Евразийская адвокатура. 2022. № 1 (56). С. 67.
Eurasian advocacy. 2022;(1(56)):67.

Актуальные проблемы адвокатской практики

Научная статья
УДК 340.692
doi 10.52068/2304-9839_2022_56_1_67

ЗНАЧЕНИЕ И ОЦЕНКА ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ВОДИТЕЛЯ КАК УЧАСТНИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

РЯБИКИН Андрей Александрович[1], ГАВРИЛЕНКО Лилия Викторовна[2]
[1] Кандидат философских наук, доцент кафедры судебных экспертиз Юридического института Красноярского государственного аграрного университета
660049, г. Красноярск, ул. Ленина, д. 117, Российская Федерация
[2] Аспирант Юридического института Красноярского государственного аграрного университета
660049, г. Красноярск, ул. Ленина, д. 117, Российская Федерация

Аннотация: В статье анализируется роль оценки психического состояния водителя транспортного средства как участника дорожно-транспортного происшествия для дальнейшего выявления степени виновности. Особое внимание в работе акцентировано на целях, задачах психофизиологической экспертизы, на особенностях назначения и на ее роли в судопроизводстве.

Ключевые слова: психическое состояние водителя, психофизиологическая экспертиза, водитель, дорожно-транспортное происшествие

Для цитирования: Рябикин А.А., Гавриленко Л.В. Значение и оценка психофизиологического состояния водителя как участника дорожно-транспортного происшествия // Евразийская адвокатура. 2022. № 1 (56). С. 67. https://doi.org/10.52068/2304-9839_2022_56_1_67

Actual problems of advocacy practice

Original article

THE SIGNIFICANCE AND ASSESSMENT OF THE PSYCHOPHYSIOLOGICAL STATE OF THE DRIVER AS A PARTICIPANT IN A TRAFFIC ACCIDENT

RYABIKIN Andrey Aleksandrovich[1], GAVRILENKO Lilia Viktorovna[2]
[1] PhD, associate Professor at the Department of Forensic of the Law Institute of the Krasnoyarsk State Agrarian University
660049, Krasnoyarsk, Lenin Str., 117, Russian Federation
[2] Postgraduate student of the Law Institute of the Krasnoyarsk State Agrarian University
660049, Krasnoyarsk, Lenin Str., 117, Russian Federation

Abstract: This article analyzes the role of assessing the mental state of a vehicle driver as a participant in a traffic accident to further identify the degree of culpability in the legal sense. Special attention in the work is focused on the goals and objectives of the psychophysiological examination, on the features of the appointment and its role in the proceedings.

Keywords: mental state of the driver, psychophysiological examination, driver, traffic accident.

For citation: Ryabikin A.A., Gavrilenko L.V. The significance and assessment of the psychophysiological state of the driver as a participant in a traffic accident = Eurasian advocacy. 2022;1(56):67. (In Russ.). https://doi.org/10.52068/2304-9839_2022_56_1_67

Психофизиологическая экспертиза участников дорожно-транспортных происшествий (ДТП) призвана исследовать психоэмоциональные особенности водителя, которые могут быть главной причиной ошибочных действий, совершаемых им во время управления транспортным средством. Согласно статистике, такие ошибки приводят к ДТП не менее чем в 70 % случаев.

Классическая автотехническая экспертиза, решая вопрос о технической возможности водителя избежать ДТП, исходит из того, что за рулем автомобиля в момент ДТП находится так называ-

© Рябикин А.А., Гавриленко Л.В., 2022

емый «оператор» – некий среднестатистический водитель. Помимо этого, каждый водитель – это человек, который обладает рядом индивидуальных характеристик, можно сказать, особенностей, как динамических по своему характеру (время реакции, работоспособность, степень утомления, внимание), так и относительно устойчивых (характер, темперамент, тип нервной системы и т. д.). Упоминая об ошибках водителя, Ю.Л. Василевский отмечал их прямую зависимость от колебаний психических функций человека [1].

По мнению А.Я. Бакста, в основу производства судебной инженерно-психофизиологической экспертизы водителя транспортного средства должно входить решение следующих задач:

– установление времени реакции водителя в зависимости от возникшей дорожной обстановки;

– установление возможности предотвращения водителем дорожно-транспортного происшествия с учетом воздействия на него различных факторов в сложившейся дорожной ситуации;

– установление возможности оценки водителем опасности сложившейся ситуации [2].

Юридическая значимость совокупности всех этих фактов заключается в том, что вина водителя может быть не признана, если у него отсутствовала психофизиологическая возможность предотвратить ДТП, при условии, что водитель сознательно не управлял транспортным средством в болезненном состоянии.

Причиной, которая привела к неверным, ошибочным действиям водителя, спровоцировавшим, в свою очередь, наступление ДТП, может быть недостаток времени на обработку поступающей информации, касающейся окружающей обстановки, что повлияло на скорость процесса принятия решения. Не следует игнорировать и отвлекающие, или, как их еще называют, эмоциогенные, факторы, которые детерминированы эмоциональным состоянием водителя. Это происходит в случаях, когда психофизиологические возможности человека, обусловленные, например, состоянием нервно-психического напряжения, физической усталостью, эмоциональным потрясением, превышали его реальные возможности предотвращения ДТП [3]. Такие прецеденты довольно часто происходят в сложных метеорических условиях, таких как туман или снегопад, когда из-за плохой видимости водитель попросту не может разглядеть опасность дорожной обстановки. Кроме того, бывают дорожные ситуации, когда водитель, в силу своего психофизиологического напряжения, не может различить контуры объектов, количество объектов, их движение, тем самым не имеет возможности своевременно отреагировать на опасную дорожную ситуацию и предотвратить ее, ведь это требует быстрой оценки обстановки и ответной реакции на нее.

Информационная составляющая, имеющая значение для управления автомобилем, в большей части поступает водителю через органы зрения и слуха. Как известно, значительная часть такой информации находится за пределами транспортного средства – это состояние дорожного полотна, местоположение и скорость других участников движения, информация о дорожных знаках, объектах на обочине дороги, различных помехах движению и т. д. Однако не менее значимая информация поступает водителю непосредственно с приборной доски транспортного средства, других устройств, указывающих на технические параметры состояния автомобиля, в том числе на признаки включения нештатных режимов работы и сигналы о различных неисправностях [4]. Таким образом, при управлении транспортным средством водитель должен уметь своевременно переключать внимание на различные объекты, выставлять приоритеты и принимать необходимое решение.

Психические реакции в деятельности водителя осуществляются с помощью органов чувств и реализуются через координированное движение рук, ног и даже шеи, образуя при этом комплексную систему. Именно поэтому адекватность функционирования органов чувств, скорость двигательного компонента реакции на раздражитель, координация движений, их точность имеют определяющее значение в успешности управления транспортным средством [4].

Нельзя не отметить, что психофизиологическая экспертиза является в своем роде необходимым средством, которое помогает разобраться в работе такой «системы», определить, насколько согласованно взаимодействуют между собой психическая и физиологическая составляющие организма водителя, а также позволяет правоприменителю оценить границы психофизиологических возможностей конкретного человека, определить их ограниченность, уметь различать ошибки водителей, допущенные ими вследствие халатности, преступной самонадеянности или небрежности.

Анализ судебной практики дает однозначное понимание того, что назначение судебной психофизиологической экспертизы водителя транспортного средства – это, скорее, исключение из правил, нежели правило судебного процесса. Основной вопрос в ходе судебного рассмотрения

ДТП звучит в следующей редакции: «Мог ли водитель предотвратить столкновение?», в то время как еще один немало важный вопрос: «Мог ли водитель своевременно обнаружить опасность, чтобы избежать столкновения?» – чаще всего остается без внимания.

На наш взгляд, причиной столь редкого назначения судебной психофизиологической экспертизы водителя транспортного средства является не только тот факт, что в ней практически не заинтересована сторона обвинения. Методики производства данного вида судебных экспертиз основаны на способах профессиональной диагностики пригодности сотрудников к выполнению отдельных видов работ, как правило, связанных с опасным производством. Подобный подход имел право на существование, когда данный вид судебной экспертизы проходил период становления. Современные реалии требуют серьезного пересмотра методик исследования, они должны быть адаптированы к дорожно-транспортной сфере, включать в себя иные психические и психологические методы детального анализа возможностей человека, в том числе контролирующих положение и моторику ног водителя. Разработку такой методики, по нашему мнению, должен осуществить Российский федеральный центр судебных экспертиз Министерства юстиции России.

Список источников

1. Василевский Ю.Л., Гордеева А.К. и др. Исследование зависимости времени реакции водителей транспортных средств от различных факторов ДТП // Проблемы судебно-автотехнической экспертизы. М., 1983. С. 44–62.

2. Бакст А.Я. К вопросу о проведении судебно-психологической экспертизы при расследовании автодорожных происшествий и ее основные принципы: Криминалистика и вопросы судебной экспертизы. Ташкент, 1978. № 560. С. 120–135.

3. Романов А.Н. Автотранспортная психология. М.: Академия, 2002.

4. Шипшин С.С. Судебно-психологическая экспертиза психического состояния водителя по делам о дорожно-транспортных происшествиях: дис. ... канд. психол. наук. М., 1998. С. 236.

References

1. Vasilevskij Yu.L., Gordeeva A.K. i dr. Issledovanie zavisimosti vremeni reakcii voditelej transportny`x sredstv ot razlichny`x faktorov DTP // Problemy` sudebno-avtotexnicheskoj e`kspertizy`. M., 1983. S. 44–62.

2. Bakst A.Ya. K voprosu o provedenii sudebno-psixologicheskoj e`kspertizy` pri rassledovanii avtodorozhny`x proisshestvij i ee osnovny`e principy`: Kriminalistika i voprosy` sudebnoj e`kspertizy`. Tashkent, 1978. № 560. S. 120–135.

3. Romanov A.N. Avtotransportnaya psixologiya. M.: Akademiya, 2002.

4. Shipshin S.S. Sudebno-psixologicheskaya e`kspertiza psixicheskogo sostoyaniya voditelya po delam o dorozhno-transportny`x proisshestviyax: dis. ... kand. psixol. nauk. M., 1998. S. 236.

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.
The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 27.02.2022; одобрена после рецензирования 28.02.2022; принята к публикации 28.02.2022.

The article was submitted 27.02.2022; approved after reviewing 28.02.2022; accepted for publication 28.02.2022.

ЕВРАЗИЙСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ПРАВА

www.eurasniipp.ru info@eurasniipp.ru +7-917-40-61-340