется эмоциональное отношение к ряду явлений жизни, значительно более широкий круг явлений социальной действительности становится значимым для него, что порождает у него различные эмоции.

Восприятие становится избирательным и целенаправленным. Качественно улучшаются объем, устойчивость, интенсивность, распределение и переключение внимания. Оно становится произвольным контролируемым процессом. Развивается словесно-логическая память, запоминание и воспроизведение приобретают смысловой характер. Увеличивается объем, избирательность и точность запоминания. Интенсивно развивается логическое мышление, строится на умении оперировать отвлеченными понятиями, сопоставлять их, переходить в ходе размышления от одного суждения к другому.

Для познавательной сферы юношества характерно формально-логическое, абстрактное, мышление, не связанное с конкретными условиями внешней среды, существующими в данный момент. Для мышления стано-

¹ Гамезо М. В., Петрова Е. А., Орлова Л. М. Указ. соч. С. 172.

ваются характерными установление причинно-следственных связей, систематичность, самостоятельность, устойчивость и критичность. К концу подросткового возраста общие умственные способности уже сформированы, однако на протяжении юности они продолжают совершенствоваться. Познавательные интересы приобретают широкий и устойчивый характер. Проявляется индивидуальная направленность и избирательность интересов.

Продумывая систему мер виктимологической профилактики для подросткового возраста и юношеского возраста в большей степени необходимо учитывать важность в этом возрасте признания собственной личности, своего места в группе значимых других, личностной автономии и самоопределения. Виктимологическая профилактика должна быть ориентирована:

1. На осознание подростком и юношей своей роли как участника дорожного движения и формирование ответственного отношения к соблюдению правил дорожного движения и ответственного поведения в условиях улицы.

2. На осмысленное изучение Правил дорожного движения и неукоснительное следование им.

3. При обучении правилам дорожного движения следует учитывать особенности эмоциональной сферы подростков и юношества и, с этой целью, сопровождать обучение не только приведением логических доводов в пользу правильного поведения на дороге, но и сопровождать мероприятия по пропаганде безопасности дорожного движения наглядными материалами, воздействующими на эмоции, вызывающими сильный эмоциональный отклик.

В контексте изучения социально-психологических особенностей юношеского возраста интересным представляется явление агрессивного вождения.

Исследования, проведенные социологами и психологами, позволили установить взаимосвязь типа личности, отношения к автомобилю, склонности к риску, импульсивности, манеры вождения и т. д. В результате различных социологических опросов субъектами агрессивного вождения, как правило, являются мужчины в возрасте от 18 до 30 лет, преимущественно неженатые, со стажем вождения до 5 лет, с высоким и средним уровнем доходов¹.

Предлагая свою классификацию факторов, детерминирующих опасный стиль управления транспортным средством, В. Е. Петров выделяет в группе социально-психологических факторов следующие:

¹ Казаченок В. В. Агрессивное вождение как фактор, влияющий на безопасность дорожного движения // Вестник НЦ БЖД. 2016. № 1 (27). С. 40–45.

- общественное мнение в отношении границ правомерного поведения за рулём, порицание или одобрение водительских девиаций (отношение общества или отдельных, в первую очередь, референтных водителю, социальных групп к оценке опасности управления транспортным средством);

- демонстрация социально-ожидаемого поведения за рулем (например, поступки «на слабо», бравада умениями и навыками «ловкого» вождения, street-raising, игра, мода на агрессивный стиль вождения и т. п.)¹. Анализ психологии водителей, которые практикуют опасный стиль управления транспортным средством показывает, что опасный стиль в данном случае – это желание самоутвердиться, повысить самооценку при общей незрелости личности, дефекты которой в юношеском возрасте как раз проявляются завышенной самооценкой, потребностью выделиться и самоутвердиться любыми способами. Анализ новостных сюжетов, материалов имеющихся в интернет-ресурсах показывает, что в большинстве случаев агрессивное вождение демонстрируют молодые люди с достаточно высоким уровнем материального обеспечения, владельцы дорогих и мощных спортивных автомобилей, которые, практикуя опасную езду либо игнорируя правила дорожного движения либо сознательно и демонстративно их нарушая.

В целях снижения виктимности водителей, практикующих опасное вождение целесообразно:

1) формировать в обществе резко отрицательное отношение и атмосферу нетерпимости к подобного рода явлению;

2) обеспечивать неотвратимость наказания за правонарушения, совершенные водителями, практикующими опасную езду.

Еще одна группа участников дорожного движения, обладающая повышенной виктимностью, – это люди преклонного возраста, как пешеходы, так и водители. Традиционно выделяют три градации периода геронтогенеза: пожилой возраст – 60–74 года, старческий возраст – 75–90 лет и долгожители – 90 лет и старше. Но современные исследования показывают, что в последние десятилетия процесс старения замедляется, человек в 55–60 лет может совершенно не ощущать себя старым и по социальным функциям и по состоянию функциональных систем организма и может находиться в диапазоне зрелости. Таким образом, продумывая систему мер виктимологической профилактики в отношении лиц пожилого возраста, следует ориентироваться на средний возраст 60 лет.

¹ Петров В. Е. Психологически значимые факторы, определяющие стиль управления транспортным средством [Электронный ресурс] // Современные научные исследования и инновации. 2016. № 1. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2016/01/62952> (дата обращения: 21 ноября 2016 г.).

Снижение психического тонуса, силы и подвижности составляет основную возрастную характеристику психического реагирования в старости. Понижение психической активности, выражающееся в сужении объема восприятия, затруднении сосредоточения внимания, замедлении психомоторных реакций. У пожилых людей возрастает время реакции, замедляется обработка перцептивной информации и снижается скорость когнитивных процессов. Было показано, что значительное снижение интеллектуальных показателей можно констатировать только после 65 лет. Подчеркивается, что большое значение при оценке интеллекта имеет фактор времени: ограничение времени, отводимого на решение интеллектуальных задач, приводит к заметному различию результатов пожилых и молодых людей даже по тестам на кристаллизованный интеллект.

С точки зрения продумывания мер снижения личностной виктимности среди пожилых людей важно учитывать следующие характерные психофизиологические изменения при нормальном старении:

1. Замедление реакций при большей и более быстрой утомляемости.
2. Ухудшение способности к восприятию.
3. Сужение поля внимания.
4. Уменьшение длительности сосредоточения внимания.
5. Трудности распределения и переключения внимания.
6. Снижение способности к концентрации и сосредоточению внимания.
7. Повышенная чувствительность к посторонним помехам.
8. Некоторое уменьшение возможностей памяти.
9. Ослабление тенденции к «автоматической» организации запоминаемого.
10. Трудности воспроизведения¹.

Выделяя значимые психологические особенности поведения начинающего или неопытного водителя, следует отметить ряд наиболее типичных ошибок.

1. Ошибки, связанные с неправильным расчетом времени или с дефицитом времени. Начинающему водителю необходимо обращать повышенное внимание на расчет времени.

2. Ошибки в проведении ситуационного анализа.

Например, при приближении к перекрестку водитель считает, что включенный желтый сигнал светофора сменится зеленым, но включается красный.

3. Ошибки в принятии решения.

¹ Шаповаленко И. В. Возрастная психология (Психология развития и возрастная психология). М.: Гардарики, 2005. С. 334.

Ситуация может быть проанализирована верно, но решение по итогу может быть ошибочным.

Например, вместо маневра, единственно необходимого в данной дорожно-транспортной ситуации, водитель применяет экстренное торможение.

4. Ошибочность действия.

Например, принято правильное решение применить экстренное торможение, но вместо того, чтобы нажать на педаль тормоза, водитель ошибочно нажимает на педаль акселератора, тем самым увеличивает скорость.

С учетом психологии начинающего водителя виктимологическая профилактика среди этой группы участников дорожного движения должна состоять, в первую очередь, в увеличении количества часов практического вождения в условиях обучения в автошколе. При этом, вождению необходимо обучать, постепенно повышая уровень сложности.

Целесообразно обучение вождению не только в штатных дорожных ситуациях, но и в условиях интенсивного движения. Это, с одной стороны, будет способствовать приобретению начинающим водителем большего опыта вождения в разных условиях, с другой стороны, будет способствовать более адекватному анализу дорожной ситуации и своего поведения.

Таким образом, психологический анализ личностных особенностей отдельных групп участников дорожного движения позволяет выявить, те группы, которые обладают повышенной личностной уязвимостью. Виктимологическая профилактика среди этих групп должна проводиться с учетом их личностной уязвимости.

1.3. Понятие, виды виктимности и виктимного поведения участников дорожного движения

В сфере безопасности дорожного движения количество потерпевших, состояние и тяжесть причиняемого им вреда в результате дорожно-транспортных преступлений тесно связаны со спецификой виктимности его участников.

В. И. Задорожный отмечает, что «лица становятся жертвами преступлений в силу совершения виктимного поступка, определяемого как действие или бездействие физического лица, хотя и содержащего признаки умышленной или неосторожной формы вины, способствующей совершению преступления в отношении данного лица, вместе с тем не влекущего привлечения его к уголовной ответственности, в силу проявления виктимности, присущей данному лицу»¹.

Л. В. Франк определял виктимность как реализованную преступным актом предрасположенность, способность стать при определенных обстоятельствах жертвой преступления или, другими словами, неспособность избежать опасности там, где она объективно была предотвратима².

Он рассматривал «виктимное поведение» через категорию виктимности и указывал на то, что все типы виктимности существуют в двух формах: потенциальной и реализованной. По мнению Л. В. Франка, виктимность есть потенциальная или актуальная способность лица индивидуально или коллективно становиться жертвой социально-опасного проявления³.

А. Л. Репецкая считала, что под виктимностью понимается определенный комплекс стабильных социальных и психологических (иногда физиологических) свойств личности, которые во взаимодействии с внешними обстоятельствами обуславливают повышенную ее способность стать жертвой преступления⁴.

Виктимность в сфере дорожного движения также представляет собой объективную возможность или способность лица стать жертвой дорожно-транспортного преступления. Однако виктимность, будучи обусловлена совокупностью личностных, поведенческих качеств, взаимодействующих с внешними факторами в определенных ситуациях⁵, в сфере дорожного дви-

¹ Задорожный В. И. Концептуальные основы виктимологической профилактики преступлений: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2006 С. 24.

² Франк Л. В. Виктимология и виктимность. Душанбе, 1972. С. 53.

³ Там же.

⁴ Виктимологическая характеристика региональной преступности и ее предупреждение / под ред. А. Л. Репецкой. М.: Academia, 2008. С. 13.

⁵ Майоров А. В. Соотношение уровня безопасности и виктимности личности // Мир науки, культуры, образования. 2013. № 4 (41). С. 334.

жения обладает определенной спецификой. При определении ее содержания заслуживает внимания термин «уязвимость», который определяется как параметр, характеризующий возможность нанесения вреда жизни и здоровью участников дорожного движения транспортными средствами.

Более точным в сфере дорожного движения при определении виктимности говорить не столько о способности или предрасположенности личности, сколько о ее уязвимости (подверженности) как потенциальной опасности стать жертвой дорожно-транспортного преступления.

Виктимность участника дорожного движения представляет собой состояние уязвимости, обусловленное наличием у него совокупности личностных свойств, благодаря которым в определенных жизненных ситуациях под воздействием конкретных, реально существующих и (или) складывающихся обстоятельств вероятность его виктимизации от дорожно-транспортных происшествий значительно повышается.

В отличие от других сфер жизнедеятельности виктимность в сфере дорожного движения во многом обусловлена стечением целого ряда ситуационных факторов, связанных с различным «вкладом» каждого из элементов системы «человек-автомобиль-дорога» в механизм развития дорожно-транспортного травматизма.

Виктимность бывает разных видов.

Так, А. Л. Репецкая выделяет личностную и ролевую виктимность¹.

Личностная виктимность в сфере дорожного движения означает наличие у конкретного лица определенных как объективных, так и субъективных свойств и качеств, которые способствуют ее виктимизации. Эти свойства имеют разнообразный характер и, как правило, являются следствием биологических особенностей или специфики социализации личности.

Виды личностной виктимности делятся на типы в зависимости от содержания свойств и качеств, присущих данной личности и способствующих ее виктимизации.

Личностная виктимность делится на возрастную виктимность, виктимность-патологию, стрессовую виктимность. Эти виды обусловлены объективными свойствами личности, в частности, наличием таких биофизических свойств, которые повышают ее способность к виктимизации. Это могут быть физические особенности возраста, физические недостатки, резкое изменение психического состояния лица, произошедшее вследствие сильного стресса.

Стрессовая виктимность реализуется в неадекватной ситуации поведения потерпевшего. Стресс может быть вызван неожиданной ситуацией, в

¹ Виктимологическая характеристика региональной преступности и ее предупреждение / под ред. А. Л. Репецкой. М.: Academia, 2008. С. 13.

том числе аварией на дороге, что влечет состояние резкой угнетенности или невозможности сосредоточиться для выполнения каких-либо необходимых в данной ситуации действий, что в итоге детерминирует последующую виктимизацию такой жертвы.

Е. А. Таюрская говорит о том, что стрессовый вид виктимности обусловлен «изменениями, произошедшими в психическом или психологическом состоянии потерпевшего непосредственно перед или во время совершения дорожно-транспортного преступления»¹.

Вторым типом личностной виктимности является виктимогенная деформация личности, то есть совокупность таких социально-психологических свойств и качеств, которые связаны с неблагоприятными условиями ее социализации (агрессивность, эгоизм, алкоголизация и др.).

Ролевая виктимность представляет собой повышенную уязвимость отдельных категорий физических лиц, связанную с их определенной социальной ролью или исполнением ими профессиональных функций².

К числу лиц с данным типом виктимности можно отнести сотрудников ДПС, дорожных рабочих. Вследствие выполнения профессиональных функций ролевая виктимность, реализованная в социально одобряемом поведении лица, может выступать фактором, способствующим его виктимизации. Например, сотрудник ГИБДД может стать потерпевшим в дорожно-транспортном преступлении при пресечении нарушений правил дорожного движения либо регулировании дорожного движения.

В зависимости от уровня можно вести речь об индивидуальной и массовой виктимности.

Индивидуальную виктимность подразделяют на виктимность-патологию, возрастную виктимность и виктимогенную деформацию личности.

В сфере дорожного движения виктимность-патология может выражаться в наличии у потерпевшего каких-либо физиологических недостатков: постоянных (плохое зрение, слух либо их отсутствие) и временных (перелом ноги, руки и т. д.).

Возрастная виктимность характерна для лиц пожилого возраста и малолетних детей.

Виктимогенная деформация выражается в эмоциональной неустойчивости, сниженной способности к абстрактному мышлению. В самом общем виде ее можно определить как «низкую культуру общения».

Повышенная виктимность потерпевших в сфере дорожного движения обусловлена как их личностными, так и поведенческими особенностями. При этом именно поведение потерпевших является непосредственной

¹ Таюрская Е. А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2006. С. 5.

² Виктимологическая характеристика региональной преступности и ее предупреждение / под ред. А. Л. Репецкой. М.: Academia, 2008. С. 13.

предпосылкой совершения в отношении них дорожно-транспортных преступлений.

Очевидно, что виктимная личность представляет особый объект психологических исследований¹, при этом в механизме дорожно-транспортных преступлений она проявляется неординарно, двояко, становясь часто сначала виновником, а затем жертвой ею же созданной аварийной ситуации.

Виктимность в сфере дорожного движения можно определить как имеющую социально-психологическую природу предрасположенность отдельных людей становиться в определенных ситуациях в силу сочетания ряда личностных свойств и внешних факторов жертвой дорожно-транспортного происшествия.

Виктимологическая картина выглядит следующим образом. Среди жертв-водителей лица с «виновным» виктимным поведением составили 32 %, среди пешеходов – 59 %, среди пассажиров – 11 %. Женщины становятся жертвами ДТП чаще всего в результате неосмотрительности, растерянности, неумения оценить даже простые дорожные ситуации².

К. В. Вишневецкий делит виктимность на виновную и невиновную – неосторожную³. Виновная виктимность заключается в предрасположенности становиться жертвой посягательства, выражается в противоправном поведении самого пострадавшего, а также в проявлении неосмотрительности, легкомыслия, неосторожности в сфере дорожного движения.

Виктимность не является фатальным свойством отдельных людей. Даже «невиктимный» человек может стать жертвой преступления, причем не только от личных, но и от внешних по отношению к жертве факторов.

Вероятность превращения лица в жертву преступления повышает не только присущая ему виктимность, но и виктимное поведение.

Почти в половине случаев совершения дорожно-транспортных преступлений у пострадавших выявлено виктимное поведение, которое было активным и имело неправомерный характер. Это позволяет говорить о способствующей роли потерпевшего в механизме собственной виктимизации от дорожно-транспортных преступлений⁴.

Очевидно, что «детерминация виктимного поступка существенно отличается от детерминации преступного поведения как минимум в силу то-

¹ Уразаева Г. И. Психология виктимной личности: учебное пособие. Казань: Казанский юридический институт МВД РФ, 2014. С. 84.

² Наглюк И. С., Степанов А. В. Особенности виктимизации в сфере дорожного движения // Безопасность жизнедеятельности. 2012. № 3/4 (57). С. 69.

³ Вишневецкий К. В. Классификация виктимности // Теория и практика общественного развития. 2014. № 2. С. 417–418.

⁴ Таюрская Е. А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2006.

го, что преступник и жертва объективно индивидуально (и типологически) разные личности»¹. Однако в механизме совершения дорожно-транспортного преступления роли преступника и потерпевшего настолько взаимосвязаны и переплетаются, что само различие между ними весьма относительно, поскольку лишь случай решает, кто станет потерпевшим, а кто преступником. К тому же эти роли могут взаимозаменяться и совмещаться в одном лице².

Личность человека, нравственные свойства и психологические особенности участников дорожного движения играют решающую роль в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений³. Их учет в профилактике важен как с позиций дорожно-транспортных преступников, так и потерпевших.

Психология виктимного поведения жертвы может отражаться в правомерных поступках и действиях нарушающих закон, может оказывать минимальное влияние на происходящее преступление, а может сыграть в нем решающую роль.

Под виктимным поведением потерпевшего понимаются различные виды поведения жертвы как повышающих вероятность превращения лица в жертву преступления, так и играющих нейтральную роль в механизме совершения преступления⁴.

А. Л. Репецкая рассматривает виктимное поведение как поведение лица в конкретной предкриминальной и криминальной ситуациях, которое может быть как нейтральным, никоим образом не способствующим его виктимизации, так и «виновным». При этом автор подчеркивает, что «виктимность» и «виктимное поведение» – понятия, не совпадающие, поскольку виктимность не обязательно проявляется в виктимном поведении, а виктимное поведение не всегда является следствием наличия у лица виктимности.

Она отмечает, что виктимным может быть как социально одобряемое, так и социально неодобряемое поведение потерпевшего⁵. Социально одобряемыми могут быть действия потерпевшего, влекущие преступное

¹ Вишневецкий К. В. Механизм виктимологической детерминации // Теория и практика общественного развития. 2014. № 10. С. 154–157.

² Чичерина М. П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: автореф. дис. ... канд юрид наук. М., 2001. С. 14.

³ Баранчикова М. В. Криминологическая характеристика дорожно-транспортного преступника // Наука и практика. 2013. № 2 (55). С. 10–12.

⁴ Рогова Е. В. Роль виктимного поведения потерпевших в механизме совершения преступлений // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2011. № 2. С. 51.

⁵ Репецкая А. Л. Виновное поведение потерпевшего и принцип справедливости в уголовной политике. Иркутск: Изд-во Иркутского ун-та, 1994. С. 17.

посягательство вследствие осуществления им защиты интересов общества или отдельных граждан, например пресечение нарушений ПДД сотрудником ГИБДД.

Социально неодобряемое поведение потерпевшего может быть как виновным, так и отрицательно невиновным¹.

Виновное поведение жертвы может быть неправомерным или неосмотрительным. Неправомерное поведение жертвы представляет собой нарушение ПДД. Неосмотрительное же, легкомысленное поведение жертвы выражается в сознательном пренебрежительном ее отношении к социальным ценностям, пусть и в сфере собственных интересов, реализованном в несоблюдении элементарных мер предосторожности, когда есть достаточные основания опасаться нападения со стороны преступника, которое потерпевший должен был и мог предвидеть. Такое поведение с позиции права и морали обычно оценивается как нейтральное, а вызывается неопытностью, излишней доверчивостью.

Само по себе виктимное поведение может в значительной степени способствовать виктимизации лица. В таких случаях лицу не присущи какие-либо негативные свойства и качества, связанные с деформацией его личности, но в силу конкретных особенностей ситуации, сиюминутных, случайных побуждений такой потерпевший ведет себя так, что, несомненно, способствует совершению в отношении него ДТП. В этом случае речь идет о разовом виктимном поведении, способствующем виктимизации такого потерпевшего при отсутствии у него виктимности.

В сфере дорожного движения такое разовое виктимное поведение выступает распространенным видом. Оно не является следствием наличия у лица виктимности, и определяется конкретными особенностями дорожной ситуации, воспринятой через призму сиюминутных побуждений и, так или иначе, способствующее факту ДТП.

А. В. Майоров выделяет два основных типа виктимного поведения водителей и пешеходов: агрессивное и некритичное².

Поведение лица в конкретной ситуации может быть нейтральным, не способствующим его виктимизации, которое никоим образом не способствует совершению в отношении него преступления. Типичным примером является наезд на стоящего на остановке гражданина.

Виктимное поведение пострадавших при ДТП может быть неосторожным, рискованным, объективно опасным для самого потерпевшего и в

¹ Репецкая А. Л. Виновное поведение потерпевшего и принцип справедливости в уголовной политике. Иркутск: Изд-во Иркутского ун-та, 1994. С. 17.

² Майоров А. В. Типология поведения жертв дорожно-транспортных происшествий // Вестник Южно-Уральского государственного университета. 2008. № 2 (102). С. 53.

силу этого способствующим созданию виктимогенной ситуации, а в некоторых случаях – совершению автотранспортного преступления¹.

Например, в Шостке 36-летний мужчина пять раз бросался под колеса транспорта, пытаясь покончить жизнь самоубийством. Неподалеку от остановки общественного транспорта он в очередной раз бросился под колеса автобуса. Только благодаря тому, что водитель автобуса двигался с небольшой скоростью, пострадавший отделался закрытой черепно-мозговой травмой и многочисленными ушибами лица. По словам свидетелей событий, мужчина стоял на обочине дороги, а когда автобус поравнялся с ним, неожиданно бросился под колеса. Позже мужчина объяснил, что причиной такого поступка стала ссора с женой. «Я четыре раза бросался под колеса проезжающих автомобилей. Но у всех оказались хорошие тормоза»².

Похожая ситуация произошла в Воткинске, где под колеса «десятки», за рулем которой сидел 30-летний мужчина, попала 21-летняя девушка, которая скончалась. На кадрах с камеры видеонаблюдения, расположенной на здании кафе, где отдыхали девушки, видно, как они вышли на улицу, через пару минут одна из них легла на дорогу. Несколько машин объехали лежащую девушку, а водитель «десятки» заметил ее слишком поздно и не успел затормозить. Она скончалась³.

В ситуациях таких активных умышленных правонарушающих действий пешеходов очевидно, что их поведение выступает не только агрессивно-виктимным, но и правонарушающим.

В виктимизации в сфере дорожного движения значимую роль играет конкретная жизненная ситуация и конкретные психологические черты поведения потерпевших от совершения преступления.

В механизме виктимизации определяющая роль отводится виновному поведению потерпевшего в случаях, когда оно является активным, имеет неправомерный характер. Меньшую роль играет пассивное неосмотрительное поведение, между тем создающее условия для виктимизации жертвы.

Основной причиной, детерминирующей виктимизацию потерпевших от дорожно-транспортных преступлений, является правовой нигилизм. В качестве необходимых условий выступают виктимность (виктимогенная деформация личности, возрастная виктимность, виктимность-патология и стрессовая виктимность) либо виктимное поведение, которое проявляется

¹ Наглюк И. С., Степанов А. В. Особенности виктимизации в сфере дорожного движения // Безопасность жизнедеятельности. 2012. № 3/4 (57). С. 68.

² В Шостке мужчина пять раз бросался под колеса... [Электронный ресурс]. URL: cipro.com.ua.

³ URL: <http://pressa.tv/dtp/23203-zhest-21-letnyaya-devushka-pokonchila-zhizn-samo-ubiystvom-pod-kolesami-mashiny-gvotkinsk-udmurtiya.html>.

в нарушении Правил дорожного движения, а также погодные условия или неудовлетворительное состояние дорожного полотна¹.

Почти в половине случаев совершения дорожно-транспортных преступлений у пострадавших выявлено виктимное поведение, которое было активным и имело неправомерный характер. Это позволяет говорить о способствующей роли потерпевшего в механизме собственной виктимизации от дорожно-транспортных преступлений².

Очевидно, что способствуют виктимному поведению и субъективные факторы, обусловленные культурой, воспитанием, правосознанием, жизненным опытом, существующей практикой привлечения к ответственности участников дорожного движения.

Среди причин высокого травматизма пешеходов часто называют неадекватность их наказания за нарушения Правил дорожного движения, в том числе преступного характера. Это обесценивает усилия общества и сотрудников ГИБДД по профилактике правонарушений, приводит к повторным нарушениям и преступлениям.

В свою очередь «подход законодателя к дифференциации уголовной ответственности водителей за нарушения правил дорожного движения является не вполне обоснованным. Таких низких максимальных пределов соответствующих санкций, как в ст. 264 УК РФ, нет в уголовных кодексах зарубежных стран. Поэтому есть основания полагать, что сложившаяся ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения, жизни и здоровья граждан требует внесения коррективов в подходы к дифференциации уголовной ответственности за нарушение Правил дорожного движения»³.

Поскольку роль потерпевшего в механизме дорожно-транспортных преступлений может варьироваться от абсолютно нейтральной до активно противоправной, то и меры виктимологической профилактики варьируются от правовых, технических и организационных до контролирующих и репрессивных.

Таким образом, виктимность не обязательно проявляется в виктимном поведении, а виктимное поведение не всегда является следствием наличия у лица виктимности. Под виктимным поведением потерпевшего понимаются различные виды поведения жертвы как повышающих вероятность превращения лица в жертву ДТП, так и играющих нейтральную роль в механизме совершения преступления.

¹ Таюрская Е. А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2006. С. 8.

² Там же. С. 9.

³ Прохоров Л. А., Собин Д. В. Уголовно-правовые проблемы противодействия нарушениям Правил дорожного движения // Рос. следователь. 2016. № 10. С. 5.

Жертве могут быть присущи разные виды виктимного поведения, как повышающие вероятность превращения лица в жертву преступления, так и играющие нейтральную роль в механизме совершения преступления. Виктимным может быть как социально одобряемое, так и социально неодобряемое поведение потерпевшего. Разновидностью социально неодобряемого поведения потерпевшего наиболее часто выступает виновное поведение, являющееся результатом реализации сознательного отрицательного потерпевшего к общепринятым социальным ценностям, способствующее совершению преступного посягательства в сфере его интересов.

Глава 2. Понятие и особенности виктимологической профилактики в сфере безопасности дорожного движения

2.1. Понятие и содержание виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений

В современный период виктимологическая профилактика обладает огромным потенциалом противодействия дорожно-транспортным преступлениям, поскольку она направлена на снижение виктимности их жертв, устранение ситуаций, приведших к причинению вреда здоровью и жизни участников дорожного движения, в возникновении которых порой виновен сам потерпевший.

Реализация виктимологического противодействия в борьбе с преступностью позволит охватить превентивным воздействием миллионы людей – возможно, потенциальных жертв преступлений. Не использовать резервы, заложенные в факторе «жертва-преступления», – значит вести борьбу с преступностью односторонне, полумерами¹. Одного лишь воздействия на потенциальных и реальных нарушителей правил дорожного движения часто оказывается недостаточно, ведь значимая роль в механизме наступления последствий дорожно-транспортных преступлений часто принадлежит потерпевшим.

Необходимость осуществления виктимологической профилактики закрепляется в международно-правовых актах и нормативных правовых актах Российской Федерации. Так, в Декларации основных принципов правосудия для жертв преступлений и злоупотреблений властью, принятой Генеральной Ассамблеей ООН в 1985 году в качестве основания признания лица жертвой преступления называется причинение вреда в результате деяния, которое нарушает действующие национальные уголовные законы. В ст. 52 Конституции Российской Федерации указано, что «права потерпевший от преступлений и злоупотреблений властью охраняются законом. Государство обеспечивает потерпевшим доступ к правосудию и компенсацию причиненного вреда».

В ст. 6 Федерального закона от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» указано, что одним из основных направлений профилактики правонарушений выступает выявление лиц, пострадавших от правонарушений или подверженных риску стать таковыми.

¹ Гаджиева А. А. Значение виктимологической пропаганды в борьбе с преступностью // Вестник Дагестанского государственного университета. 2014. Вып. 2. С. 138.

В ст. 15 данного закона отмечено, что индивидуальная профилактика правонарушений направлена на оказание помощи лицам, пострадавшим от них или подверженным риску стать таковыми, а в ст. 27 в числе форм профилактического воздействия указано, что помощь таким лицам включает оказание им правовой, социальной, психологической, медицинской и иной поддержки, осуществляемой в соответствии с законодательством Российской Федерации с их согласия в целях минимизации последствий правонарушений либо снижения риска стать пострадавшими от правонарушений¹. Тем самым на законодательном уровне закреплена значимость профилактического воздействия на реальных и потенциальных пострадавших в современной системе профилактики правонарушений.

Между тем в первоначальном проекте указанного закона в статье под названием «Виды профилактики правонарушений» была указана виктимологическая профилактика. В действующей редакции ст. 15 с аналогичным названием речь идет лишь об общей и индивидуальной профилактике правонарушений².

Виктимологическая профилактика представляет собой специфическую деятельность государственных и социальных институтов, направленную на выявление, устранение факторов, ситуаций, формирующих виктимное поведение, снижение виктимности у потенциальных жертв, активизацию их защитных свойств³.

Она является мерой криминологической профилактики и имеет ряд признаков, в числе которых: специальный объект воздействия – потенциальный или реальный потерпевший; анализ поведения потенциального потерпевшего, прогноз вероятных виктимных последствий, получение информации от самих объектов виктимологической профилактики; использование возможностей взаимопомощи граждан⁴.

Виктимологическая профилактика является одним из направлений противодействия дорожно-транспортной преступности. Она имеет свои специфические цели, содержание и представляют собой систему, включающую взаимосвязанные элементы.

Целями *виктимологической профилактики* в сфере дорожного движения является снижение числа жертв дорожно-транспортных преступлений, тяжести причиненного им вреда, а также улучшение состояния без-

¹ Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ // Рос. газ. 2016. 28 июня. № 139.

² Там же.

³ Варчук Т. В., Вишневецкий К. В. Виктимология: учебное пособие. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. С. 91.

⁴ Рабеев В. И. Особенности виктимологической профилактики // Уголовный закон Российской Федерации: проблемы правоприменения и перспективы совершенствования: материалы всероссийского круглого стола, 2015. С. 227.

опасности дорожных условий до уровня максимальной защищенности участников дорожного движения.

Виктимологическое предупреждение преступности представляет собой специально целенаправленную, законодательно определенную, юридически значимую деятельность различных субъектов по выявлению, устранению, нейтрализации детерминант и процессов виктимизации от преступных посягательств, осуществляющуюся на различных уровнях, с помощью разнообразных форм реализации¹.

Общесоциальный и специальный уровни виктимологической профилактики в целом схожи с аналогичными уровнями профилактики, реализуемой в отношении нарушителей правил дорожного движения. Это связано с взаимообусловленными и часто взаимозаменяемыми ролями виновных и потерпевших в дорожно-транспортных преступлениях, когда преступник становится жертвой им же созданной аварийной ситуации.

Индивидуальный уровень виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений включает деятельность субъектов, направленную на снижение виктимности у предполагаемых жертв, активизацию их защитных свойств, выявление, устранение факторов, ситуаций, формирующих виктимное поведение и виктимогенные условия.

Меры виктимологической профилактики воздействуют на потенциальных и реальных потерпевших, влияют на снижение числа случаев проявления виктимного поведения, а также способствуют уменьшению общего количества дорожно-транспортных преступлений. Особое внимание субъектам профилактики следует уделить процессу выявления потенциальных потерпевших и снижению уровня их виктимности².

Н. Н. Невский считает, что виктимологическая профилактика осуществляется как в отношении жертв, обладающих специфическими личностными и статусными характеристиками, повышающими потенциальную возможность становиться жертвой, так и в отношении более широкого круга лиц, своим поведением регулярно ставящих себя под угрозу криминального нападения³.

В отношении дорожно-транспортных преступлений к такому широкому кругу лиц можно отнести всех тех граждан, которые ежедневно, а в

¹ Никитин Е. Б. Проблемы виктимной безопасности дорожного движения // Виктимология. 2015. № 4 (6). С. 46–49.

² Таюрская Е. А. Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2006. № 4 (49). С. 87–88.

³ Невский Н. Н. Организующие процессы индивидуальной виктимологической профилактики // Вестник Академии экономической безопасности МВД России. 2010. № 9. С. 93.

ряде случаев по несколько раз в день, выступают участниками дорожного движения.

Индивидуальная виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений должна включать пропаганду правомерного поведения на дорогах как в средствах массовой информации, так и в образовательных учреждениях. Пропагандистская работа в сфере безопасности дорожного движения должна вестись постоянно, начиная с детского возраста и быть направленной на привитие понимания потенциальной опасности, связанной с возможными тяжкими последствиями аварийной ситуации на дороге, формирование отрицательного отношения к нарушителям дорожно-транспортной дисциплины.

С целью повышения правовой культуры необходимо проводить специальные занятия в образовательных учреждениях, где воздействие будет направлено на молодое поколение, а также на различных предприятиях, где объектами профилактических мероприятий будет трудоспособное население. Эти занятия должны предполагается строить на основе обобщения имеющейся административной и судебной практики, с объяснением типичных ситуаций, предшествовавших совершению административного правонарушения или уголовно наказуемого деяния в сфере безопасности дорожного движения, и разъяснением возможных вариантов безопасного поведения и обеспечения защиты себя от аварии в этих случаях.

Особое внимание необходимо уделять процессу выявления потенциальных потерпевших и снижению уровня их виктимности.

Важным направлением виктимологической профилактики может стать работа с лицами, которые уже были потерпевшими в дорожно-транспортных происшествиях. С ними целесообразно проводить индивидуальные беседы, в ходе которых необходимо разъяснять ошибки, допущенные ими в ходе создания аварийной дорожной обстановки, раздавать памятки, в которых должны содержаться основные нормы поведения на дорогах.

Указанные меры виктимологической профилактики должны переплетаться с мерами общесоциальной и специальной криминологической профилактики дорожно-транспортных преступлений. Методика построения работы по профилактике нарушений безопасности движения должна строиться на принципах комплексного, систематического взаимодействия различных органов и структур различной направленности (сферы образования, культуры, социальной защиты населения, правоохранительных органов и т. д.).

Главным направлением должна стать единая государственная политика, направленная на внушение населению приоритета значимости соблюдения норм безопасности на дорогах, ценности человеческой жизни и здоровья, уважения к правам и интересам каждого из участников дорожно-

го движения, и обеспечение действенности правовой базы в данной сфере регулирования.

В современный период вопрос о важности и перспективности реализации виктимологической профилактики нарушений правил дорожного движения стоит весьма остро, поскольку она является одним из наиболее действенных средств предупреждения опасных дорожно-транспортных преступных посягательств.

В ст. 2 Уголовного кодекса Российской Федерации указано, что предупреждение преступлений является одной из задач Кодекса. А в ст. 43 УК РФ предупреждение преступлений определено как одна из целей наказания.

В соответствии с ч. 2 ст. 1 Федерального закона РФ «О безопасности дорожного движения» в качестве его основной задачи закреплена охрана, жизни, здоровья граждан, защита их прав и законных интересов, защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий¹.

По справедливому утверждению Н. В. Генрих, «превентивно-защитные меры могут использоваться либо как необходимые дополнения, либо как альтернатива традиционным карательным средствам, что не означает их второстепенной значимости. Напротив, совершенствование механизма уголовно-правового регулирования сегодня настоятельно требует активизации именно этих способов правовой регламентации как наименее травмирующих и в большей степени способствующих солидаризации общества и предупреждению преступлений»².

В последние годы законодатель реагирует на возрастающее число преступных нарушений правил дорожного движения в основном путем усиления административной и уголовной ответственности за нарушение правил. Это выразилось в принятии Федерального закона от 7 декабря 2011 г. № 420-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», которым был увеличен верхний предел наказания по ч. 2 ст. 264 УК РФ с трех до четырех лет лишения свободы. Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» был установлен нижний предел наказания в виде лишения свободы по ч. 2 и ч. 4 ст. 264 УК РФ от двух и от четырех лет лишения свободы соответ-

¹ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196; ред. от 27 июля 2010 г. // Рос. газ. 1995. 26 дек. № 245.

² Генрих Н. В. Основы учения о предмете и методе уголовно-правового регулирования // Общество и право. 2010. № 4. С. 132.

ственно, а также введена статья 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию».

Однако совершенствования уголовного и административного законодательства, как и практики их применения недостаточно, необходимо их сочетание с иными профилактическими мерами. Повышение эффективности деятельности органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, особенно подразделений ГИБДД, пропаганда безаварийности в средствах массовой информации могут стать действенным средством предупредительного воздействия.

Приоритет мер виктимологической профилактики, предупреждения преступных нарушений правил дорожного движения перед наказанием за их совершение определяется рядом обстоятельств. Профилактическое воздействие представляет собой наиболее эффективный и экономичный способ противодействия дорожно-транспортной преступности. Профилактика не только упреждает саму возможность дорожно-транспортного травматизма, либо снижает тяжесть его последствий, но и рассчитана на активные действия людей по обеспечению собственной безопасности.

Виктимологическая профилактика включает меры, направленные на предупреждение дорожно-транспортной преступности посредством воздействия на потерпевшего, его поведение в опасных для него преимущественно предпреступных ситуациях, а также на виктимологические факторы, связанные с состоянием транспортных средств и дорожной обстановкой.

Спектр действия виктимологической профилактики охватывает не только деятельность, предшествующую нарушениям правил дорожного движения, хотя это основная стадия ее реализации. Данный вид профилактики может быть осуществлен в момент развития аварийной ситуации и даже после ее завершения. На данных этапах виктимологическая профилактика тесно связана с девиктимизацией в сфере дорожного движения.

К. В. Вишневецкий определяет девиктимизацию как вид предупредительной работы, имеющей целью нейтрализацию или устранение негативных последствий виктимизации, а также реабилитацию конкретных жертв преступлений»¹. Последствия аварийности могут быть связаны с причинением ущерба различным элементам системы «человек–автомобиль–дорога», устранение и восстановление которого является неотъемлемой частью противодействия дорожно-транспортной аварийности.

Виктимологическая профилактика в сфере дорожного движения может сталкиваться с решением разноплановых проблем, несовершенством и

¹ Вишневецкий К. В. Виктимизация: факторы, условия, уровни // Теория и практика общественного развития. 2014. № 4. С. 226–227.

неэффективностью законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

К числу проблем индивидуальной виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений можно отнести нечеткое определение системы субъектов и объектов предупредительного воздействия, порядка взаимодействия и координации их в этой деятельности, недостатки информационного обеспечения, правового регулирования и прогнозирования в данной сфере, в планировании работы и т. д.¹ Отсутствие достаточного опыта специальной виктимологической профилактики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и рекомендаций по ее реализации, а также критериев оценки эффективности и ответственности за результативность ее осуществления могут существенно осложнять ее применение.

Для создания правовой основы рассматриваемого вида профилактики В. И. Рабецкая предлагает создать закон, посвященный виктимологической профилактике, где определить суть этой профилактики, ее субъекты с указанием их компетенции, ответственности, направлений виктимологической политики².

А. В. Майоров, конкретизируя данное предложение, предлагает сформировать новую концепцию предупреждения ДТП, отразив ее в специальном Федеральном законе «О виктимологической профилактике дорожно-транспортных происшествий»³. Представляется, что принятие подобного закона представляет определенную сложность. Данный вид профилактики можно было бы конкретизировать в действующем законодательстве, регламентирующем деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, указав субъектов и направления ее реализации. Такая корректировка требует дополнительных исследований и внесения комплексных изменений в целый ряд нормативных правовых актов.

Система дорожно-транспортной профилактики традиционно включает разноплановые меры, в числе которых важное место принадлежит уголовно-правовым, административно-правовым и гражданско-правовым охранительным и восстановительным средствам. Наряду с неотвратимым наказанием виновников дорожно-транспортных преступлений справедли-

¹ Бахаев А. А., Майоров А. В. Вопросы безопасности дорожного движения: административно-правовой и виктимологический аспекты: Челябинск, 2010. С. 133.

² Рабецкая В. И. Особенности виктимологической профилактики // Уголовный закон Российской Федерации: проблемы правоприменения и перспективы совершенствования: материалы всероссийского круглого стола. Иркутск, 2015. С. 229.

³ Городкин В. А., Майоров А. В. Правовые, технические и виктимологические проблемы обеспечения безопасности на нерегулируемых пешеходных переходах: монография. Челябинск: Цицеро, 2012. С. 107.

вость их ответственности должна обеспечиваться своевременным оказанием помощи и возмещением вреда их потерпевшим.

Система виктимологической профилактики нарушений правил дорожного движения в России, будучи реализованной с помощью правовых средств, применяемых к участникам дорожного движения, должна включать комплекс мер, направленных на пропаганду безопасного поведения на дорогах, сочетаться с профилактическим контролем за нарушениями правил дорожного движения. Будучи одним из наиболее экономичных методов воздействия на дорожно-транспортную преступность, виктимологическая профилактика должна стать эффективным направлением деятельности по уменьшению дорожно-транспортного травматизма.

2.2. Объекты виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений

В современный период дорожно-транспортная аварийность зависит от многих факторов: состава участников дорожного движения, парка транспортных средств, интенсивности дорожного движения, маршрутов движения, специфики отдельных регионов, погодных условий и т. п.

Объектами виктимологической профилактики в сфере дорожного движения могут выступать все элементы системы «человек-автомобиль-дорога». Данная триада может быть использована не только для анализа причинного комплекса автопроисшествий, но и для определения объектов виктимологического воздействия. Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений может быть направлена на устранение или снижение виктимности участников дорожного движения, улучшение состояния транспортных средств и дорожных условий.

В сфере дорожного движения виктимологическая профилактика ориентирована на выявление лиц с повышенной степенью дорожно-транспортной виктимности, активизацию их защитных свойств, а также выявление, устранение факторов и ситуаций, формирующих виктимное поведение и обуславливающих совершение дорожно-транспортных преступлений.

Первоочередными объектами такой профилактики должны стать лица, чье неправильное, небезупречное с виктимологических позиций поведение может способствовать совершению против них дорожно-транспортного преступления. Это могут быть участники дорожного движения, обладающие специфическими личностными, статусными характеристиками, поведенческими особенностями, повышающими их потенциальную возможность стать жертвой.

Объектами виктимологической профилактики на индивидуальном уровне выступают конкретные лица, являющиеся потенциальными жертвами преступлений вследствие своего социального положения, поведения либо образа жизни¹. В сфере дорожного движения спектр выбора наиболее распространенных потенциальных жертв ориентирован также на их личностные характеристики и качества, частоту и характер их участия в дорожном движении.

К категории наиболее распространенных дорожно-транспортных потерпевших можно отнести подростков, лиц преклонного возраста, водителей с небольшим опытом управления автомобилем. Они чаще других выступают жертвами аварийных ситуаций. Их повышенная виктимность в

¹ Савиных Е. В. Основные направления и проблемы виктимологической профилактики преступности // Виктимология. 2014. № 1 (1). С. 51.

дорожно-транспортных преступлениях обусловлена субъективными особенностями и характером участия в дорожном движении.

Для наиболее полного учета всех видов участников дорожного движения как возможных дорожно-транспортных жертв предлагается видоизменить традиционную триаду «человек–автомобиль–дорога», дополнить ее другими элементами, в результате чего она будет выглядеть следующим образом: «водитель–автомобиль–дорога–пассажир–пешеход». Сторонники такой позиции объясняют ее тем, что ДТП детерминируется не только действиями водителей, но и иных участников дорожного движения, их легкомысленным отношением к правилам, охраняющим безопасность, их неосторожным и рискованным поведением и т. п.¹ Соответственно воздействовать с профилактической целью необходимо на каждую разновидность участников дорожного движения с присущей ему спецификой и виктимностью.

Виктимологическую профилактику целесообразно осуществлять в отношении трех видов объектов:

1. Участники дорожного движения, то есть пешеходы, водители, пассажиры и др.
2. Виктимогенные факторы, связанные с состоянием транспортных средств
3. Виктимогенные факторы, связанные с состоянием автомобильных дорог.

Для каждого вида участника дорожного движения характерны свои специфические виктимологические особенности и меры профилактики.

В целом транспортно-дорожная безопасность человека как пассажира и пешехода обеспечивается высоким уровнем профессиональной подготовки водителей, конструктивными свойствами транспортных средств, составляющими их техническую безопасность, а также строгим и неукоснительным выполнением пассажирами, пешеходами правил пользования различными видами транспорта и правил дорожного движения.

Пешеходы, будучи самым незащищенным участником дорожного движения, в механизме возникновения и развития аварийной ситуации могут выполнять разные роли – от случайного потерпевшего до основного виновника ДТП, оказавшегося еще и потерпевшим.

Среди потерпевших пешеходов можно выделить две группы. К первой группе относятся случайные потерпевшие, те лица, которые стали жертвами дорожно-транспортных преступлений в силу случайно сложившихся обстоятельств. К ним можно отнести потерпевших, находившихся

¹ Наглюк И. С., Степанов А. В. Особенности виктимизации в сфере дорожного движения // Безопасность жизнедеятельности. 2012. № ¾ (57). С. 68.

на тротуаре, либо пешеходов, переходивших проезжую часть на зеленый сигнал светофора и др.

Вторую группу составляют потерпевшие пешеходы, не способные адекватно оценить виктимность дорожной ситуации, например, стоящие или движущиеся вдоль или у края проезжей части.

За период с 2011 по 2015 гг. на каждые 13 тысяч погибших пешеходов около 5 тысяч попали под колеса автотранспорта исключительно по собственной вине.

По данным опроса, проведенного в январе 2016 г. на официальном сайте Госавтоинспекции России, наиболее актуальной проблемой в сфере дорожного движения более 42 % российских граждан считает повышение безопасности пешеходов на пешеходных переходах¹.

Согласно ранее проводимым исследованиям, дорожно-транспортные происшествия, совершаемые водителями, в 59 % случаев «замыкались» на ситуации, сформированной пешеходами, которые своими действиями внесли «вклад» в формирование виктимогенной ситуации. Причем в 7 случаях из 10 указанные ситуации переросли из виктимогенно-опасных в аварийные. Почти в половине случаев совершения дорожно-транспортных преступлений наблюдалось виктимное поведение потерпевших, которое было активным и имело неправомерный характер.

Пешеход с виктимным поведением является источником повышенной опасности, поскольку распространенность такого отклоняющегося поведения и тяжесть наступающих в результате этого последствий делают проблему безопасности дорожного движения еще более острой, причем как для самих пешеходов, так и для других участников дорожного движения. Важную роль приобретает изучение специфики пешехода-жертвы, а установление особенностей типичных жертв ДТП, реализация в отношении них мер виктимологической профилактики позволяет повысить эффективность безопасности дорожного движения.

Для жертв большинства дорожно-транспортных происшествий характерны такие психологические качества как беспечность, легкомысленность, самонадеянность, рассеянность, им присущи правовой нигилизм и игнорирование требований безопасности.

Результаты социологических исследований показывают, что каждый пятый пешеход переходит дорогу там, где ему удобнее, а около 70 % из них признают, что при переходе проезжей части не руководствуются сигналами светофора. Именно виктимное поведение потерпевших часто является непосредственной предпосылкой совершения в отношении них ДТП.

Очевидно, что существуют разные типы поведения пешеходов, влияющих на вероятность их становления жертвой аварийных ситуаций. Так,

¹ Официальный сайт ГИБДД РФ. URL: www.gibdd.ru.

Д. О. Кузьменко выделяет два основных типа виктимного поведения пешеходов: агрессивное и некритическое. Для пешеходов с агрессивным поведением характерны: переход проезжей части перед близко идущим транспортом; неподчинение сигналам регулировщика дорожного движения; движение по проезжей части при наличии тротуара и т. д.¹

Пешеходы могут выступать как 1) случайные потерпевшие, те лица, которые стали жертвами дорожно-транспортных преступлений в силу сложившихся обстоятельств, в результате которых их действия, по сути, не давали положительного результата (потерпевшие, находившиеся на тротуаре, либо пешеходы, переходившие проезжую часть на зеленый сигнал светофора, и др.); 2) потерпевшие, не способные адекватно оценить виктимность дорожной ситуации (дети и лица с психическими отклонениями).

Преобладающим нарушением среди пешеходов данного типа, влекущим тяжкие последствия, является переход через проезжую часть в неустановленном месте и вне пешеходного перехода. Нарушения правил дорожного движения данной категорией пешеходов представляют собой серьезные общественно опасные явления, сочетающие в себе как стечение неблагоприятных объективных условий и обстоятельств, так и свойств личности лиц, совершающих данные правонарушения.

В свою очередь «для жертв-пешеходов с некритичным виктимным поведением характерна «возрастная» виктимность и виктимность-«патология», которые сами по себе не означают фатальной опасности для таких лиц стать жертвой дорожно-транспортного преступления. Для жертв-пешеходов данного вида характерны неосмотрительность, растерянность, неумение оценить даже простые дорожные ситуации. Среди них преобладают лица пожилого возраста, лица, имеющие плохое зрение или слух, плохо передвигающиеся и т. п. Очевидно, что определенную роль в возникновении аварийной обстановки имеет физическое, психическое здоровье, физиологическое состояние и темп движения пешеходов. Результаты наблюдений за пешеходами показали, что при совершении ДТП 68 % из них находились в состоянии опьянения, 21 % имели физические, а 9 % психические недостатки.

На вероятность становления потерпевшим в аварийной ситуации влияют поведенческие особенности пешеходов, на основе которых можно выделить потенциальные и случайные жертвы ДТП².

Потенциальные жертвы дорожно-транспортных преступлений становятся ими при определенных обстоятельствах, в силу своих личностных

¹ Кузьменко Д. О. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Тамбов, 2009. С. 11.

² Варчук Т. В., Вишневецкий К. В. Виктимология: учебное пособие. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. С. 73.

качеств, поведения, статуса. К ним можно отнести лиц, нарушающих правила дорожного движения в силу легкомысленного или небрежного поведения. Им присущи слабо развитые способности к оценке дорожной ситуации и прогнозированию негативных последствий поведения, низкий уровень правосознания, включающий незнание и пренебрежение правилами дорожного движения (правовой нигилизм), нейтрально-негативное отношение к сотрудникам ДПС ГИБДД, которые пресекают нарушения ПДД пешеходов. Для них характерны несформированное чувство долга и социальной ответственности, самоуверенность, амбициозность, завышенная самооценка, склонность к эмоциональной, а не рациональной реакции в ситуациях дорожного движения¹. Очевидно, что особые качества виктимной личности влияют на ее становление жертвой преступлений.

В свою очередь пешеходы как случайные жертвы дорожно-транспортных преступлений становятся таковыми в силу определенной ситуации, случайно сложившихся обстоятельств. Для них характерно правоопослушное поведение, и лишь случай влияет на их становление потерпевшим. К ним относятся потерпевшие, находившиеся на остановке общественного транспорта, тротуаре, либо пешеходы, переходившие проезжую часть на зеленый сигнал светофора и т. п.

Потерпевшие водители могут становиться жертвами дорожно-транспортных преступлений в силу разнообразных сложившихся обстоятельств, при этом их действия имеют правонарушающий характер, и они не могли предотвратить преступные последствия

В других ситуациях водители оказываются пострадавшими в результате нарушений Правил иными участниками дорожного движения².

Согласно исследованиям у 14,2 % потерпевших-водителей в момент совершения ДТП было отмечено виктимное поведение. Водители транспортных средств чаще всего становятся пострадавшими при столкновении транспортных средств³.

Часто их виктимизации сопутствуют неправильные действия, связанные с попыткой избежать столкновения транспортных средств, когда они переводили автомобиль из одной полосы в другую, вместо того, чтобы остановиться или съехать на обочину дороги.

¹ Костина Л. Н., Баранчикова М. В. и др. Нарушение правил дорожного движения пешеходами: уголовно-правовые, криминологические и психологические проблемы: учебное (практическое) пособие. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2013. С. 47.

² Гридасова Л. В. Криминологическое исследование дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Омск: Омская академия МВД России, 2005. С. 13–14.

³ Радченко О. В., Таюрская Е. А. Юридический анализ дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. Иркутск: ФГКОУ ВПО ВСИ МВД России, 2015. С. 24.

Водители могут управлять разными видами транспортных средств, в том числе личным или общественным транспортом, мотоциклами, мопедами и т. д. Они могут быть профессиональными водителями или управлять автотранспортом для личных целей.

Одной из наиболее виктимных категорий лиц, управляющих транспортными средствами, выступают водители мотоциклов и мопедов.

Лица, управляющие мотоциклами и мопедами, подвергаются в значительной степени большему риску попасть в ДТП, чем водители автомобилей. Обычно полученные в авариях травмы мотоциклистов и мопедистов отличаются особой тяжестью. Это обусловлено тем, что данная категория водителей в отличие от водителя автомобиля не имеет никакой защиты корпусом транспортного средства, травмируется дополнительно при падении самого мотоцикла или мопеда.

Поскольку чаще всего водителями мотоциклов и мопедов выступают подростки, то в случае аварии риск повредить жизненно важные органы от удара об элементы конструкции транспортного средства или дорожное покрытие у них значительно выше, чем у взрослых.

Другой распространенной категорией водителей с повышенной виктимностью выступают лица, имеющие небольшой стаж управления транспортом. Они уже профессионально виктимны в силу недостатка водительских умений, навыков и опыта реагирования на аварийные ситуации.

Для поведения начинающего водителя характерны ошибки, связанные с неправильным расчетом времени или с дефицитом времени, ошибки в проведении ситуационного анализа. Например, при приближении к перекрестку водитель считает, что включенный желтый сигнал светофора сменится зеленым, но включается красный.

Они могут допускать ошибки в принятии решения. Так, ситуация может быть проанализирована ими верно, но итоговое решение может оказаться ошибочным. Например, вместо маневра, единственно необходимого в данной дорожно-транспортной ситуации, водитель применяет экстренное торможение.

Для неопытных водителей часто характерна ошибочность действия. Например, принято правильное решение – применить экстренное торможение, но вместо нажатия на тормоз, водитель ошибочно нажимает на педаль акселератора, тем самым увеличивает скорость. Особенно часто такое поведение характерно для водителей женского пола. При разработке мер безопасности для автомобилистов, необходимо учитывать, что они адресованы не только молодым людям, но и особенно – молодым женщинам, с учетом специфики, присущей этим возрастам¹.

¹ Стародубов В. И., Боровков В. Н. Дорожно-транспортная смертность от автомобильных аварий и наездов на пешеходов в Российской Федерации // Социальные аспекты здоровья населения. 2010. Т. 14. № 2. С. 20–28.

Виновные водители при совершении дорожно-транспортных преступлений почти в половине случаев находились в состоянии опьянения, нарушали скоростной режим и предпринимали неверные действия для предотвращения дорожно-транспортных последствий. Нахождение водителя в состоянии опьянения значительно повышает риск становления его жертвой аварийных ситуаций.

Несоблюдение режима труда и отдыха водителей, их недостаточная квалификация и низкая транспортная дисциплина часто выступают определяющим фактором в механизме создания и снижении возможности предотвращения тяжких последствий аварийных ситуаций. Последнее время особое значение приобретает своевременность и правильность оказания первой помощи при травмах за пределами городов и при катастрофах, когда быстрое прибытие к пострадавшему бригады скорой медицинской помощи затруднено. В этих ситуациях около половины пострадавших получают недостаточную помощь или совсем ее не получают.

Отдельную категорию потерпевших водителей представляют те из них, кто управляет общественным транспортом. В условиях повседневного тесного взаимодействия общественного транспорта с другими транспортными средствами «движение в насыщенном транспортном потоке характеризуется повышенной нагрузкой на психику водителей, поскольку движение в таких условиях требует от водителя быстрой реакции, напряженного внимания, прогнозирования действий других водителей, а также ограничивает возможности для маневра». Это определенным образом влияет на выбор оптимального стиля управления транспортным средством, адекватное восприятие водителем изменений дорожной обстановки и своевременное реагирование на возникающие аварийные ситуации.

В то же время нарушения правил дорожного движения, совершаемые самими водителями общественного транспорта, часто связаны с превышением скорости, неадекватным маневрированием, проездом на запрещающие сигналы светофоры и т. п., то есть выражаются в действиях, влекущих повышенную вероятность столкновения транспортных средств и наступления тяжких последствий.

Увеличение интенсивности движения, недостатки улично-дорожной сети, образование пробок и заторов в местах остановок общественного пассажирского транспорта влечет нарушения правил дорожного движения разными категориями его участников. Все это отрицательно воздействует не только на показатели функционирования транспортной сети города, но и на безопасность дорожного движения.

К числу потенциальных дорожно-транспортных жертв с повышенной виктимностью относятся лица, управляющие мотоциклами и мопедами, поскольку данный вид транспортных средств является одним из самых травмоопасных. Став в последние годы популярными средствами пере-

движения среди подростков мотоциклы и мопеды, отличаются мобильностью, маневренностью и невысокой степенью безопасности для их водителей.

Наиболее распространенными видами нарушений водителей данных транспортных средств выступают нарушения правил маневрирования, превышение скоростного режима, управление мотоциклами и мопедами без мотошлемов, водителями в состоянии опьянения, лицами, не имеющими права управления и т. д. Специфика большинства нарушений состоит в том, что указанные противоправные действия часто влекут тяжкий вред здоровью или смерть самих нарушителей требований дорожной безопасности. Потерпевшими в таких ДТП часто выступают несовершеннолетние водители, а также их несовершеннолетние пассажиры.

Повышенная опасность и виктимность состоят в том, что несовершеннолетний водитель, как правило, не может полноценно ориентироваться в дорожной обстановке, оперативно совершить необходимый маневр, правильно оценить дистанцию, действия других участников дорожного движения. Он не в полной мере знает особенности управления и меры безопасности при обращении с источниками повышенной опасности, не обладает определенными способностями, навыками вождения, достаточными психофизиологическими качествами для самостоятельных поездок в городских условиях. Подросткам присуще стремление к рискованному поведению, недостаточное умение прогнозировать последствия, осознание ответственности за совершаемые нарушения и опасности их последствий.

Водители мопедов и мотоциклов относятся к числу наиболее уязвимых участников дорожного движения. По степени защищенности от дорожно-транспортного травматизма они ближе к велосипедистам и пешеходам, которые в свою очередь более виктимны, чем водители автомобилей.

Отдельной категорией объектов виктимологической профилактики выступают пассажиры, безопасность которых обеспечивается как ими самими, так и действиями водителей транспортных средств, в которых они передвигаются.

Д. Н. Юрпалова считает, что выявлять виктимность у потерпевших-пассажиров нецелесообразно, поскольку жертвами они становятся, как правило, в результате действий третьих лиц, их возможность повлиять на развитие аварийной ситуации крайне минимальна¹. Важным в этом случае может являться момент посадки пассажира в транспортное средство или высадки из него. Виктимное поведение потерпевшего может проявляться в действиях, когда пассажир садится в транспортное средство к водителю, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения, на необорудованные

¹ Юрпалова Д. Н. Виктимологический анализ дорожно-транспортных преступлений, совершаемых водителями-женщинами // Общество и право. 2014. № 1 (47). С. 137.

для провоза людей места либо сам находится в состоянии алкогольного опьянения и т. д.

Пассажир может пренебрегать элементарными правилами безопасности, в частности игнорировать ремни безопасности, не использовать мотошлем при передвижении на мотоцикле, тем самым виктимность пассажира возрастает независимо от того, кто управляет автомобилем.

Особенностью пассажиров общественного транспорта является то, что они перемещаются в транспортных средствах, им не принадлежащих, их безопасность обеспечивается в первую очередь водителями, а лишь во вторую – самими пассажирами.

Наиболее распространенными нарушениями, совершаемыми водителями общественного транспорта, являются высадка пассажиров вне зоны остановки, неподача сигналов при маневрировании, несоблюдение рядности движения, а также начало движения от остановочных пунктов с открытыми дверями, проезд перекрестков на запрещающий сигнал светофора, превышение установленной скорости движения и т. д. В результате таких нарушений происходит потеря внимания и контроля водителя за управлением транспортного средства и дорожной ситуацией, а нарушения правил безопасности перевозок приводят к падению пассажиров из транспортного средства либо в его пределах, причинению вреда их жизни и здоровью.

Л. В. Гридасова делит пассажиров на две группы. Она выделяет в первую группу потерпевших пассажиров, которые не способны сами адекватно оценить виктимность ситуации, предшествующей дорожно-транспортному происшествию. К ним относит тех граждан, которые находились в общественном транспорте, подверглись вовлечению в аварийную ситуацию в силу преступного нарушения требований безопасности дорожного движения водителями, осуществляющими профессиональную деятельность¹.

Ко второй группе она относит потерпевших, которые «способны сами адекватно оценить виктимность ситуации, предшествующей дорожно-транспортному преступлению, но в силу того, что преступник является их родственником или знакомым, легкомысленно уверенные в опыте и его способностях безопасного вождения, не строящие предположения о наступлении криминальных последствий нарушения водителем требований правил дорожного движения. К данной категории относятся и те пассажиры, которые, осознавая факт нетрезвого состояния водителя, пренебрегли мерами личной безопасности, находились в салоне автомобиля².

Соглашаясь с тем, что пассажиры практически беззащитны перед нарушениями правил водителями, призванными обеспечивать безопас-

¹ Гридасова Л. В. Указ. соч. С. 13.

² Там же. С. 13–14.

ность их передвижения, представляется, что стоит дополнить данную классификацию третьей группой потерпевших пассажиров. К ней можно отнести пассажиров, которые своим активным неправомерным поведением способствовали собственной виктимизации, например, выпрыгивающих на ходу из транспортного средства, запрыгивающих в его салон или кузов, отвлекающих водителя от управления автомобилем и т. п.

Особым объектом виктимологической профилактики выступают виктимогенные факторы. Они не связаны ни с личностью потерпевшего, ни с его поведением. Это обстоятельства, существующие независимо от воли потерпевшего, имеющие, как правило объективный, ситуативный характер, в которых жертва оказывается непосредственно перед собственной виктимизацией и которые облегчают или иным образом детерминируют процесс превращения данного лица в жертву преступления.

Это могут быть ситуации, способствующие виктимизации данной жертвы. Часто такими обстоятельствами выступают неисправное состояние транспортных средств, неудовлетворительное состояние дорог, неосвещенность улиц, отсутствие необходимых знаков или регулировки сложных перекрестков, плохие погодные условия и т. д.

Эти факторы действуют в определенной совокупности, свойственной дорожно-транспортным преступлениям. Иногда может действовать отдельно взятый фактор, в той или иной мере облегчая ДТП, повышая его опасность и тяжесть наступивших последствий. Сопутствующим фактором для этой группы будет слабая организация ДПС и других служб, которые должны противодействовать виктимизации участников дорожного движения.

Виктимогенные факторы представляют собой объективные обстоятельства, складывающиеся непосредственно перед или в момент совершения дорожно-транспортного преступления, не связанные ни с виктимностью жертвы, ни с ее поведением.

Виктимогенным фактором, связанным с совершением дорожно-транспортных преступлений, может выступать неисправное состояние транспортного средства. По данной причине в России ежегодно совершаются до 4 % дорожно-транспортных происшествий.

При расследовании ДТП перед экспертом ставят ряд вопросов, относящихся к исследованию технического состояния транспорта:

1. Каково техническое состояние транспортного средства, участвовавшего в происшествии?

2. Возможно ли произвольное (без вмешательства водителя или другого лица) изменение режима работы рулевого механизма, рулевых приводов, ножного и ручного тормозов, других агрегатов и механизмов и могло ли это повлиять на безопасность движения?

3. Установить причину разрушения отдельных деталей (технически неправильная эксплуатация, ремонт и обслуживание, производственно-технический брак, конструктивные недостатки и нарушение технических условий при изготовлении, в процессе работы, недоброкачественность деталей, усталость металла и т. д.) и время его возникновения: в момент происшествия, до него или после?

4. Могли ли водители и другие лица, ответственные за ремонт, обслуживающие и эксплуатирующие транспорт, обнаружить неисправность и разрушения деталей, узлов и механизмов во время обслуживания и ремонта, перед выпуском на линию и (или) во время работы?

5. Есть ли причинная связь между неисправностями и разрушениями, с одной стороны, и происшествием – с другой (в частности, какое из этих обстоятельств является непосредственной причиной происшествия)?¹

В последние годы все большее распространение в России приобретают виктимогенные факторы, связанные с состоянием автомобильных дорог, поскольку сложившаяся сеть последних часто не в состоянии пропускать современные транспортные средства и обеспечивать их безопасность.

Уровень развития и техническое состояние дорожной сети, низкое качество дорожных условий приводит к увеличению числа дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших, существенно влияют на безопасность участников дорожного движения.

По официальным данным ГИБДД МВД России по причине неудовлетворительного состояния улиц и дорог совершается около 20 % дорожно-транспортных происшествий², при этом большинство из них влекут уголовно наказуемые последствия.

Проблема дорожно-транспортной аварийности существенно осложняется недостатками дорожной инфраструктуры, которые занимают значимое место в детерминантах дорожно-транспортной преступности.

К сожалению, состояние и технические характеристики современных дорог часто практически не отличаются от их старых видов. С течением времени сокращаются сроки службы дорожных одежд, увеличиваются затраты на их ремонт и содержание, возрастает доля дорожно-транспортных происшествий из-за неудовлетворительных дорожных условий³. Это требует целенаправленного воздействия на состояние автомобильных дорог как направления снижения аварийных ситуаций, возникших по его вине.

Аварии на российских дорогах происходят в большей степени, чем за рубежом по причине недостатков дорожного покрытия, недостаточного

¹ Чаплыгина В. Н. Теоретические и прикладные проблемы расследования ДТП: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2010. С. 86.

² Официальный сайт ГИБДД РФ. URL: www.gibdd.ru.

³ Рифицкий Г. П. Безопасность дорожного движения в России. История и современность. М.: Книжный мир, 2014. С. 107.

контроля за состоянием дорог. К сожалению, неудовлетворительное состояние дорог не только значительно влияет на повышение аварийности, но и с течением времени ожидается дальнейшее ухудшение его качества.

Причинами возникновения дорожно-транспортных происшествий все чаще выступают дефекты дорожного покрытия, неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие дорожной разметки, тротуаров, отсутствие, неправильное применение или плохая видимость дорожных знаков и другие. Очевидно, что подобные факторы негативно влияют на дорожную безопасность.

При исследовании механизма создания аварийной ситуации важными элементами обстановки дорожно-транспортного происшествия являются дорожные условия, связанные с конструктивными параметрами и качественным состоянием участка дороги, на котором произошло дорожно-транспортное происшествие, условия видимости, которые зависят от времени суток, погодных условий, искусственного освещения, интенсивности движения транспортных средств и пешеходов, наличие средств регулирования движения (светофоров, линий разметки и т. д.)¹.

Автомобили различных типов и степени загрузки, следуя по дороге в одном направлении с различными скоростями, образуют транспортный поток. Очевидно, чем больше автомобилей движется в потоке, тем более высокие требования должны быть предъявлены к техническому уровню и эксплуатационному состоянию дороги. Значительная часть автомобильных дорог не в состоянии эффективно пропускать большой объем транспортных средств и в полной мере обеспечивать их безопасность.

В качестве ведущих причин нарушений правил дорожного движения часто выступают скользкость и неровности покрытия, что обусловлено, как правило, плохой работой службы эксплуатации по поддержанию проезжей части в безопасном для движения состоянии.

Виктимогенными факторами в сфере дорожного движения выступают несоответствие требований безопасности одноуровневых пешеходных переходов скоростным режимам движения, интенсивности транспортных потоков, пешеходов, а также использование нерегулируемых пешеходных переходов на многополосных дорогах, что не позволяет водителям из второй и третьей полосы увидеть пешехода, вступившего на «зебру».

Отсутствие при подъезде к пешеходному переходу элементов принудительного снижения скорости движения автомобилей в виде искусственных неровностей, повышения уровня «зебры» над уровнем проезжей части, плохая видимость знаков «пешеходный переход» и разметки «зебра», отсутствие дополнительного освещения зоны перехода осложняют свое-

¹ Журавлев В. И. и др. Расследование дорожно-транспортных происшествий. М.: Эксмо, 2010. С. 220.

временное обнаружение водителями пешеходов и соответственно реагирование на их появление на проезжей части.

Отсутствие информационных указателей о месте расположения ближайшего пешеходного перехода, отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек вынуждает пешеходов идти по проезжей части, пересекать ее в неустановленных местах. При этом пешеходы часто выбирают не безопасную, а более удобную сторону или часть дороги, что приводит к тяжким последствиям.

Определенное влияние на возникновение аварийных ситуаций и наступление тяжких дорожно-транспортных последствий оказывает виктимогенная ситуация.

А. П. Царакова определяет виктимогенную ситуацию в области дорожного движения как конкретно сложившуюся по «воле» потерпевшего дорожную обстановку, создающую опасность возникновения ДТП и причинения вреда¹.

На вероятность возникновения виктимогенных ситуаций дорожно-транспортной преступности может оказывать воздействие место и обстановка совершения ДТП. Так, в настоящее время в городах и населенных пунктах происходит более 70 % всех дорожно-транспортных происшествий. При этом в городах темпы увеличения количества лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, опережают темпы увеличения количества дорожно-транспортных происшествий.

Таким образом, основными объектами виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений выступают участники дорожного движения и виктимогенные факторы. При этом определяющая роль принадлежит людям, для которых риск становления жертвами вследствие их поведения, возрастных и психофизиологических особенностей особенно высок. Особое внимание при выборе объектов первоочередной виктимологической профилактики должно уделяться подросткам, лицам преклонного возраста, водителям с небольшим опытом управления автомобилем, чаще других выступающих жертвами аварийных ситуаций. Их повышенная виктимность в дорожно-транспортных преступлениях обусловлена субъективными особенностями и характером участия в дорожном движении.

¹ Царакова А. П. Виктимологические аспекты предупреждения дорожно-транспортных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009. С. 24.

2.3. Меры виктимологической профилактики преступных нарушений правил дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности. Доведение до участников дорожного движения важности соблюдения норм дорожной безопасности, ценности собственной и чужой человеческой жизни и здоровья, уважения к правам и интересам других граждан выступает значимым профилактическим направлением.

Виктимологическая профилактика включает меры, направленные на виктимогенные факторы, а также на потенциальных и реальных потерпевших в целях предотвращения их виктимизации.

Виктимологическая профилактика может реализовываться на трех уровнях: общесоциальном, специальном и индивидуальном. Она может осуществляться в отношении общества в целом, отдельных социальных групп, а так же конкретных, отдельно взятых физических лиц.

Меры виктимологической профилактики можно разделить на две основные группы. К первой группе относятся мероприятия, направленные на устранение ситуаций, чреватых возможностью причинения преступного вреда (например, распространение специальных памяток, извещение граждан о необходимых мерах безопасности и т. д.).

Вторую группу составляют меры воздействия на потенциальную жертву преступления для того, чтобы восстановить или же активизировать ее внутренние защитные возможности (ознакомительные беседы, оповещение о предстоящих ситуациях, контроль за поведением потенциальной жертвы и т. д.)¹.

Виктимологические меры в сфере дорожного движения можно применить к следующим элементам:

- 1) к отдельным видам правонарушений, преступлений и видам участников дорожного движения;
- 2) к сферам дорожного движения, в которых складываются аварийные ситуации, детерминирующие преступное и виктимное поведение человека;
- 3) к отдельным группам участников дорожного движения и типам виктимного поведения;
- 4) к сферам деятельности, для которых характерны специфические виктимогенные факторы и состояние транспортных средств;
- 5) к некоторым дорожным зонам (дороги, магистрали, пешеходные переходы и т. п.).

¹ Корсаков К. В., Щелконогова Е. В. Виктимологическая профилактика преступлений, совершаемых на транспорте, в условиях предкриминальных ситуаций // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. 2012. № 3 (15). С. 73–74.

Функции водителя по управлению автотранспортным средством автономны, и он самостоятельно с помощью дорожной разметки, сигналов светофора, дорожных указателей определяет параметры движения с учетом дорожной обстановки, других условий¹. Однако, не все элементы дорожно-транспортной безопасности в полной мере контролируются и обеспечиваются водителем. Неудовлетворительное состояние транспортного средства или дороги могут не учитываться или неадекватно оцениваться им как возможная проблема в процессе дорожного движения. Не случайно зарубежный опыт профилактики автотранспортных преступлений основан на первоочередных мерах повышения безопасности автотранспорта, а также улучшении дорог, установке автоматических средств регулирования и контроля, развитии сети сервисных услуг (ремонт автомобиля, отдых водителя) и т. д.

В свою очередь анализ российской действительности показывает, что никакое улучшение технической безопасности транспорта и дорог само по себе, без строгой дисциплинированности всех участников движения, не предупреждает и практически не снижает количества дорожных происшествий. Несмотря на то, что виктимогенные факторы аварийности могут быть связаны со всеми элементами традиционной триады «человек–автомобиль–дорога», определяющими объектами виктимологической профилактики должны быть участники дорожного движения.

При разработке мер индивидуальной профилактики в отношении потенциальных потерпевших от дорожно-транспортных преступлений можно говорить о следующих ее разновидностях:

- 1) ранней или непосредственной профилактики;
- 2) профилактике рецидива дорожно-транспортных правонарушений и преступлений.

Сегодня важным направлением виктимологической профилактики должна стать целенаправленная, осуществляемая на планомерной и постоянной основе виктимологическая пропаганда среди граждан, выступающих участниками дорожного движения. Она в известной степени способствует повышению уровня правовой дорожно-транспортной культуры населения.

Для осуществления эффективной профилактики необходимо обеспечить реализацию комплекса мероприятий, который включает следующие блоки мер: правовых, направленных на разработку и утверждение на законодательном уровне новых стандартов безопасности транспортных средств; воспитательных, направленных на проведение мероприятий, повышающих правовое воспитание населения; технических, связанных с со-

¹ Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений: научно-практическое пособие. М.: РАП, 2011. С. 64.

вершенствованием состояния безопасности транспортных средств и технического обустройства дорог.

Это возможно путем пропаганды правовых знаний, демонстрации социальной рекламы в сфере безопасности дорожного движения, телепередач, содержащих сюжеты о последствиях дорожно-транспортных преступлений, а также мерах обеспечения личной безопасности на дороге.

Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений должна включать постоянное разноплановое информационное воздействие на участников дорожного движения с целью формирования стереотипов допустимого поведения, их ориентации на комплексную оценку складывающихся дорожных условий, обеспечение собственной безопасности и безопасности других участников дорожного движения, что выступит эффективным направлением уменьшения дорожно-транспортного травматизма.

Важным направлением предупреждения нарушений правил дорожного движения может стать уголовно-правовое воспитание, которое представляет собой целенаправленную систематическую деятельность, осуществляемую государственными и общественными учреждениями, направленную на формирование устойчивых качеств несовершеннолетних, обеспечивающих как знание, так и соблюдение ими уголовно-правовых норм¹, а также смежных с ними составов административных правонарушений в сфере дорожного движения.

Индивидуальный аспект виктимологической профилактики позволяет дифференцированно и рационально избирать более эффективные меры по устранению вероятности совершения преступления в отношении тех или иных видов потерпевших², учесть самых распространенных жертв.

Так, успешность профилактики преступлений, совершаемых подростками, во многом зависит от их личности и эффективности воздействия субъектов профилактики³, так и успех их антивиктимизации обусловлен тем же. В виктимологической профилактике лиц подросткового возраста в большей степени необходимо апеллировать к эмоциональной сфере подростка и важности признания его взрослости значимыми для него окружающими.

Очевидно, что сократить уровень детского дорожно-транспортного травматизма и количество травмированных в происшествиях детей, снизить число дорожно-транспортных происшествий и преступлений по дет-

¹ Стецура С. В. Уголовно-правовое воспитание как средство предупреждения преступности несовершеннолетних: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Красноярск, 2003. С. 6.

² Варчук Т. В., Вишневецкий К. В. Виктимология: учебное пособие. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2013. С. 62.

³ Уразаева Г. И. Психология виктимной личности: учебное пособие. Казань, 2014. С. 19.

ской неосторожности, призван комплекс мероприятий правового, организационного, воспитательного характера.

В связи с тем, что большинство дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями правил дорожного движения со стороны детей-пешеходов или велосипедистов, первоочередными должны стать пропагандистские мероприятия в отношении данной категории участников дорожного движения. Не менее важным является профилактика нарушений со стороны подростков, управляющих мотоциклами, мопедами и т. п., а также ограничение их доступа к транспортным средствам родителей.

Ежегодно сотрудники подразделений ГИБДД обращаются к родителям и педагогам с просьбой о ежедневном напоминании детям о необходимости соблюдения правил дорожного движения, важности контроля за действиями своих детей на дороге, а также значимости личного примера правомерного поведения на улицах и дорогах.

Сегодня забота о безопасности несовершеннолетних, обучение их правильному поведению на дороге, соблюдению законов и общепринятых мер предосторожности в дорожных условиях является важной составляющей в политике государства по обеспечению безопасности дорожного движения.

Неправильная оценка пешеходами своей собственной видимости на дороге водителями автомобилей, невнимательность, неправильная оценка возможности автомобиля затормозить, безнаказанность за нарушение правил передвижения на пешеходных переходах приводит к неожиданным для водителя выходам пешехода на проезжую часть из-за стоящих транспортных средств, сооружений, деревьев, игре на проезжей части, а впоследствии – к дорожно-транспортным происшествиям. Отдельные пешеходы буквально выбегают на «зебру», не задумываясь о том, что водитель уже очень близко от перехода и вынужден резко тормозить, чтобы пропустить пешехода.

Для предотвращения наездов на пешеходов на пешеходных переходах, которые происходят по вине водителей, пешеход должен обеспечить свою безопасность путем внимательного изучения особенностей движения транспортного средства, оценки и прогнозирования возможного неадекватного им управления, своевременного реагирования на нарушения правил водителями.

Пешеходы должны понимать, что при ожидании транспорта им необходимо стоять только на посадочных площадках, на тротуаре или обочине, переходить дорогу в установленных для этого местах, обращать внимание на действия других участников дорожного движения.

В последние годы наезды на пешехода в тёмное время суток составляют около 40 % всех ДТП, что превышает дневной показатель примерно на 10 %, а риск получить смертельные травмы в тёмное время для пешехо-

дов повышается на 43,9 %. Именно в этот период гибнет 69,1 % пешеходов от общего числа погибших на дорогах.

С 1 июля 2015 года действует требование ношения пешеходами светоотражателей в темное время суток вне населенного пункта. Необходимо обязать пешеходов, а в особенности детей, к ношению светоотражающих элементов в населенных пунктах. Лучше всего ввести светоотражатели в виде подвесок или браслетов, наклеек, нашивок, что давно применяется в европейских странах и позволяет снизить риск наезда на пешеходов в темное время суток.

В отношении потенциальных жертв-пешеходов целесообразно осуществлять пропаганду правомерного поведения на дорогах, используя ее в средствах массовой информации, образовательных учреждениях, трудовых коллективах, социальных учреждениях, воздействовать на совокупность психофизиологических и иных личных качеств пешеходов. Необходимы разъяснение правовых, жизненно важных личных последствий аварийных ситуаций, формирование отрицательного отношения к нарушениям правил дорожного движения. Этому способствуют демонстрация типичных ситуаций, предшествовавших совершению ДТП, разъяснение возможных вариантов поведения в них, позволяющих избежать негативных последствий.

Оптимальным направлением виктимологической профилактики может стать работа с пешеходами, которые уже были потерпевшими в дорожно-транспортных происшествиях. Здесь эффективна непосредственная профилактика, связанная с ранее совершенными пешеходами административными правонарушениями¹. В ходе проведения индивидуальных бесед целесообразно разъяснять ошибки, допущенные ими в ходе создания аварийной обстановки, раздавать памятки, содержащие основные нормы поведения на дорогах.

Для случайного типа потерпевших пешеходов характерно правоопослушное поведение, и лишь непредвиденное стечение обстоятельств влияет на их становление потерпевшим. К ним относятся потерпевшие, находившиеся на остановке общественного транспорта, тротуаре, пешеходы, переходившие проезжую часть на зеленый сигнал светофора, по пешеходному переходу и т. п. Такие пешеходы становятся потерпевшими в силу определенной ситуации, случайно сложившихся обстоятельств.

Выбор мер виктимологической профилактики в отношении случайного типа пешеходов зависит от оптимальной системы обеспечения их пассивной безопасности в конкретных регионах, важным элементом которой выступает оптимальность и действенность элементов и приспособлений дорожной системы для пешеходов. Неудовлетворительные дорожные

¹ Антонян Ю. М. Современные проблемы предупреждения преступности // Вестник Воронежского института ФСИН России, 2015. № 4. С. 65.

условия, недостаток пешеходных переходов, освещения дороги и другие подобные факторы могут неблагоприятно сказываться на виктимизации пешеходов.

Важным направлением обеспечения личной защиты пешеходов от риска становления жертвой дорожно-транспортного преступления может стать пропаганда безопасного поведения в дорожных условиях, разъяснение необходимости постоянной своевременной оценки и реагирования на неожиданно возникающие неправомерные действия других участников дорожного движения. Не каждый пешеход в полной мере осознает, что любой вид транспортного средства представляет собой источник повышенной опасности, способный причинить значимый физический вред и не всегда оперативно подвластный лицу, им управляющему. Для пешехода должно стать очевидным, что в процессе дорожного движения действия всех его участников взаимосвязаны и взаимообусловлены, при этом каждый из них может влиять на поведение других как путем точного соблюдения правил, так и их полным игнорированием.

Существенным фактором для организации виктимологической профилактики является учет замедления скорости реакции, ухудшения памяти, снижения показателей внимания, физиологических недостатков, характерных для возрастной категории участников дорожного движения. В местах повышенной концентрации престарелых пешеходов необходимо увеличить время зеленого сигнала светофора для перехода ими проезжей части, установить его звуковые сигналы, повысить освещенность дороги, сделать на ней островки безопасности и т. д.

Устранить факторы, связанные с условиями движения пешеходов по дорогам и формирующие их виктимное поведение, призвано строительство дополнительных регулируемых или подземных (надземных) пешеходных переходов, обусловленное превышением показателей интенсивности транспортных потоков для наземных пешеходных переходов.

Важным направлением профилактики может стать работа с лицами, которые уже были потерпевшими в дорожно-транспортных происшествиях. Здесь эффективна непосредственная профилактика, связанная с ранее совершенными пешеходами административными правонарушениями¹. Целесообразно проводить индивидуальные беседы, в ходе которых разъяснять ошибки, допущенные ими в ходе создания аварийной дорожной обстановки, раздавать памятки, в которых должны содержаться основные нормы поведения на дорогах².

¹ Антонян Ю. М. Современные проблемы предупреждения преступности // Вестник Воронежского института ФСИН России. 2015. № 4. С. 65.

² Баранчикова М. В. Профилактика дорожно-транспортных преступлений, совершаемых пешеходами // Наука и практика. 2012. № 3. (52). С. 11–12.

По мнению В. В. Лунева, «более полное выявление нарушений несомненно дисциплинирует участников дорожного движения и снижает уровень автотранспортных преступлений»¹.

Для каждого типа потенциальных пострадавших участников дорожного движения эффективны свои профилактические меры, влияющие на снижение проявлений их виктимного поведения, устранение факторов, влияющих на его формирование.

Так, в отношении потенциальных жертв целесообразно осуществлять пропаганду правомерного поведения на дорогах, используя ее в средствах массовой информации, образовательных учреждениях, трудовых коллективах, социальных организациях, воздействовать на совокупность психофизиологических и иных личных качеств пешеходов и пассажиров. Необходимо формирование отрицательного отношения к нарушителям дорожно-транспортной дисциплины, разъяснение правовых и жизненно важных личных последствий аварийных ситуаций. Этому способствуют демонстрация типичных ситуаций, предшествовавших совершению ДТП, разъяснения возможных вариантов поведения в них, позволяющих избежать или минимизировать наступившие последствия.

В отношении случайных жертв эффективной мерой профилактики может стать обеспечение их пассивной безопасности. Важным элементом последней выступает оптимальность и действенность элементов и приспособлений дорожной системы для водителей, пешеходов и пассажиров.

Очевидно, что наличие достаточного количества пешеходных переходов, островков безопасности призвано обеспечить защищенность пешеходов в процессе дорожного движения. Это особенно важно, поскольку более 40 % от всех нарушений, совершенных пешеходами, состоят в переходе проезжей части вне пешеходного перехода, в неустановленных местах.

Важным направлением обеспечения личной защиты пешеходов от риска становления жертвой дорожно-транспортного преступления может стать пропаганда безопасного поведения в дорожных условиях, разъяснение необходимости постоянной своевременной оценки и реагирования на неожиданно возникающие неправомерные действия других участников дорожного движения. Не каждый пешеход в полной мере осознает, что любой вид транспортного средства представляет собой источник повышенной опасности, способный причинить значимый физический вред и не всегда оперативно подвластный лицу, им управляющему. Для пешехода должно стать очевидным, что в процессе дорожного движения действия всех его участников взаимосвязаны и взаимообусловлены, при этом каж-

¹ Лунев В. В. Преступность XX века: мировые, региональные и российские тенденции. М.: Волтерс Клувер, 2005. С. 337.

дый из них может влиять на поведение других как путем точного соблюдения правил, так и их полным игнорированием.

Виктимологическая профилактика в отношении всех участников дорожного движения должна быть направлена на привитие им приоритета ценности собственной и чужой жизни и здоровья, уважения к правам и интересам участников дорожного движения, значимости соблюдения в этих целях дорожно-транспортных норм. Виктимологическая профилактика в сфере дорожного движения может стать эффективным направлением снижения дорожно-транспортного травматизма при постоянном всестороннем информационном воздействии на них с целью формирования стереотипов правомерного, обеспечивающего их личную безопасность поведения.

Снизить травматизм в сфере дорожного движения призвано расширение социальной, наружной рекламы на улицах, числа программ на центральных каналах ТВ в прайм-тайм по проблемам безопасного движения по дорогам. Начинать воспитывать будущего участника дорожного движения нужно с раннего возраста. Ребенок, который перевозился в автокресле, переходил дорогу на зеленый сигнал светофора по пешеходному переходу, априори, должен вырасти в законопослушного гражданина, который не станет рисковать своей и чужими жизнями, нарушая Правила дорожного движения.

Повышение дорожно-транспортной культуры достигается через воспитание, которое начинается с этапа формирования сознания ответственности родителей за безопасность ребенка в детской коляске, автомобиле и заканчивается зрелым возрастом человека с сопутствующими этому периоду изменениями в организме и поведении. Меры виктимологической профилактики должны переплетаться с иными мерами профилактики дорожно-транспортных преступлений, строиться на основе постоянного взаимодействия органов и структур различной направленности.

Водители мопедов как объекты виктимологической профилактики должны подвергаться индивидуальному предупредительному воздействию, учитывающему их специфику как особых участников дорожного движения. Ежегодно в целях снижения ДТП с участием водителей мопедов в весенний и летний периоды сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения должны постоянно проводить специальные рейды. Они должны быть направлены на выявление потенциальных и реальных водителей, не имеющих права управления мопедом, а также профилактику нарушений правил дорожного движения водителями мопедов.

В соответствии с п. 11 Приказа МВД России от 17 января 2006 г. № 19 «О предупреждении преступлений» сотрудники подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения: выявляют

условия и причины, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий, направляют предложения по их устранению в соответствующие инстанции и осуществляют контроль выполнения мероприятий по их устранению; принимают меры по предупреждению и пресечению нарушений правил дорожного движения, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, влекущих угрозу безопасности дорожного движения. Они также проводят, в том числе с использованием средств массовой информации, разъяснительную работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения¹.

Поскольку наиболее распространенной категорией мопедистов выступают несовершеннолетние, особое внимание уделяется именно данной категории водителей мопедов. Им разъясняются особенности приобретения прав на управление мопедами, ответственность за нарушения правил дорожного движения, последствия таких нарушений.

При игнорировании водителями мотоциклов и мопедов требований инспекторов ГИБДД об остановке необходимы дополнительные разъяснения о том, что тем самым они совершают административное правонарушение, влекущее наказание для нарушителей.

Важным направлением в рамках виктимологической профилактики выступает «организация и проведение мероприятий, связанных с формированием у водителей скутеров, мопедов и мотоциклов стереотипов безопасного поведения на дороге, повышения уровня их правового и общественного сознания»².

Поскольку значимым фактором высокой аварийности на пассажирском транспорте выступает увеличение на рынке услуг по перевозке пассажиров числа субъектов малого предпринимательства, которые часто не имеют систем, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортных средств, а также надлежащих для этого условий, необходимо обязать их соблюдать требования безопасной эксплуатации автобусов.

В должностных инструкциях водителей автобусов необходимо указать, что на их водителей возлагается особая ответственность, что «им доверена перевозка людей. Поэтому первой его обязанностью является обеспечение безопасной перевозки пассажиров в любой погодной и до-

¹ О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 17 января 2006 г. № 19: в ред. от 20 января 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Вашкевич А. В., Мизонова А. Е., Козлов Е. Н. К вопросу об организации профилактической работы с водителями мототехники // Юридическая наука: история и современность. 2012. № 2. С. 48–50.

рожной обстановке; чуткое и внимательное к ним отношение, оказание всяческого содействия в совершении поездки. В критической ситуации водитель автобуса обязан принять все зависящие от него меры по отводу угрозы жизни и здоровью пассажиров». Повышенная ответственность водителей, обязанных обеспечивать защищенность и определенный комфорт перевозимых ими людей, предъявляет особые требования к их профессионализму.

Необходимо совершенствовать качество пассажирских перевозок, обеспечить своевременное реагирование на изменение погодных условий, влияющих на безопасность дорожного движения, а также обеспечить контроль за деятельностью общественного транспорта, включающий своевременное выявление и пресечение факторов, снижающих эффективность его функционирования.

В рамках виктимологической профилактики, связанной с устранением виктимогенных условий, необходимо на ранней стадии выявить недостатки улично-дорожной сети, влияющие на безопасность дорожного движения, своевременно устранять их, тем самым, увеличив безопасность движения и уменьшив аварийность.

Улучшение технического состояния и безопасности транспортных средств, воздействие на состояние автомобильных дорог может оказаться перспективным, хотя и экономически затратным средством снижения числа и последствий ДТП.

Необходимо принимать меры к стимулированию автопроизводителей в базовых комплектациях автомобилей особое внимание уделять средствам активной и пассивной безопасности, в частности обязать устанавливать системы ABS, подушки безопасности и т. д.

Необходимо внедрять в систему организации дорожного движения электронные устройства, оповещающие его участников о местах повышенной аварийной опасности, ухудшении погодных условий и т. д. путем передачи соответствующего сигнала на радар-детекторы либо навигаторы, установленные в автомобилях.

При наличии автотрасс, пересекающих центры больших и малых городов, значительно снизить количество наездов транспорта на пешеходов позволит увеличение числа пешеходных ограждений в местах дорог, опасных для их перехода.

Необходимо переработать и утвердить в установленном порядке нормативы содержания и ремонта автомобильных дорог федерального и регионального значения, учитывающие их категорию, интенсивность движения транспортных средств и дорожно-климатические условия.

Важно усилить контроль за состоянием дорог, привлечением к ответственности лиц, ответственных за их качество и своевременный ремонт.

При оценке состояния автомобильных дорог необходимо на ранней стадии выявлять недостатки улично-дорожной сети, влияющие на безопасность дорожного движения, своевременно устранять их, тем самым, увеличив безопасность и уменьшив аварийность.

Очевидно, что группу виктимогенных факторов в силу объективного характера проще выявить и устранить, чем факторы, связанные с личностью и поведением потерпевшего. Однако знание специфики наиболее виктимных участников дорожного движения и умение воздействовать на них до либо выявить в процессе дорожного движения позволяет снизить вероятность и масштабы дорожно-транспортной виктимизации.

Виктимологическая профилактика должна быть направлена на привитие участникам дорожного движения приоритета ценности собственной и чужой жизни и здоровья, уважения к правам и интересам участников дорожного движения, значимости соблюдения в этих целях дорожно-транспортных норм.

Виктимологическая профилактика в сфере дорожного движения может стать эффективным направлением снижения дорожно-транспортного травматизма при постоянном всестороннем информационном воздействии на них с целью формирования стереотипов правомерного, обеспечивающего их личную безопасность поведения.

Виктимологическая профилактика в сфере дорожного движения представляет собой специфическую деятельность сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения и других субъектов предупреждения, направленную на снижение виктимности у потенциальных жертв-участников дорожного движения и нейтрализацию либо снижение опасности факторов, способствующих их виктимизации.

В рамках профессиональной подготовки современного специалиста ГИБДД, который в процессе своей деятельности занимается профилактикой преступлений в сфере безопасности дорожного движения, особую роль должна играть подготовка в области виктимологии, заключающаяся в приобретении виктимологических знаний посредством уяснения основ виктимологической теории и решения профессиональных виктимологических задач¹.

Одним из аспектов успешной виктимологической профилактики в сфере безопасности дорожного движения является знание психолого-криминологических особенностей наиболее виктимных категорий участников дорожного движения и их использование сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения в предупредительной деятельности.

¹ Баранчикова М. В. Значение виктимологической подготовки сотрудников ГИБДД для обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник образовательного консорциума Среднерусский университет. Юриспруденция. 2016. № 7. С. 18.

Психолого-педагогический подход в профилактической деятельности заключается в актуализации в сознании нарушителей общечеловеческих ценностей, изменении отношения к ситуации¹, снижении уровня виктимности потенциальных жертв.

Необходимость выявления лиц, представляющих интерес для виктимологической профилактики, обуславливает актуальность навыков визуальной психодиагностики, оперативной оценки психических состояний граждан, участвующих в дорожном движении. Одним из главных способов приобретения знаний и развития навыков такой оценки является обучение профайлингу, который применяется во многих сферах жизни общества, в том числе в сфере дорожного движения, где важно оперативно оценить и спрогнозировать не только собственное поведение, но и действия других участников.

Очевидно, что различные категории потерпевших нуждаются в различной виктимологической профилактике. Она будет включать отличающиеся по своей сути специальные меры, применяемые для агрессивных, инициативных, пассивных, некритичных потерпевших².

Преподаватели образовательных организаций и учреждений, руководители трудовых коллективов, социальных организаций должны организовывать и проводить разъяснения обучаемым, сотрудникам и другим гражданам меры обеспечения собственной безопасности на дороге в соответствии с их предполагаемой виктимностью, обусловленной социальным статусом, личностными психологическими и поведенческими особенностями.

При реализации мер виктимологической профилактики могут возникать разноплановые проблемы, которые быть связаны с правильным и оптимальным установлением ее объектов, определением их приоритетности и направлений воздействия на их виктимогенность.

Проблемы в реализации виктимологической профилактики могут быть вызваны нечетким определением круга ее субъектов, их компетенции, связанной с воздействием на потенциальных дорожно-транспортных потерпевших. Наряду с представителями Госавтоинспекции, призванными осуществлять пропаганду правомерного поведения на дорогах, контроль за соблюдением правил дорожного движения, привлекать к ответственности за их нарушение, девиктимизацию призваны осуществлять образовательные учреждения, транспортные и общественные организации, муниципальные органы, средства массовой информации и т. д. К сожалению, их

¹ Уразаева Г. И., Власова О. В Социально-психологические установки в профессиональном общении сотрудников полиции // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2014. № 3 (17). С. 83.

² Бочков А. А. Виктимологическая профилактика преступлений // Право и глобальный социум. 2016. № 2. С. 22.

полномочия и порядок взаимодействия при осуществлении виктимологической профилактики не обозначены ни на законодательном, ни на управленческом уровнях политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Система виктимологической профилактики в сфере дорожного движения традиционно включает разнообразные меры, в числе которых важное место принадлежит административно-правовым, уголовно-правовым охранительным и восстановительным средствам. Наряду с неотвратимым и справедливым наказанием виновников дорожно-транспортных правонарушений должно обеспечиваться возмещение вреда их потерпевшим, проведение в отношении них разъяснительной работы по недопущению их повторной виктимизации, что не всегда реализуется.

Проведение целенаправленного, систематического последовательного анализа поведения потерпевших от дорожно-транспортных происшествий и прогнозирование вероятных виктимных последствий позволили бы решить проблемы виктимологической профилактики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, обеспечить ее результативность и эффективность. Указанные проблемы не исчерпывают всего их спектра в области обеспечения виктимологической профилактики, их решение требует комплекса взаимосвязанных мероприятий и соответствующей нормативной регламентации.

Требуется упорядочить российское законодательство в сфере виктимологической профилактики, в частности четко распределить обязанности по реализации мер виктимологической профилактики между компетентными органами и должностными лицами. Правовым нормам, прямо касающимся средств и мероприятий виктимологической профилактики, следует придать строго императивный характер и обеспечить их соблюдение надзорными функциями и соответствующих органов¹.

Очевидно, что меры по виктимологической профилактике дорожно-транспортных правонарушений и дорожно-транспортных преступлений должны носить комплексный характер, поскольку грань между ними незначительна и часто зависит от случайного стечения обстоятельств, сформированных в ходе развития аварийной ситуации. Успех деятельности по профилактике нарушений правил дорожного движения непосредственно влияет на динамику дорожно-транспортных преступлений.

Виктимологическая профилактика нарушений правил дорожного движения является перспективным и экономичным направлением воздействия на дорожно-транспортную преступность. Она обеспечивает эффективность деятельности по снижению дорожно-транспортного травматизма

¹ Корсаков К. В., Щелконогова Е. В. Виктимологическая профилактика преступлений, совершаемых на транспорте, в условиях предкриминальных ситуаций // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. 2012. № 3 (15). С. 74.

путем воздействия на реальных и потенциальных потерпевших от дорожно-транспортных преступлений. В индивидуальной профилактике виктимного поведения скрыты резервы эффективности деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Заключение

Преступления в сфере безопасности дорожного движения, будучи распространенными посягательствами, представляют особую опасность ввиду важности уголовно-правовой защиты жизни и здоровья участников дорожного движения.

Анализ официальных данных о погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий свидетельствует, что профилактические меры в области безопасности дорожного движения не приводят к существенному улучшению ситуации в данной сфере. На протяжении ряда лет в России наблюдается рост погибших и раненых в результате дорожно-транспортных преступлений, увеличение масштабов и тяжести вреда, причиняемого участникам дорожного движения. В условиях осложнения в стране дорожно-транспортной аварийности, влекущего снижение защищенности граждан, значительно повышается уровень их виктимизации.

Неблагоприятная динамика дорожно-транспортных преступлений в последнее десятилетие обусловила ряд законодательных мер, направленных на повышение дорожно-транспортной безопасности, ужесточение ответственности для нарушителей транспортной дисциплины, которые не оказали существенного влияния на безопасность дорожного движения.

Несмотря на очевидную значимость профилактики дорожно-транспортного травматизма данное направление в противодействии дорожно-транспортной преступности реализуется недостаточно эффективно, практически не действует в отношении потенциальных потерпевших участников дорожного движения. В современной политике обеспечения безопасности дорожного движения виктимологическая профилактика пока еще не находит должного отражения.

Несмотря на то, что в действующем российском законодательстве виктимологическая профилактика как особый вид профилактики правонарушений не закреплена, ее потенциал как самостоятельного предупредительного направления разрабатывается, обосновывается и доказывается на уровне криминологических и иных исследований.

Необходимо учитывать современные виктимологические исследования дорожно-транспортных жертв, особенности виктимизации в сфере дорожного движения. Важным обстоятельством выступает дальнейшая разработка и реализация профилактических мер в отношении разных видов участников дорожного движения и виктимогенных факторов, их законодательное обеспечение в современных условиях.

При наблюдающейся и прогнозируемой тенденции роста дорожно-транспортных происшествий и преступлений, увеличения числа пострадавших целесообразность реализации виктимологической профилактики очевидна. Ее целью является снижение виктимности жертв дорожно-

транспортных преступлений, тяжести причиненного им вреда, а также улучшение состояния безопасности дорожных условий до уровня максимальной защищенности участников дорожного движения. Она может выступить одним из наиболее действенных средств снижения последствий дорожно-транспортной аварийности, предупреждения как административных правонарушений, так и более опасных дорожно-транспортных преступных посягательств.

В виктимологической профилактике виктимного поведения скрыты резервы успешной деятельности по уменьшению дорожно-транспортного травматизма. Будучи экономичным методом воздействия на дорожно-транспортную преступность, виктимологическая профилактика должна стать перспективным направлением всей многоплановой работы с реальными и потенциальными потерпевшими, антивиктимизационной деятельности, связанно с совершенствованием состояния транспортных средств и дорожных условий.

Список литературы

Нормативные правовые акты

1. Декларация основных принципов правосудия для жертв преступлений и злоупотреблений властью [Электронный ресурс] : [принята 29 ноября 1985 г. Резолюцией 40/34 Генеральной Ассамблеи ООН]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Конституция Российской Федерации : [официальный текст : с после. измен. и доп.] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2009. – № 4, ст. 445.
3. Кодекс об административных правонарушениях РФ. – М., 2017.
4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации. – М., 2017.
5. Уголовный кодекс Российской Федерации : [в ред. от 20 июня 2015]. – М., 2017.
6. Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации : федер. закон : [от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ] // Рос. газ. – 2016. – 28 июня. – № 139.
7. О полиции : федер. закон : [от 7 февраля 2011 г. № 7] // Рос. газ. – 2011. – 8 февр. – № 25.
8. О безопасности дорожного движения : федер. закон : [от 10 декабря 1995 г. № 196 : в ред. от 27 июля 2010 г.] // Рос. газ. – 1995. – 26 дек. – № 245.
9. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации : [утв. указом Президента Рос. Федерации от 31 мая 2015 г. № 683] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2016. – № 1 (часть II), ст. 212.
10. О Правилах дорожного движения : постановление Правительства Рос. Федерации : [от 23 октября 1993 г. № 1090 : в ред. от 22 марта 2014 г.] // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. – 1993. – № 47, ст. 4531.
11. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» : постановление Правительства Рос. Федерации : [от 3 октября 2013 г. № 864] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2013. – № 41, ст. 5183.
12. О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений [Электронный ресурс] : приказ МВД России : [от 17 января 2006 г. № 19 : в ред. от 20 января 2016 г.]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
13. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс] : приказ Минтранса России :

[от 12 мая 2005 г. № 45]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

14. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения : постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации : [от 9 декабря 2008 г. № 25 : с измен. от 24 мая 2016 г.] // Рос. газ. – 2008. – 26 дек. – № 265.

Научные работы

15. Антонян, Ю. М. Современные проблемы предупреждения преступности / Ю. М. Антонян // Вестник Воронежского института ФСИН России. – 2015. – № 4. – С. 64–67.

16. Баранчикова, М. В. Значение виктимологической подготовки сотрудников ГИБДД для обеспечения безопасности дорожного движения / М. В. Баранчикова // Вестник образовательного консорциума Среднерусский университет. Юриспруденция. – 2016. – № 7. – С. 17–19.

17. Баранчикова, М. В. Профилактика дорожно-транспортных преступлений, совершаемых пешеходами / М. В. Баранчикова // Наука и практика. – 2012. – № 3. (52). – С. 11–12.

18. Баранчикова, М. В. Реализация уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения : учебное пособие / М. В. Баранчикова. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2015.

19. Баранчикова, М. В. Криминологическая характеристика дорожно-транспортного преступника / М. В. Баранчикова // Наука и практика. – 2013. – № 2 (55). – С. 10–12.

20. Баранчикова, М. В. Пешеходы как объекты виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений / М. В. Баранчикова, Ф. Н. Зейналов // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2016. – № 2 (44). – С. 20–23.

21. Бахаев, А. А. Вопросы безопасности дорожного движения: административно-правовой и виктимологический аспекты / А. А. Бахаев, А. В. Майоров. – Челябинск, 2010.

22. Бочков, А. А. Виктимологическая профилактика преступлений / А. А. Бочков // Право и глобальный социум. – 2016. – № 2. – С. 18–25.

23. Бохан, А. П. Обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспорта как одно из направлений уголовной политики / А. П. Бохан, В. Л. Райгородский // Юрист-Правовед. – 2012. – № 2 (51). – С. 338–341.

24. Варчук, Т. В. Виктимология : учебное пособие. – 2-е изд., перераб. и доп. / Т. В. Варчук, К. В. Вишневецкий. – М. : ЮНИТИ-ДАНА : Закон и право, 2013.

25. Вашкевич, А. В. К вопросу об организации профилактической работы с водителями мототехники / А. В. Вашкевич, А. Е. Мизонова, Е. Н. Козлов // Юридическая наука: история и современность. – 2012. – № 2. – С. 48–50.

26. Введение в психологию : учебник / под ред. А. В. Петровского. – М., 1996.

27. Виктимологическая характеристика региональной преступности и ее предупреждение / под ред. А. Л. Репецкой. – М. : Academia, 2009.

28. Вишневецкий, К. В. Виктимизация: факторы, условия, уровни / К. В. Вишневецкий // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 4. – С. 226–227.

29. Вишневецкий, К. В. Механизм виктимологической детерминации / К. В. Вишневецкий // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 10. – С. 154–157.

30. Вишневецкий, К. В. Классификация виктимности / К. В. Вишневецкий // Теория и практика общественного развития. – 2014. – № 2. – С. 417–418.

31. Гаджиева, А. А. Значение виктимологической пропаганды в борьбе с преступностью / А. А. Гаджиева // Вестник Дагестанского государственного университета. – 2014. – Вып. 2. – С. 137–139.

32. Гамезо, М. В. Возрастная и педагогическая психология : учеб. пособие для студентов всех специальностей педагогических вузов / М. В. Гамезо, Е. А. Петрова, Л. М. Орлова. – М. : Педагогическое общество России, 2003.

33. Генрих, Н. В. Основы учения о предмете и методе уголовно-правового регулирования / Н. В. Генрих // Общество и право. – 2010. – № 4. – С. 132.

34. Городкин, В. А. Правовые, технические и виктимологические проблемы обеспечения безопасности на нерегулируемых пешеходных переходах : монография / В. А. Городкин, А. В. Майоров. – Челябинск : Цицеро, 2012.

35. Гридасова, Л. В. Криминологическое исследование дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Л. В. Гридасова. – Омск : Омская академия МВД России, 2005.

36. Еникеев, М. И. Общая и юридическая психология / М. И. Еникеев. – СПб. : Питер, 2006.

37. Жулев, В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий / В. И. Жулев. – М. : Юридическая литература, 1989.

38. Журавлев, В. И. Расследование дорожно-транспортных происшествий / В. И. Журавлев [и др.]. – М. : Эксмо, 2010.
39. Задорожный, В. И. Концептуальные основы виктимологической профилактики преступлений : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук / В. И. Задорожный. – М., 2006.
40. Казаченок, В. В. Агрессивное вождение как фактор, влияющий на безопасность дорожного движения / В. В. Казаченок // Вестник НЦ БЖД. – 2016. – № 1 (27). – С. 40–45.
41. Коробеев, А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность / А. И. Коробеев. – М. : Юридическая литература, 1990.
42. Корсаков, К. В. Виктимологическая профилактика преступлений, совершаемых на транспорте, в условиях предкриминальных ситуаций / К. В. Корсаков, Е. В. Щелконогова // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. – 2012. – № 3 (15). – С. 70–74.
43. Кузьменко, Д. О. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Д. О. Кузьменко. – Тамбов, 2009.
44. Лукьянов, В. В. Безопасность дорожного движения / В. В. Лукьянов. – М., 1983.
45. Лукьянов, В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений: специальные вопросы уголовного и административного права / В. В. Лукьянов. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2003.
46. Лунеев, В. В. Преступность XX века: мировые, региональные и российские тенденции / В. В. Лунеев. – М. : Волтерс Клувер, 2005.
47. Майоров, А. В. Соотношение уровня безопасности и виктимности личности / А. В. Майоров // Мир науки, культуры, образования. – 2013. – № 4 (41). – С. 335–337.
48. Майоров, А. В. Типология поведения жертв дорожно-транспортных происшествий / А. В. Майоров // Вестник Южно-Уральского государственного университета. – 2008. – № 2 (102). – С. 53.
49. Майоров, А. В. Виктимологические аспекты дорожно-транспортных происшествий : монография / А. В. Майоров, А. П. Царакова. – Челябинск : Челябинский юридический институт МВД России, 2009.
50. Малкина-Пых, И. Г. Виктимология. Психология поведения жертвы / И. Г. Малкина-Пых. – М. : Эксмо, 2010.
51. Наглюк, И. С. Особенности виктимизации в сфере дорожного движения / И. С. Наглюк, А. В. Степанов // Безопасность жизнедеятельности. – 2012. – № ¾ (57). – С. 68–69.
52. Нарушение правил дорожного движения пешеходами: уголовно-правовые, криминологические и психологические проблемы : учебное

(практическое) пособие / Л. Н. Костина, М. В. Баранчикова [и др.]. – Орёл : ОрЮИ МВД России, 2013.

53. Невский, Н. Н. Организующие процессы индивидуальной виктимологической профилактики / Н. Н. Невский // Вестник Академии экономической безопасности МВД России. – 2010. – № 9. – С. 92–94.

54. Никитин, Е. В. Проблемы виктимной безопасности дорожного движения / Е. В. Никитин // Виктимология. – 2015. – № 4 (6). – С. 46–50.

55. Таюрская, Е. А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Е. А. Таюрская. – Иркутск, 2006.

56. Тяжкова, И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / И. М. Тяжкова. – СПб. : Издательство «Юридический центр Пресс», 2002.

57. Платонов, К. К. Структура и развитие личности / К. К. Платонов. – М., 1986.

58. Практическая психология образования / под ред. И. В. Дубровиной. – М., 1998.

59. Прохоров, Л. А. Уголовно-правовые проблемы противодействия нарушениям Правил дорожного движения / Л. А. Прохоров, Д. В. Собин // Рос. следователь. – 2016. – № 10.

60. Радченко, О. В. Юридический анализ дорожно-транспортных происшествий : учебное пособие / О. В. Радченко, Е. А. Таюрская. – Иркутск : ФГКОУ ВПО ВСИ МВД России, 2015.

61. Рабецкая, В. И. Особенности виктимологической профилактики / В. И. Рабецкая // Уголовный закон Российской Федерации: проблемы правоприменения и перспективы совершенствования : материалы всероссийского круглого стола. – 2015. – С. 227–231.

62. Репецкая, А. Л. Виновное поведение потерпевшего и принцип справедливости в уголовной политике / А. Л. Репецкая. – Иркутск : Изд-во Иркутского ун-та, 1994.

63. Рифицкий, Г. П. Безопасность дорожного движения в России. История и современность / Г. П. Рифицкий. – М. : Книжный мир, 2014.

64. Рогова, Е. В. Роль виктимного поведения потерпевших в механизме совершения преступлений / Е. В. Рогова // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2011. – № 2. – С. 51.

65. Савиных, Е. В. Основные направления и проблемы виктимологической профилактики преступности / Е. В. Савиных // Виктимология. – 2014. – № 1 (1). – С. 51.

66. Стародубов, В. И. Дорожно-транспортная смертность от автомобильных аварий и наездов на пешеходов в Российской Федерации / В. И. Стародубов, В. Н. Боровков // Социальные аспекты здоровья населения. – 2010. – Т. 14. – № 2. – С. 20–28.

67. Стецура, С. В. Уголовно-правовое воспитание как средство предупреждения преступности несовершеннолетних : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / С. В. Стецура. – Красноярск, 2003.

68. Таюрская, Е. А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Е. А. Таюрская. – Иркутск, 2006.

69. Таюрская, Е. А. Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений / Е. А. Таюрская // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2006. – № 4 (49). – С. 87–88.

70. Уразаева, Г. И. Психология виктимной личности : учебное пособие / Г. И. Уразаева. – Казань : Казанский юридический институт МВД РФ, 2014.

71. Уразаева, Г. И. Социально-психологические установки в профессиональном общении сотрудников полиции / Г. И. Уразаева, О. В. Власова // Вестник Казанского юридического института МВД России. – 2014. – № 3 (17). – С. 82–84.

72. Франк, Л. В. Виктимология и виктимность / Л. В. Франк. – М., 1975.

73. Царакова, А. П. Виктимологические аспекты предупреждения дорожно-транспортных преступлений : дис. ... канд. юрид. наук / А. П. Царакова. – М., 2009.

74. Чаплыгина, В. Н. Теоретические и прикладные проблемы расследования ДТП : монография / В. Н. Чаплыгина. – Орёл : ОрЮИ МВД России, 2010.

75. Чичерина, М. П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / М. П. Чичерина. – М., 2001.

76. Шаповаленко, И. В. Возрастная психология (Психология развития и возрастная психология) / И. В. Шаповаленко. – М. : Гардарики, 2005.

77. Юрпалова, Д. Н. Виктимологический анализ дорожно-транспортных преступлений, совершаемых водителями-женщинами / Д. Н. Юрпалова // Общество и право. – 2014. – № 1 (47). – С. 136–139.

Интернет-ресурсы

78. В Шостке мужчина пять раз бросался под колеса... [Электронный ресурс]. – URL: http://cripo.com.ua/?sect_id=10&aid=157364.

79. Майоров, А. В. Виктимологическое обеспечение безопасности в области дорожного движения [Электронный ресурс] / А. В. Майоров //

Право и безопасность. – 2009. – № 2 (31). [Электронный ресурс]. – URL: http://dpr.ru/pravo/pravo_27_21.htm (дата обращения: 16 сентября 2016 г.).

80. Официальный сайт ГИБДД РФ [Электронный ресурс]. – URL: www.gibdd.ru (дата обращения: 18 апреля 2017 г.).

81. Петров, В. Е. Психологически значимые факторы, определяющие стиль управления транспортным средством [Электронный ресурс] / В. Е. Петров // Современные научные исследования и инновации. – 2016. – № 1. – URL: <http://web.snauka.ru/issues/2016/01/62952> (дата обращения: 21 ноября 2016 г.).

82. Социологические исследования РГСУ–2014, РГСУ–2016 [Электронный ресурс] / Официальный сайт Министерства внутренних дел России. – URL: <http://www.gibdd.ru/stat/charts> (дата обращения: 19 января 2017 г.).

83. URL: <http://www.crimpravo.ru/pag/mvdstatistic>.

84. Расширенное заседание коллегии МВД России 9 марта 2017 г. [Электронный ресурс]. – URL: <http://mvd.ru> (дата обращения: 18 апреля 2017 г.).

Монография

Авторы:

кандидат юридических наук
Баранчикова Марина Вячеславовна,
Кузнецова Ирина Ивановна

**ВИКТИМОЛОГИЧЕСКАЯ ПРОФИЛАКТИКА
НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Свидетельство о государственной аккредитации

Рег. № 1516 от 11.11.2015 г.

Подписано в печать 08.08.2017 г. Формат 60х90¹/₁₆.

Усл. печ. л. 5. Тираж 29 экз. Заказ № 1068.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Орел, ул. Игнатова, 2.