

УДК 159.95

О. В. ЗЕМЛЯНСЬКА,

доктор психологічних наук, професор,
 професор кафедри соціології та психології
 факультету права та масових комунікацій
 Харківського національного університету внутрішніх справ

ПРОБЛЕМИ СУДОВО-ПСИХОЛОГІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Визначено випадки, за яких призначається експертне обстеження стосовно водіїв автомобілів у разі виникнення сумніву у слідчого або в суді в психологічних можливостях людини, які забезпечують виконання нею функцій керування автомобілем, в ситуації з дорожньо-транспортною пригодою. Названо основні завдання, які вирішуються під час проведення таких експертиз: 1) дослідження психофізіологічного стану водія (водіїв) з метою встановлення можливості своєчасної оцінки водієм небезпечної ситуації; 2) дослідження психофізіологічного стану й дій пішохода (якщо був потерпілий); 3) дослідження індивідуально-психологічних особливостей особистості водія (пішохода).

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода, особистість, система «людина – технічний пристрій – середовище», психофізіологічний стан, індивідуально-психологічні особливості.

Швидкий розвиток техніки істотно змінив зміст і характер трудової діяльності людини. Важливою особливістю науково-технічного прогресу є подальше вдосконалення технічних пристроїв, комплексна автоматизація виробничих процесів, зміна форм управління. Все це, разом узятє, поставило цілком нову проблему, яка знаходиться на стику техніки і психології – узгодження функцій автоматичних і напівавтоматичних пристроїв із реальними фізіологічними і психологічними можливостями людини [1, с. 313–338].

Метою цієї статті є визначення випадків, за яких у ситуації з дорожньо-транспортною пригодою призначається судово-психологічна експертиза, а також основних завдань, які можна вирішити під час її проведення.

Основним об'єктом цього виду судово-психологічної експертизи (СПЕ) у справах, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами (ДТП), є особистість людини в системі «людина – технічний пристрій – середовище», із вини або за участі якої сталися аварії, поломки техніки, загибель людей тощо. Експертне обстеження проводиться стосовно водіїв автомобілів у випадках, коли у слідчого або суду виникають, наприклад, сумніви у психологічних можливостях людини, які забезпечують виконання нею функцій керування технікою.

Автотранспортні злочини, що спричинили смерть потерпілого, всі злочинні порушення правил безпеки руху посідають значне місце в числі інших видів злочинів. В усіх небережних злочинах, включаючи автотранспортні, висока цифра латентності. Чималою мірою це

пояснюється значною віктимогенністю, тобто провиною потерпілих – пішоходів і інших учасників дорожньо-транспортного руху, а також зовнішніми ситуативними чинниками: дорожніми, погодними, сезонними й іншими. У структурі автотранспортної злочинності виділяють такі показники: а) співвідношення тяжких (зі смертельним наслідком) і менш тяжких злочинів (із заподіянням тілесних ушкоджень і значного матеріального збитку); б) керування автотранспортними засобами в нетверезому і тверезому стані; в) місце вчинення злочину; г) знаряддя злочину, тобто чи був автотранспорт особистим або не особистим, вантажним або легковим, громадського користування або приватного; г) види дорожнього порушення: перевищення швидкості, неправильний об'їзд, наїзди та інше; д) хронологія, тобто рівень і динаміка автотранспортних злочинів за кварталами, місяцями, порами року, протягом доби (цей показник є підвищено важливим для організації профілактичної служби державтоінспекції).

Особистісні характеристики відрізняються залежно від того, чи є водій приватною особою або робітником державного (громадського) транспорту. У першій групі помітно вищою є частка жінок і осіб молодого віку, у осіб цієї групи більший освітній рівень і нижчий – професійно-водійський.

За ступенем суспільної небезпеки злочинців-водіїв поділяють на дві групи відповідно до двох форм небережності – *самовпевненості* і *легкодумства*. До *першої* відносяться молоді особи, п'яниці, злісні порушники правил дорожньої безпеки. Вони йдуть на свідому

зневагу щодо вимог адміністративного і кримінального законодавства, на усвідомлене створення аварійної обстановки. Інша група не йде усвідомлено на ризик аварії, але не утруднює себе належними розрахунками щодо недопущення такої.

Причини автотранспортних злочинів, як і всіх інших злочинів, полягають у криміногенній психології їх суб'єктів, егоїстичних інтересах і мотивації зневаги безпекою інших осіб – учасників дорожнього руху. В основі психології першої та основної групи автотранспортних злочинців лежать такі мотиви, як хуліганське молодечтво, хибне самоствердження і змагальність у водійських якостях, пияцтво за кермом і зневага правилами безпеки. Причини злочинів іншої групи – це легковажна нерозважливність заради особистих інтересів на цю хвилину, небажання обтяжувати свій інтелект і волю належними прогнозами щодо можливості аварії на дорозі. Мотиви поспішності – заради більш швидкого відвідування дачних ділянок або приїзду додому на відпочинок, більш швидкого рейсового обороту за оплачуваної доставки вантажу або людей тощо.

У автотранспортних, як і в інших необережних злочинах, значна роль відводиться зовнішнім ситуаційним умовам, що сприяють настанню шкідливих наслідків. Це, як відзначалося, і віктимогенність інших осіб на дорогах, погане обслуговування доріг, недоліки в роботі служб ДАІ, відсутність телефонного зв'язку, що збільшує смертність, і, нарешті, метеорологічні чинники. При цьому дорожньо-транспортні злочини варто відрізняти від дорожньо-транспортних пригод, останні лише в кожному другому-третьому випадку можуть виявитися дійсно кримінальними.

Розслідування причин подій, пов'язаних із управлінням сучасною технікою, не може лишити осторонь з'ясування ролі психологічного чинника в їхньому виникненні. На практиці під час вивчення, наприклад, причин автотехнічних подій частіше усього основну увагу приділяють з'ясуванню їхніх технічних компонентів, людина ж виступає у цих дослідженнях нерідко як позбавлена індивідуальності усереднена статистична одиниця.

З урахуванням предмета доведення і спеціальних пізнань, застосовуваних під час проведення автотехнічної експертизи, вона на сьогодні поділяється на декілька видів, одним із яких є СПЕ стану і дій водія транспортного засобу й інших учасників ДТП. Проводити експертне дослідження може лише той експерт-

психолог, що є спеціалістом і в галузі психології праці, і в інженерній психології [2; 3].

Основні завдання, які при цьому вирішуються:

1) *дослідження психофізіологічного стану водія*: установлення можливості своєчасної оцінки водієм небезпечної ситуації; установлення часу реакції водія залежно від конкретних обставин дорожньої обстановки, що передувала ДТП; установлення можливості виконання водієм необхідних дій в аварійній ситуації; установлення можливості неправильного сприйняття водієм дорожньої обстановки, що склалася перед ДТП; установлення можливості запобігання водієм ДТП із урахуванням психофізіологічного впливу на нього різноманітних обставин;

2) *дослідження психофізіологічного стану і дій пішохода*: установлення можливості оцінки пішоходом небезпечної ситуації; установлення часу реакції пішохода залежно від конкретних обставин дорожньої обстановки, що передувала ДТП; установлення того, як повинен був діяти пішохід згідно з Правилами дорожнього руху; установлення причинного зв'язку між діями пішохода і подією;

3) *дослідження індивідуально-психологічних особливостей особистості водія (пішохода)*, що могли істотно вплинути на поведінку, вчинення окремих дій у ситуації ДТП (певній просторово-часовій ситуації); побудову психологічного портрета підекспертної особи.

Завдання, які стоять перед судово-психологічною експертизою, виявляють декілька аспектів проблеми удосконалення автотехнічних експертиз: 1) проведення психологічного аналізу для встановлення часу реакції; проведення психологічного аналізу з метою встановлення можливості своєчасної оцінки водієм небезпечної ситуації і формування наукового обґрунтування для визначення слідством моменту виникнення небезпеки для руху з урахуванням психологічного боку справи; постановка перед експертом-автотехніком питань, які не вимагають спеціальних технічних знань щодо дослідження обставин ДТП, а передбачають дослідження поведінки водія, пішохода; 2) розгляд наявних у слідства різноманітних версій дорожньої обстановки, що передувала ДТП; установлення можливостей учасників дорожнього руху щодо сприйняття дорожньої обстановки, аналіз із психологічної точки зору протиріч у їхніх показаннях.

Урахування так званого особистісного чинника в розкритті причин аварій має велике значення, тому що виражає індивідуалізований

підхід до оцінки дій конкретних людей. В усередненому вигляді дії усіх людей, які управляють однотипними технічними пристроями, може бути подано у вигляді відповідних алгоритмів поведінки. Вони з успіхом можуть бути використані під час розробки методів навчання, тренування, фахового удосконалення. Але алгоритмічний опис діяльності людей не відбиває тих індивідуальних розходжень, що зберігаються під час виконання самих однотипних операцій. Саме тому розслідування автотранспортних та інших подій, пов'язаних із керуванням технічними пристроями, має бути спрямоване не на механічне звірення дій конкретної людини з відомим алгоритмом поведінки в тій або іншій ситуації, а на виявлення суто індивідуальних можливостей людини, її психічного стану, паттернів поведінки та діяльності, що сформувалися.

Людині, яка управляє сучасним швидкісним транспортом, часто припадає діяти в умовах дефіциту часу. Тому часові характеристики сенсомоторних реакцій водія набувають особливо великого значення під час оцінки його роботи [4, с. 100–111].

Одним із наслідків технічного прогресу є те, що в діяльності сучасної людини відбувається зміна співвідношення між чисто зовнішніми реакціями і психічними процесами, що лежать у їх основі, у бік збільшення у процесі праці питомої ваги сприйняття, пам'яті, мислення. Дуже часто водій опиняється перед необхідністю приймати і реалізовувати оптимальне, можливо, навіть єдине рішення.

Особливий інтерес мають висновки експертів-психологів щодо психічного стану водія у момент ДТП, тому що не тільки стійкі індивідуально-психологічні особливості мають суттєвий вплив на діяльність водія, але і такі значущі можливі психічні стани, як: монотонія, стомлення, психічне пересичення, стрес, фрус-

трація, фізіологічний афект, страх та ін.). Якщо стомлення можна охарактеризувати як природну, пов'язану з наростанням напруги, реакцію, певною мірою обумовлену тривалістю роботи, то інші названі стани є наслідком *одноманітності діяльності*, виконуваної у специфічних умовах (бідність зовнішнього середовища, обмежене поле діяльності, нескладні стереотипні дії тощо). Однакова спрямованість зміни зовнішньої характеристики цих станів – падіння ефективності діяльності – ще не є доказом їхньої ідентичності. Розходження виявляються й у поведінковому плані, і в суб'єктивній репрезентованості цих станів. Для *монотонії* характерним є занурення людини у дрімотний стан, «вимикання» людини з процесу діяльності. Стан *психічного пересичення* пов'язаний із розвитком афективного емоційного комплексу переживань і спробами внесення розмаїтості у звичний стереотип виконуваних дій. Наростання стомлення супроводжується зростанням специфічних помилок «неуважності», зниженням точності і швидкості дій, появою симптомів, які свідчать про виснаження резервів організму.

У центрі уваги експерта-психолога завжди знаходиться *особистість певного віку із властивими їй індивідуально-психологічними особливостями в конкретних умовах ДТП*.

Системний підхід у СПЕ ДТП дозволяє побудувати систему «людина – техніка – середовище» на основі всіх зібраних завдяки СПЕ фактів, які стосуються особистості учасників ДТП, а також характеристики ситуації ДТП з урахуванням її складності, динамічності. Події злочину, у тому числі і ДТП, відповідно до цього підходу розглядаються як система, що складається з незвідних один до одного елементів, властивості яких відрізняються від властивостей цілісної системи. Цей вид експертизи є одним із найважчих видів судово-психологічної експертизи і потребує подальшої розробки.

Список використаних джерел

1. Землянська О. В. Особистість як об'єкт судово-психологічної експертизи : монографія / О. В. Землянська. – Харків : НУВС, 2004. – 367 с.
2. Бандурка А. М. Юридическая психология : монография / А. М. Бандурка, С. П. Бочарова, Е. В. Землянская. – Изд. 2-е, доп. и перераб. – Харьков : Титул, 2006. – 750 с.
3. Суходольский Г. В. Инженерно-психологическая экспертиза дорожно-транспортных происшествий / Г. В. Суходольский. – Харьков : Гуманитарный центр, 2006. – 156 с.
4. Землянська О. В. Судово-психологічна експертиза : навч. посіб. / О. В. Землянська ; МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. – Харків : ХНУВС, 2012. – 300 с.

Надійшла до редколегії 12.05.2014

ЗЕМЛЯНСКАЯ Е. В. ПРОБЛЕМЫ СУДЕБНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Определены случаи, при которых назначается экспертное обследование в отношении водителей автомобилей при возникновении сомнения у следователя или в суде в психологических возможностях человека, обеспечивающих выполнение им функций управления автомобилем, в ситуации с дорожно-транспортным происшествием. Названы основные задачи,

которые решаются при проведении таких экспертиз: 1) исследование психофизиологического состояния водителя (водителей) с целью установления возможности своевременной оценки водителем опасной ситуации; 2) исследование психофизиологического состояния и действий пешехода (если был пострадавший); 3) исследование индивидуально-психологических особенностей личности водителя (пешехода).

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, личность, система «человек – техническое устройство – среда», психофизиологическое состояние, индивидуально-психологические особенности.

ZEMLYANSKAYA E. V. PROBLEMS OF FORENSIC PSYCHOLOGICAL EXPERTISE OF TRAFFIC ACCIDENTS

Road traffic accidents (RTA), which caused the death of the victim, all criminal violations of safety rules occupy a significant place among other crimes. The main object of forensic psychological expertise in cases related to traffic accident is a personality in the system «man – car – environment» because of or with the assistance of which the accident has happened, breaking of equipment and loss of life have occurred. Expert inspection carried out in relation to car drivers when the investigator or the court, for example, has doubts about the psychological possibilities of man to act as a driver.

The basic tasks to be solved in this case: 1) study of the psycho-physiological condition of the driver: the evaluation of opportunity for the driver to assess a dangerous situation in time; estimate of the reaction time of the driver, depending on the particular circumstances of the traffic situation that preceded the accident; research of the possibility of the driver to commit necessary actions in emergency situations; determining the possibility of misperception (misunderstanding) by driver of road conditions that prevailed before the accident; research of the possibility of preventing crashes by the driver taking into account the impact of variety of psycho-physiological of circumstances; 2) research of psycho-physiological state and activity of pedestrian (if a victim was in accident): estimate of the possibility of pedestrian of assessing hazards; evaluation of time of reaction of pedestrian depending on the specific circumstances of the traffic situation that preceded the accident; estimate of how a pedestrian should act according to the Highway Code; establishing a causal link between the actions of the pedestrian and the event; 3) study of individual psychological characteristics of a person of driver (pedestrian), which could significantly affect on the behavior, on performance of certain actions in the situation of an accident (as defined spatio-temporal situation); reconstruction of a «psychological portrait» of the subject of expertise.

This type of review is one of the most difficult types of forensic psychological expertise which need further development.

Keywords: traffic accident, the identity, the system «man – car – environment», physiological condition, the individual psychological characteristics.