

ПРОБЛЕМЫ ТЕОРИИ
И ПРАКТИКИ БОРЬБЫ
С ПРЕСТУПНОСТЬЮ

ИЗДАТЕЛЬСТВО ТОМСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

Томск — 1983

Проблемы теории и практики борьбы с преступностью: Сб. статей. — Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1983. — 9 л. — 1 р. 40 к, 500 экз. 1 203 100 000.

В сборнике научных трудов представлены работы преподавателей юридических факультетов, Алтайского, Кемеровского, Томского университетов, Омской и Карагандинской высшей школы МВД СССР.

Авторами исследуются актуальные проблемы криминологии, уголовного и исправительно-трудового права, уголовного процесса и криминалистики.

Для научных и практических работников, студентов юридических факультетов и институтов.

Рецензент — канд. юрид. наук В. В. Тирский

Редакторы: проф. А. Л. Ременсон (отв. редактор), проф. В. Д. Филимонов, проф. Н. Т. Ведерников, доц. М. К. Свиридов

П $\frac{1203100000}{177(012)-83}$ 50—83

© Издательство Томского университета, 1983 г.

ЛИЧНОСТЬ ОБВИНЯЕМОГО КАК ЭЛЕМЕНТ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Н. Т. Ведерников, Ф. В. Исмагилов

В криминалистической характеристике автотранспортных преступлений можно выделить следующие элементы: водитель, транспортные средства, дорога и окружающая среда. Названные элементы криминалистической характеристики несут на себе всю совокупность следов происшедшего преступления, что позволяет установить его механизм, собрать необходимые доказательства и в конечном счете раскрыть и расследовать преступление. Каждый из элементов криминалистической характеристики занимает свое место и нуждается в самостоятельном изучении, но наиболее активным и потому заслуживающим особого внимания является первый элемент данной системы — водитель. В подавляющем большинстве автотранспортных преступлений именно действия водителя транспортного средства являются причиной преступления и потому психофизиологические свойства личности данного субъекта нуждаются в обстоятельном исследовании.

Лицо, управляющее транспортным средством, выполняя роль оператора, обеспечивает, с одной стороны, целенаправленное использование транспорта, а с другой — путем безопасного управления механическими средствами ограждает общество от потенциального вреда. При нарушении правил безопасности движения человек теряет контроль над управляемой им техникой, которая превращается в слепую и стихийную силу.

Управление транспортным средством представляет собой напряженный труд. Если, например, принять за 100% степень напряжения внимания при чтении, то, как показывают исследования Э. Бена, И. Госковец, И. Штикер, вождение автомобиля в городе загружает внима-

ние примерно на 60%, за городом — на 35%. Причем установлено, что при езде в городе частота пульса у большинства водителей возрастает на 25—50%, а кровяное давление в критических ситуациях — на 30%¹. Эти цифры достаточно убедительно свидетельствуют о тех нагрузках, которые испытывает водитель в условиях современного движения. Как показывает практика, для начинающего водителя эти нагрузки порой оказываются чрезмерными, и нередко он допускает те просчеты, которые и приводят к аварийным ситуациям.

Вместе с тем уместно напомнить, что для изучения личности водителей следователю необходимо знать факторы, которые влияют на состояние организма водителя. Например, в связи с чем водитель применяет такие приемы управления, которые не соответствуют дорожной обстановке, или выбирает такую скорость движения, которая весьма опасна согласно дорожным условиям? Эти вопросы могут быть удовлетворительно решены в области психофизиологического исследования организма водителя².

Известно, что физиологические сдвиги в организме водителя, нарушающие нормальное его состояние, и протекание психических процессов могут быть вызваны следующими обстоятельствами:

- а) условиями, создающимися на рабочем месте;
- б) воздействием внешней среды на органы чувств;
- в) воздействием внешней среды на правильность восприятия элементов дорожной обстановки и на скорость протекания психических процессов.

Ни в одном из исследованных нами уголовных дел следователями не обращалось внимание на рабочее место водителя. Не вызывает сомнений, что этот фактор весьма ощутимо влияет на его физическое состояние, отвлекает от управления транспортом. А между тем

¹ См.: Бена Э., Госковец И., Штикар И. Психология и физиология шофера. М.: Транспорт, 1965, с. 96.

² В литературе, посвященной анализу дорожно-транспортных происшествий, неоднократно указывалось на необходимость тщательного изучения психофизиологических факторов организма водителей. См.: Лобанов Е. М. Проектирование дорог и организация движения с учетом психофизиологии водителя. М., 1980, с. 7—41; Боровский Б. Е. Психологические факторы как причины дорожно-транспортных происшествий. Л., 1979, с. 42.

именно рабочее место водителя может быть причиной дорожного происшествия.

Нам представляется целесообразным в каждом дорожном происшествии произвести обследование рабочего места водителя. Из практики известно, если эта работа проводится следователем на месте происшествия с участием водителя, то может быть выяснено, что фактором, отвлекающим водителя от управления, явилось водительское кресло. Главные требования к рабочему месту — подгонка и удобства сиденья. От этого зависит посадка водителя. Неудобная посадка затрудняет координацию и точность действия водителя, приводит к быстрой усталости.

Полагаем, что во всех случаях требуется тщательное обследование рабочего места водителя грузового транспорта, так как водители нередко бросают за спинку сиденья инструменты, запасные части, даже ведра. Поэтому выяснение того, в каком положении находилась спинка сиденья в момент происшествия, имеет существенное значение в процессе расследования.

Кроме того, на наш взгляд, у отечественных автомобилей имеется конструктивная недоработка относительно водительского места.

Водительское сиденье представляет собой кресло из металлического остова, пористого синтетического материала (поролон), обтянутого кожезаменителем. Однако за время многочасового нахождения за рулем у водителя происходит обильное потовыделение, а поролон, впитывая влагу длительное время, становится влажным. От этого неудобства водитель часто меняет положение тела на сиденьи, «ерзает» на нем в поисках наиболее удобного положения. Естественно, это ведет к тому, что он отвлекается от управления транспортом.

Анализ исследованных уголовных дел показывает, что зрение водителя является основным источником информации для точного управления транспортным средством.

Установлено, что большинство дорожно-транспортных происшествий вызвано именно нарушением нормального функционирования глаз или тем, что водитель не знаком или не учитывает изменения функций зрения в конкретной дорожной обстановке. Проведенные ис-

следования показали³, что этот орган чувств обеспечивает более 98 % всей информации о дорожной обстановке.

Поле зрения определяет ту часть окружающего пространства, которую может видеть неподвижный глаз без поворота головы. Поле зрения следует отличать от поля обзора, которое определяется величиной зоны просматриваемой подвижными глазами, независимо от положения головы.

Осуществляемое двумя глазами рассмотрение предмета позволяет видеть его наиболее отчетливо. Периферийная часть поля зрения — периферийное зрение — характеризуется высокой чувствительностью к мельканиям и движению объектов. Но, позволяя обнаружить появляющиеся в этой зоне объекты, периферийное зрение не дает их четкого различия. Однако периферийное зрение непосредственно влияет на распределение внимания при управлении транспортом, оно позволяет водителю выбирать наиболее опасный в данный момент объект на дороге и в придорожном пространстве. При расследовании происшествия следователю необходимо выяснить у водителя, какой частью поля зрения был обнаружен им объект опасности. Можно получить точные данные, если водителю смоделировать место происшествия.

Поле зрения водителя уменьшается с увеличением скорости. По данным исследований Е. М. Лобанова, угол периферийного зрения изменяется так: в состоянии покоя угол зрения 120—160°; при скорости 50 км/час — 105°; при скорости 90—100 км/час — 40—42°⁴.

Угол периферийного зрения уменьшается также при снижении освещенности дороги. Уменьшение угла периферийного зрения может быть причиной дорожного происшествия. Водитель может не заметить объекты, на-

³ См.: Андреев Е. А., Вергилес Н. Ю., Ломов Б. Ф. К вопросу о механизме движения глаз. — В сб.: Вопросы психологии. М., 1973, № 1, с. 3—17; Гуго Глязер. Автомобиль, самолет и медицина. М.: Медицина, 1972, с. 12—14; Боровский Б. Е. Исследование факторов, обуславливающих дорожно-транспортные происшествия. Л., 1980, 14 с.

⁴ См.: Лобанов Е. М. Роль человеческого фактора в организации и безопасности движения. — Тр. МАДИ. 1968, вып. 27, с. 89—102.

правляющиеся на полосу движения его транспорта, например, идущего пешехода⁵.

Физиологическое воздействие на глаза человека оказывает не освещенность предмета, а его яркость, то есть количество света, отраженного предметом.

Путем фундаментальных исследований установлено, что обязательным условием хорошей видимости предмета является неодинаковое излучение или отражение света предметом и фоном, на котором он находится, то есть наличие контраста между рассматриваемым предметом и его фоном⁶. Вот почему, если контрастность недостаточна, то возникает эффект маскировки. Иными словами, рассматриваемый предмет, даже несмотря на достаточную освещенность, остается практически невидимым. Например, автомобили, покрашенные в темный цвет (черный, серый, синий, зеленый, темно-бордовый), плохо различимы, и по статистике дорожно-транспортных происшествий эти транспортные средства чаще попадают в автомобильную катастрофу. Кроме того, когда растительность по краям дороги и пешеход в темной одежде имеют одинаковую яркость, то из-за этого водитель не увидит идущего по краю проезжей части или по обочине.

В литературе достаточно подробно сказано о ярких источниках света, создающих блескость и влияющих на зрение водителя⁷, а также об адаптации зрения водителя⁸ (например, при выезде с хорошо освещенной улицы на плохо освещенную, при переключении света фар и т. п.).

Таким образом, как нам представляется, все вопросы, связанные с видимостью водителя в дневное время, а также в темное время суток (связанные с ослеплением и адаптацией зрения) как с возможными причинами

⁵ См.: Дьяков А. Б. Оценка слепящей блескости автомобильных фар методом регистрации электрооограммы.—Автореф. дис. ... канд. техн. наук, М., 1965.

⁶ См.: Карякин Н. А. Световые приборы. М.: Высш. школа, 1975, 22—29 с.

⁷ См.: Левитин К. М. Безопасность движения автомобилей в условиях ограниченной видимости. М.: Транспорт, 1979, 112 с.

⁸ См.: Линде Г. Применение поляризованного света на автомобилях. Доклад фирмы «БОШ» на 6-м симпозиуме НИИавтоприборов. М., 1970, с. 427—441.

происшествия, должны быть выяснены путем допроса водителя и свидетелей. Причем авторы считают целесообразным при производстве следственного эксперимента приглашать в качестве специалиста светотехника и врача-офтальмолога.

Психологический склад личности водителя охватывает те ее качества, которые определяют: особенности протекающих психических процессов (мышление, восприятие, эмоции, воля и др.), биологически обусловленные особенности психики (инстинкты, простейшие потребности, задатки и т. д.), характер, знание, навыки, привычки, умения и др.

Каковы же особенности протекания психологических процессов у водителей?

Находясь за рулем, водитель воспринимает дорожную обстановку. Процесс восприятия связан с пониманием того, каким образом отдельные части наблюдаемых предметов или явлений связаны между собой. Например, если женщина с ребенком переходят дорогу в неустановленном месте, то водитель, наблюдая за ними, воспринимает скорость движения идущих и сравнивает скорость движения своего автомобиля. Далее он решает, как поступить. Посигналить или снизить скорость движения, или объехать идущих сзади.

Процесс восприятия всегда сопровождается различными чувствами. Ребенок, идущий по проезжей части, вызывает у водителя чувство опасения за него, водитель, грубо нарушивший правила движения, — раздражение и т. п.

Процесс восприятия и переработки поступившей информации заканчивается двигательным актом, который является универсальной ответной реакцией водителя — воздействием на органы управления автомобилем. В памяти человека остаются следы двигательных ощущений и их воспроизведение. Эта особенность психики, называемая двигательной памятью, имеет большое значение в образовании навыков и автоматизма в действиях водителя, что следует иметь в виду при выяснении, в частности, способа преступления.

В результате постоянного взаимного влияния восприятия и двигательной реакции возникает определенная последовательность в действиях человека. Так, у водителя действия по переключению передачи, управ-

лению педалями, рычагами и т. п. приобретают характер автоматизма, что позволяет ему больше сосредоточиваться на оценке дорожной обстановки. Поэтому в процессе выявления способа преступления, то есть конкретных действий до, в момент и после дорожного происшествия, водитель на следствии может и не воспроизвести отдельные действия, так как некоторые навыки его вырабатываются до автоматизма. Вот почему следователю необходимо, соблюдая тактические и психологические особенности допроса, помочь водителю вспомнить конкретные действия до аварийной ситуации, в момент и после дорожного происшествия.

Для водителя имеет значение правильное восприятие длительности явлений и скорости, с которой сменяют друг друга отдельные части явления. Восприятие времени позволяет водителю уверенно выполнять какие-либо маневры, принимать решение о своевременности торможения, выбирать скорость движения, принимать решение об обгоне и др.

Восприятие скорости и направления движения вместе с восприятием расстояния и времени лежит в основе так называемого динамического глазомера, являющегося для водителя крайне важным качеством. С его помощью водитель производит комплексную оценку дорожной обстановки, выбирает и осуществляет действия по управлению автомобилем, не создающие опасной или аварийной обстановки.

В процессе глубоких исследований Ю. А. Александровским было установлено, что все психические процессы у человека протекают на фоне эмоционального состояния, которое может действовать как положительно, так и отрицательно на его работоспособность⁹. Для водителя эмоциональное состояние имеет весьма важное значение, когда необходимо принять конкретные действия в определенной дорожной обстановке. Эмоции вызывают в сознании не образ предмета или явления, а переживание.

В работе водителя непрерывно возникают источники эмоционального напряжения в наиболее ответственные моменты его работы, например, при подъезде к

⁹ См.: Александровский Ю. А. Глазами психиатра. М.: Советская Россия, 1977, с. 94—129.

оживленному перекрестку, пешеходному переходу, при развороте и т. д.

Некоторые изменения дорожной обстановки вызывают отрицательные эмоции: испуг, замешательство, растерянность при внезапном появлении какого-либо объекта в пути следования, раздражение и возмущение по поводу поведения других участников движения. При отрицательных эмоциях, в особенности при испуге, в подавляющем большинстве случаев происходит увеличение времени реакции¹⁰, замедление движений и ухудшение их координации.

Одним из нарушений нормальной деятельности водителя, вызванных эмоциями, является напряженность. Напряженность у водителя выражается в скованности его общего состояния, что отражается обычно на координации движений водителя.

Резко выраженная напряженность водителя может быть результатом недостаточных навыков по управлению транспортом, ухудшения видимости, плохой распознаваемости дорожных знаков, высокой интенсивности движения, особенно при встречном и многорядном движениях. Напряженность может быть вызвана и индивидуально-психологическими особенностями водителя: повышенной степенью его возбудимости, неспособностью трезво оценить дорожную обстановку, подчинить свое поведение логике событий.

Другой формой нарушения нормальной работы водителя является растерянность, при которой он вовремя не успевает выполнять нужные действия. Например, водитель должен был, но не сумел быстро осмыслить изменение сложной дорожной обстановки; не смог распределить внимание между различными объектами на дороге или переключиться из-за непроизвольного привлечения внимания к одному из объектов.

Следует отметить, что у малоопытных водителей нередко наблюдается, особенно в сложной дорожной обстановке, тревожное ожидание опасности. Естественно, такой эмоциональный процесс отрицательно влияет на

¹⁰ Время реакции является одной из важнейших психофизиологических характеристик водителя. Скорость, с которой может водитель реагировать на раздражитель, зависит от ряда факторов: вида раздражителя, его интенсивности и др.

правильное решение задачи, вызывает неуверенность водителя в действиях, увеличивает время реакции.

Сильные эмоции, как правило, мешают наблюдению, запоминанию и мышлению. Неоднократно повторяемое в течение короткого времени эмоциональное напряжение может либо вызвать чрезмерную реакцию водителя на сравнительно несложную ситуацию, либо, наоборот, снизить его реагирование на серьезную опасность. В том и в другом случае увеличивается вероятность создания аварийной ситуации.

Отрицательные эмоции у водителя могут быть вызваны плохими отношениями в коллективе, неуверенностью в постановке дела на производстве, неправильным отношением администрации, семейными неприятностями, плохим самочувствием. Эмоциональный же склад человека во многом зависит от его темперамента и черт характера.

Представляет интерес исследование, проведенное М. Б. Афанасьевым. По его результатам выявилось, что водители-аварийщики отличались такими чертами характера, как агрессивность, нетерпимость, склонность к антиобщественным проявлениям, неуживчивость в семье ¹¹.

Выяснение психофизиологических свойств водителя-обвиняемого, установление его эмоционального состояния имеет самое серьезное значение для установления одного из основных элементов криминалистической характеристики автотранспортных преступлений.

¹¹ См.: Афанасьев М. Б. Водителю о дорожном движении. М., 1980, с. 18.