

Aspecte sociologice ale traficului rutier

Gheorghe BOTNARIUC,
*doctorand, Academia de Administrare Publică
de pe lângă Președintele Republicii Moldova*

SUMMARY

The sociological aspects of road traffic are determined as a complex and permanent system, consisting of pedestrians, trucks and vehicles, which generates a set of legal and social relations in the process of their movement on public roads and landscaped areas, managed by public authorities.

Una dintre caracteristicile principale ale societății moderne o constituie nivelul înalt de motorizare și folosire pe larg a diferitelor tipuri de transport rutier pentru a realiza diverse activități necesare societății. Numărul sporit de accidente determinate de circulația intensivă a vehiculelor constituie o consecință a caracteristicii nominalizate.

Numărul mare de accidente rutiere ne determină să constatăm că există probleme care afectează siguranța circulației rutiere și anume – pierderile sociale și economice plasează această problemă la un nivel cu problemele ecologice. Astfel, societatea se confruntă cu o catastrofă tehnogenă specifică. Din cauza că acest fenomen a evoluat în timp și spațiu, efectele lui nu determină o reacție adecvată din partea autorităților publice. Deseori, accidentele de circulație rutieră sunt tratate ca fenomene determinate de unele cauze accidentale care se reduc la comportamente antisociale ale conducătorilor de vehicule sau pietonilor.

Pentru realizarea unor măsuri efective, care ar contribui la garantarea siguranței traficului rutier, este necesar de a identifica și cerceta cauzele situației create. În acest context, savanții G. I. Klinkovștein și M. B. Afanasiev consideră că una dintre aceste cauze o constituie lipsa studiilor și a cercetărilor științifice, care ar lămurii toate procesele și factorii care conduc la producerea accidentelor rutiere.

Termenul *circulație rutieră* a fost introdus în practica internațională prin adoptarea în anul 1949 în cadrul Organizației Națiunilor Unite (O.N.U.) a *Convenției privind traficul*

rutier și procesul-verbal cu privire la indicatoarele și semnalele rutiere. Convenția avea ca scop primordial dezvoltarea traficului rutier și siguranței acestuia în toate țările lumii. La Convenția din 1949 a aderat, practic, majoritatea țărilor dezvoltate ale lumii, inclusiv Republica Moldova, care, la timpul respectiv, se afla în cadrul Uniunii Sovietice, fapt ce a contribuit la unificarea actelor naționale ale acestora privind regulile de circulație. Termenul de *circulație rutieră* a fost recunoscut oficial în Uniunea Sovietică în anul 1971, la inițiativa Inspecției Auto de Stat, cu permisiunea Comitetului pentru Terminologia Tehnico-științifică a Academiei de Științe a U.R.S.S., substituind sintagmele de *circulație stradală*, *circulație pe străzile orașelor și pe drumuri pentru automobile* sau *circulație în orașe, în alte localități și pe drumurile pentru automobile*, care erau folosite în toate actele normative.¹

Natura sociotehnică complexă a traficului rutier determină percepția diferită a acestuia ca obiect al administrării. Acest lucru este ilustrat în mod clar în literatura de specialitate prin definițiile conceptului de *trafic rutier*. La baza diferențelor de tratare se află coraportul dintre elementele tehnice și sociale, caracteristice procesului nominalizat. Potrivit acestui criteriu, abordările condiționate pot fi clasificate în trei grupe.

Prima grupă cuprinde definițiile în care predomină interpretarea mecanică. Traficul rutier este format din deplasarea vehiculelor și fluxurile de transport, fiind rezultatul unei interacțiuni complexe (conducător – vehicul – drum – mediu).²

O abordare similară, deși cu specific social, se conține în definiția propusă de către savanții G. I. Klinkovștein și M. B. Afanasiev care explică acest proces în felul următor: circulația rutieră constituie un sistem dinamic complicat, compus din circulația pietonilor și a diferitelor tipuri de mijloace de transport mecanice sau nemecanice.³

A doua grupă cuprinde definițiile, autorii cărora, de asemenea, abordează aspectul mecanic, dar, totodată, consideră necesar să specifice și unele elemente sociale făcând referință la reglementarea juridică a traficului rutier. Prin urmare, V. V. Lukianov consideră ca circulația rutieră constituie un proces de deplasare a mijloacelor de transport pe drumuri, în care acțiunile șoferilor și a pietonilor sunt dirijate de anumite reguli.⁴ Este necesar de accentuat că Lukianov leagă apariția și existența traficului rutier de apariția necesității și posibilității umane de a se deplasa și a transporta pasageri și bunuri cu ajutorul vehiculelor, însă nu a considerat această legătură ca un element semnificativ al traficului rutier, precum a remarcat I. K. Șahrimanian că circulația rutieră actuală constituie deplasarea oamenilor și a încărcăturilor cu ajutorul mijloacelor de transport mecanice, precum și cu alte tipuri de mijloace de transport, în conformitate cu anumite norme speciale de drept, administrate de autoritățile publice, în condițiile unui pericol real care ar împiedica realizarea acestui proces.⁵ Această definiție include astfel de elemente ca:

- scopul bine determinat de transportare a oamenilor și a încărcăturilor;
- apariția unui pericol real sau a circumstanțelor care periclitează traficul rutier.

Totuși, în mare parte, această grupă are la bază interpretarea mecanică.

Grupa a treia conține studii care abordează diferit conceptul de trafic rutier prin evidențierea activității umane ca element de bază în acest proces. În acest sens, savantul R. I. Denisov a cercetat acest termen în calitate de obiect al reglementării juridice și l-a definit ca o totalitate de relații sociale ce apar în legătură cu necesitatea transportării pasagerilor, a încărcăturilor și pregătirii pentru acest proces.⁶ În această definiție observăm un șir de circumstanțe care pot influen-

ța acțiunile persoanelor aflate în rolul social de participanți la circulația rutieră.

V. N. Ivanov și V. N. Sitnik menționează că „*circulația rutieră, care se transformă în funcție de gradul de motorizare, a căpătat funcția de deservire a ciclurilor sociale de producție în societate, care are un rol important și capătă proprietățile unui sector independent în economie*”. Ei au mai propus asigurarea eficacității sociale, economice și tehnice în calitate de criteriu general al funcționării circulației rutiere în loc de garantarea siguranței circulației rutiere.⁷ Însă o astfel de abordare nu a fost justificată în practică.

V. I. Konopleanko ne propune, în cartea sa despre influența transportului asupra tuturor sferelor sociale, să acceptăm circulația rutieră ca un sistem dinamic greoi, format dintr-o interacțiune a fluxurilor de transport și pietoni, care are la bază patru elemente constitutive: om, vehicul, drum, mediu.⁸

Necesitatea, fără satisfacerea căreia este imposibilă viața socială, economică, precum și deservirea subiecților prin intermediul circulației rutiere, constă în deplasarea în spațiu a persoanelor și produselor muncii acestora. Ea constituie o parte integrantă a producerii de materiale, domeniilor socioculturale și administrativ-politice, deservirii populației. Aceasta este real și firesc deoarece spațiul și timpul sunt forme de bază ale existenței materiei, inclusiv a componentei sociale a ei.⁹

Conștientizate de societate, clase sociale, grupuri, indivizi, necesitățile reprezintă interesele acestora.¹⁰ Necesitatea în transportare se transformă, în mod conștient, dintr-un interes simplu într-o varietate de interese. Pentru unele grupe sociale interesul constă în obținerea bunurilor materiale, pentru alții – atingerea confortului social și posibilitatea de autoafirmare. Satisfacerea necesității de transportare, adică de deplasare în spațiu a vehiculelor, persoanelor și produselor activității acestora are caracteristica sa calitativă. Calitatea de bază pentru satisfacerea necesităților de transportare este timpul consumat pentru deplasare. Timpul constituie principala certitudine care distinge procesul deplasării în spațiu de alte procese. Deoarece este un mijloc de satisfacere a necesităților societății privind deplasarea persoanelor și

încărcăturilor, ca și necesitățile, timpul are o caracteristică importantă: caracter dinamic, variabilitate, dezvoltarea în baza nivelului mai înalt atins de altcineva.¹¹

Participând la circulația rutieră, persoana continuă să întrețină relații cu structurile sociale, funcționarea cărora au determinat-o la această participare. Din acest motiv, fiecare participant la circulația rutieră este purtător de multiple interese care pot fi satisfăcute inclusiv prin participarea la traficul rutier. Interesele pot fi diverse, însă, deseori, unul dintre ele devine determinant. Acesta constă în reducerea timpului necesar pentru circulație. Intenția de a economisi timpul de aflare în trafic poate avea diferite dimensiuni sociale, dar, indiferent de specificul motivului, realizarea acestui interes se reduce la tendința de deplasare cu viteză sporită pe un teritoriu restrâns cu utilizarea la maximum a capacităților vehiculelor.

Obiectivitatea reducerii timpului necesar pentru deplasare în spațiu a condiționat utilizarea, încă la etapele inițiale de existență a umanității, a vehiculelor și apariția procesului numit actualmente circulație rutieră.

Necesitatea este o formă a contradicției dintre activitatea societății sau persoanei care acționează cu scopul de a înlătura un neajuns.¹² Astfel de „neajuns” al omului îl constituie posibilitățile fizice reduse pentru a satisface cerințele de transportare.

Combinațiile unor astfel de factori, cum ar fi siguranța vehiculelor, condițiile rutiere, nivelul de pregătire și organizare a participanților la trafic, în marea majoritate a situațiilor rutiere, sunt de așa natură încât, pentru prevenirea accidentelor, impun reducerea vitezei, comparativ cu cea maximă posibilă, mărirea distanței dintre vehicule, obținând, prin urmare, cheltuieli sporite de timp. Posibilitatea satisfacerii intereselor de economisire a timpului este limitată de necesitatea ocrotirii vieții, sănătății, libertății, proprietății.

Circulația vehiculelor cu orice viteză este potențial periculoasă, deoarece conflictul de interese și probabilitatea nesoluționării acestuia există permanent în timpul participării la trafic.

Prin urmare, participarea la circulația ru-

tieră este o activitate în condiții de risc permanent, gradul căruia crește pe măsura realizării interesului de minimalizare a timpului.

În legislația autohtonă întâlnim noțiunea de *trafic rutier* în Legea nr. 131-XVI din 07 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier (Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 103-106, art. 443), în care este menționat ca un „sistem dinamic complex, constituit din pietoni și vehicule, care generează un ansamblu de relații juridico-sociale în procesul deplasării acestora pe drumuri publice în condiții stabilite.” Considerăm că această definiție este vagă și evazivă, ceea ce nu permite de a trata sub toate aspectele esența siguranței traficului rutier și garantarea acesteia, creând dificultăți la identificarea tuturor domeniilor care au un rol important în administrarea sistemului de siguranță rutieră.

Astfel, reieșind din analiza opiniilor prezentate anterior, ajungem la concluzia că *traficul rutier reprezintă un sistem dinamic complex, constituit din pietoni și vehicule, care generează un ansamblu de relații sociale în procesul de satisfacere a nevoilor cetățenilor și ale statului privind deplasarea persoanelor, transportarea pasagerilor și bunurilor pe drumuri publice, în condiții de risc permanent legat de apariția situațiilor de deplasare necontrolată a vehiculelor.*

Această definiție reflectă caracterul sociotehnic al traficului rutier, care indică clar esența unității dialectice și incoerența nevoilor de bază satisfăcute cu ajutorul acestuia și, totodată, permite conturarea obiectivului acțiunilor de control asupra procesului în cauză – crearea condițiilor pentru participanții la trafic, axate pe minimalizarea riscului apariției situațiilor de deplasare necontrolată a vehiculelor și a volumului pierderilor în procesul circulației în spațiu a persoanelor și a bunurilor.

Potrivit statisticilor oficiale ale Direcției Poliției Rutiere, în Republica Moldova, din vina conducătorilor de vehicule, se produc peste 80% din numărul total de accidente înregistrate anual, pe când acest indiciu, în spațiul european, nu depășește cifra de 60%. Pietonii se fac vinovați de circa 11% din numărul total de accidente, iar restul accidentelor se produc din cauza condițiilor rutiere nesatisfăcătoare.

Condițiile, impactul cărora, prin prisma necesităților și intereselor vitale, determină comportamentul persoanelor la trafic, sunt numeroase. Ele includ factori socioeconomi, juridico-organizaționali, tehnici, socio-psihologici și de altă natură. Totodată, necesitățile și interesele participanților la trafic se află într-o contradicție dialectică, soluționarea căreia ține de schimbarea condițiilor în care ele s-au format. Această circumstanță a dat posibilitatea de a stabili ca obiectiv de sporire a gradului de siguranță îmbunătățirea condițiilor pentru participanții la trafic.

Comportamentul în condiții de siguranță rutieră se caracterizează nu prin lipsa accidentelor rutiere, dar a pericolelor naturale și a acțiunilor care conduc la producerea acestora. Aspirația de economisire a timpului – motivul principal pentru majoritatea delinvenților din traficul rutier în cazurile de nerespectare a cerințelor privind regimurile de

circulație, fapt pentru care, ulterior, plătesc material, cu libertatea, sănătatea și viața.

Legislația națională în vigoare în domeniul traficului rutier obligă participanții la trafic să rezolve conflictul „timp-siguranță” în favoarea ultimei.

Conchidem că, autoritățile publice abilitate în domeniul circulației și siguranței rutiere, concomitent cu realizarea măsurilor orientate spre îmbunătățirea condițiilor pentru participanții la trafic, necesită să acorde permanent o atenție sporită controlului asupra respectării necondiționate de către toți participanții la trafic a exigențelor Regulamentului circulației rutiere, precum și a principiului inevitabilității răspunderii pentru abaterea comisă.

Astfel, vor fi create condiții pentru reducerea riscurilor în trafic și, prin urmare, a numărului tragediilor rutiere și gravității consecințelor acestora.

NOTE

1. Лукьянов В. В., *Безопасность дорожного движения*. - М.: ВНИИ БД МВД СССР, 1974. - с. 9.
2. Васильев А. П., Фримштейн М. И., *Управление движением на автомобильных дорогах*. - М.: Транспорт, 1979. - с. 5.
3. Клиновштейн Г. И., Афанасьев М. Б., *Организация дорожного движения*. - М.: Транспорт, 1992. - с. 9.
4. Лукьянов В. В., *Безопасность дорожного движения*. - М.: Транспорт, 1983. - с. 15.
5. Шахриманьян И. К., *Безопасность дорожного движения*. - М.: Акад. МВД СССР, 1979. - с. 12.
6. Денисов Р. И., *Административный надзор в сфере дорожного движения*. - М.: ВНИИ МВД СССР, 1982. - с.34.
7. Иванов В. Н., Сытник В. Н., *Проблема развития общей теории правления дорожным движением*. Материалы первой научно-технической конференции стран-членов СЭВ по проблемам безопасности дорожного движения. - Алма-Ата, 1977. - с. 714.
8. Коноплянко В. И., *Организация и безопасность дорожного движения*. - М.: Транспорт, 1991. - с. 4.
9. Фролов И. Г., Араб-Оглы Э. А., Арефьева Г. С. и др. *Введение в философию: Учебник для вузов*. В 2-х частях, ч. 2. - М.: Политиздат, 1990. - с. 66.
10. Здравомыслов А. Г., *Потребности, интересы, ценности*. - М., 1986. - с. 74; Кудрявцев В. Н., *Право и поведение*. - М., 1978. - с. 20.
11. Советский энциклопедический словарь / Гл. ред.: А. М. Прохоров. 4-е изд. - М.: Сов. энциклопедия, 1986. - с. 1048,
12. Грачева А. И., Морозов М. Г., *Общественная психология*. - Л.: Наука, 1980. - с. 66.

BIBLIOGRAFIE

1. Legea nr. 131-XVI din 07 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier.
2. Лукьянов В. В., *Безопасность дорожного движения*. - М.: ВНИИ БД МВД СССР, 1974.

3. Клинковштейн Г. И., *Организация дорожного движения*. - М.: Транспорт. 1975.
4. Шахриманьян И. К., *Безопасность дорожного движения*. - М.: Акад. МВД СССР, 1979. - с. 12.
5. Денисов Р. И., *Административный надзор в сфере дорожного движения*. - М.: ВНИИ МВД СССР, 1982.
6. Иванов В. Н., Сытник В. Н., *Проблема развития общей теории правления дорожным движением*. Материалы первой научно-технической конференции стран-членов СЭВ по проблемам безопасности дорожного движения. - Алма-Ата, 1977.
7. Коноплянко В. И., *Организация и безопасность дорожного движения*. - М.: Транспорт, 1991.
8. Майоров В. И., *Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения*. - Екатеринбург, 1997.
9. Фролов И. Г., Араб-Оглы Э. А., Арефьева Г. С. и др., *Введение в философию: Учебник для вузов*. В 2-х частях, ч. 2. - М.: Политиздат, 1990.
10. Здравомыслов А. Г., *Потребности, интересы, ценности*. - М., 1986.
11. Кудрявцев В. Н., *Право и поведение*. - М., 1978.
12. Советский энциклопедический словарь. / Гл. ред. А. М. Прохоров. 4-е изд. - М.: Сов. энциклопедия, 1986.
13. Грачева А. И., Морозов М. Г., *Общественная психология*. - Л.: Наука, 1980.

Prezentat: 22 noiembrie 2012.

E-mail: gh.botnariuc@mail.ru