

Е. О. Яковлева*

НЕОБХОДИМОСТЬ ИССЛЕДОВАНИЙ ЭВОЛЮЦИИ МЕТАКОГНИТИВНЫХ СХЕМ ЛИЧНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ В АВАРИЙНЫХ УСЛОВИЯХ

Аннотация. Автором проведен статистический анализ современных показателей дорожно-транспортной преступности. Установлено, что высокое число совершенных ДТП оказывает губительное воздействие не только на экономическую составляющую страны, но и на уровень детского дорожно-транспортного травматизма.

Несмотря на тенденцию сокращения количества дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается высоким. Поэтому преодоление рисков дорожно-транспортного травматизма, по мнению автора, должно строиться не только на основе усилий общественности, но и на устойчивой законодательной базе.

Установлено, что человек является сложной саморегулируемой системой, способной, в зависимости от сложившейся ситуации, гибко использовать свои возможности для достижения требуемого результата и избегать при этом опасности. Одним из залогов его надежности служит профессиональная подготовка. А значит, при осуществлении мер предупредительного воздействия должны в не меньшей мере учитываться специфика неосторожных преступлений и личность водителя.

Анализ основных социально-демографических особенностей осужденных, проведенный автором, позволил сформировать портрет личности дорожно-транспортного преступника. Выдвинуто предположение, что, если выделить наиболее значимые факторы влияния в жизни водителя, виновного в ДТП, станет возможным заранее целенаправленно формировать «правильную» среду развития законопослушного гражданина путем ликвидации негативных элементов.

Разработка нового подхода в уголовной политике, связанного с исследованием психологических особенностей личности водителей транспортных средств, а также с исследованием проблематики эволюции метакогнитивной системы, сформированной под влиянием социальной среды, необходима как исследование способности водителя анализировать собственные мыслительные стратегии и управлять своей познавательной деятельностью, особенно в стрессовых ситуациях, когда в оценке ситуации важна каждая секунда. Тем самым, обусловив необходимость дальнейших исследований, но уже с позиции эволюции метакогнитивных схем личности преступника, сформированных под влиянием внешней среды, в опасных аварийных условиях, автор приходит к выводу о том, что расширение таких теоретических знаний позволит ученым разработать новые копинг-стратегии, которые станут верными средствами контроля водителем себя в стрессовых ситуациях.

Ключевые слова: травматизм, водитель, ситуация, дорожно-транспортное преступление, метакогнитивные схемы, копинг-стратегии.

DOI: 10.17803/1729-5920.2018.136.3.115-127

© Яковлева Е. О., 2018

* Яковлева Елена Олеговна, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры уголовного права Юго-Западного государственного университета
pragmatik-alenka@yandex.ru
305040, Россия, г. Курск, ул. 50 лет Октября, д. 94

Одной из важнейших задач, поставленных в сентябре 2015 г. главами государств на Генеральной Ассамблее ООН, стало сокращение мирового числа дорожно-транспортных преступлений к 2020 г. почти вдвое. Такое на первый взгляд трудновыполнимое решение, несомненно, явилось фактическим признанием дорожно-транспортной преступности как одной из основных причин смертей среди гражданского населения. Так, согласно статистике, приведенной на официальном сайте Всемирной организации здравоохранения (далее — ВОЗ), в 2012 г. дорожно-транспортный травматизм явился главной причиной гибели населения в возрасте от 15 до 29 лет¹. Несмотря на проведение обширных профилактических мероприятий, ужесточения ответственности на законодательном уровне, активную пропаганду общественных объединений и властных структур по обеспечению порядка на дорогах, существует ряд проблем, требующих дальнейшего обсуждения и разрешения.

По данным доклада ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире, подготовленного в 2015 г., на дорогах ежегодно погибает 1,25 млн человек, и с 2007 г. это число не меняется. На фоне быстро растущего уровня моторизации такая стабилизация вопреки прогнозируемому росту числа случаев смерти свидетельствует о достигнутом прогрессе. Однако для выполнения задач по обеспечению безопасности международного дорожного движения в рамках Целей в области устойчивого развития этих усилий по снижению смертности в результате ДТП явно недостаточно².

В соответствии с Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О безопасности дорожного движения» приоритетным направлением обеспечения безопасности дорожного движения является охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения степени тяжести их

последствий. Согласно статистике, приведенной на официальном сайте ГИБДД МВД России, в 2015 г. было совершено 184 000 ДТП, погибло 23 114 человек, 231 197 человек были ранены. Уже в период с января по июль 2016 г. произошло 73 099 дорожно-транспортных происшествий, в которых погиб 8 181 человек, 92 588 человек были ранены. Из указанного числа по вине водителей транспортных средств было совершено 63 254 ДТП, 6 844 человека погибли, 83 646 были ранены.

Россия входит в число тех стран, показатели которых вызывают озабоченность, связанную с огромным числом пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий. Согласно официальной информации, представленной порталом правовой статистики Генеральной прокуратуры РФ, Россия занимает второе место в мире по количеству смертей в результате ДТП на 100 000 человек населения.

Согласно докладу Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения (НИЦ БДД) МВД России в первом полугодии 2016 г. в Российской Федерации продолжилась тенденция сокращения количества дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших. Вместе с тем уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается высоким — в каждом девятом ДТП погибли люди. Тяжесть последствий ДТП (число погибших на 100 пострадавших), несмотря на снижение относительно аналогичного периода прошлого года (далее — АППГ), осталась высокой (8,1). Всего на улицах и дорогах страны произошло 72 886 (–9,2 %) ДТП, в которых погибли 8 149 человек (–17,1 %) и ранен 92 321 человек (–8,7 %)³.

В 2014 г. сотрудниками НИЦ БДД МВД России А. А. Акишиным и А. В. Лопаревым было проведено исследование тяжести последствий от ДТП, причиненных по вине водителей транспортных средств. Наибольшую степень тяжести последствий по-прежнему занимают выезд на встречную полосу движения и превышение скоростного режима. Третье место занимают случаи совершения ДТП в состоянии алкогольного или иного опьянения. Несомненно, такие

¹ Global status report on road safety 2015 // URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ (дата обращения: 27.07.2016).

² Global status report on road safety 2015 // URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ (дата обращения: 27.07.2016).

³ Аналитические обзоры состояния безопасности дорожного движения // URL: https://ницбдд.мвд.рф/resources/analytical_reviews (дата обращения: 28 июля 2016 г.).

правонарушения приводят к наиболее тяжким последствиям⁴

Дорожно-транспортная смертность отражается не только на экономической составляющей нашей страны, унося жизни трудоспособного, занятого в профессиональной сфере населения, но и менее защищенной категории граждан — детей. Поэтому большое внимание среди специалистов в области права уделяется рассмотрению детского дорожно-транспортного травматизма.

По мере взросления дети постепенно становятся теми или иными участниками дорожного движения: пешеходами, велосипедистами, пассажирами и т.д., что создает потенциальную угрозу для их жизни и здоровья. Кроме того, даже не являясь участником дорожного движения, дети по-прежнему уязвимы перед опасными действиями водителей транспортных средств, так как проживают или играют вблизи дорог. Таким образом, социальная острота проблемы диктует необходимость активизации образовательных учреждений, повсеместного введения в действие программ профилактических мероприятий по предотвращению ДТП с участием детей. Несомненно, в России имеется широкий спектр полномочий для обеспечения безопасности детей на дорогах страны. Так, к примеру, в дни летних каникул, когда юные пассажиры выезжают к местам отдыха и возвращаются обратно, сотрудники Госавтоинспекции России должны не только сопровождать колонны автобусов, осуществляющих массовую перевозку детей к местам отдыха и обратно, но и более тщательно реализовывать надзорную функцию по отношению к водителям и организациям, занимающимся такими перевозками. Для соблюдения безопасности правилами запрещены любые организационные перевозки детей в ночное время.

Незащищенность подрастающего поколения прямо отражается на статистических показателях дорожно-транспортного травматизма. Так, согласно официальным данным ГИБДД МВД России, в 2015 г. был зафиксирован рост числа погибших детей-велосипедистов на 14,7 %, погибших детей на пешеходных переходах — на 5,8 %. Число погибших граждан по неосторожности детей-велосипедистов возросло на 4,8 %. По состоянию на 03.07.2016 увеличилось число

погибших детей в возрасте до 16 лет на пешеходных переходах (+4,5 % к АППГ), число совершенных ДТП с участием детей-велосипедистов (+0,6 к АППГ) и число раненых при этом водителей (+1,3 %). В том числе наблюдается тенденция к росту автодорожной преступности по вине самих несовершеннолетних. Так, на 5,1 % возросло число ДТП, совершенных по вине детей-велосипедистов, на 5,2 % — число раненых граждан от указанных действий. Абсолютный рост (100 %) наблюдается по числу погибших по вине детей — водителей механических транспортных средств (мопедов и приравненных к ним транспортных средств).

Причинами таких показателей могут служить многие факторы, одним из которых, на наш взгляд, является уровень их когнитивного развития. Большинство представлений о правилах поведения на дорогах, а также в аварийных ситуациях вырабатываются у детей к более старшему возрасту. А пока они ограничиваются лишь опытом, полученным либо от общения со сверстниками, либо от родителей, поведение которых служит эталоном для них. Поэтому примеры неправомерного поведения на дорогах со стороны взрослых (наиболее часто — переход дороги в неположенном месте) зачастую имеют следствием такое же необдуманное поведение детей.

Следующей причиной служит тяга детей к рискованному поведению, получению адреналина от происходящих процессов, желание завоевать авторитет среди сверстников, которые в период формирования личности имеют огромный вес для подростка, тем самым он решает для себя, к примеру, управлять угнанным автомобилем в состоянии алкогольного опьянения.

Так, риски для детей могут быть связаны с их небольшим ростом, что затрудняет возможность водителей разглядеть их сразу при движении на высокой скорости. Весомое число погибших и раненых детей в результате ДТП можно объяснить и тем, что они наиболее уязвимы к механическим травмам. В предотвращении смертей весомая роль отводится и квалифицированным действиям медицинского персонала, от которых зависит исход событий. Говоря о рисках для детей — водителей велосипедов, нельзя не упомянуть о мерах и предметах предосторожности (шлемы, наколенники и т.д.), отказ от использования которых

⁴ Акишин А. А., Лопарев А. В. Основные причины и условия возникновения ДТП на территории России в 2014 году. Тяжесть последствий от ДТП // Инновационные технологии в науке и образовании. 2015. № 3. С. 354—356.

повышает уязвимость ребенка на дороге. Это же правило касается детей-пассажиров при использовании детских удерживающих кресел.

Преодоление рисков дорожно-транспортного травматизма, по нашему мнению, должно строиться не только на основе усилий общественности, но и на устойчивой законодательной базе.

Развитие современного законодательства невозможно представить без учета современных методик борьбы с автодорожной преступностью, складывающейся в результате взаимодействия таких категорий, как «среда» — «водитель» — «автомобиль» — «дорога». Представленная система, именуемая в дальнейшем механизмом дорожно-транспортного преступления, позволяет рассмотреть происшествие с учетом того, как оно возникло, при каких условиях протекало и чем завершилось. В то же время механизм отражает поведение субъектов преступления, которое складывается из оценки сложившейся ситуации (зачастую созданной самим водителем механического транспортного средства), ее восприятия и придания значимости, определяющей исход события. Исследования в области криминологии позволяют констатировать тот факт, что анализ причин, условий и механизма преступного поведения, в том числе неосторожного, невозможен без учета особенностей провоцирующих ситуаций, различных по своему содержанию и происхождению. Так, применительно к ст. 264, 264.1 УК РФ нами было установлено, что уголовно наказуемые ситуации могут быть порождены:

- действиями водителей транспортных средств — неосторожных преступников;
- действиями потерпевших и иных участников дорожного движения, но при условии вины водителя.

В то же время немаловажную роль в создании аварийных ситуаций играют условия внешней среды (туман, дождь, снегопад и т.д.), техническое состояние транспортных средств (неисправности тормозной системы, рулевого управления и т.д.), неудовлетворительное состояние дорог (ямы, выбоины, отсутствие дорожной разметки и т.д.).

Не вызывает сомнений, что и те, и другие причины и условия могут сочетаться в раз-

личных вариациях. Так, к примеру, одни лишь погодные условия в виде тумана, создающего плохую видимость, не могут служить однозначной причиной ДТП, так как водитель самостоятельно решает, с какой скоростью ему стоит продолжать движение и какой прием маневрирования следует совершить. В результате превышения скоростного режима происходит процесс перехода сформированной условиями внешней среды опасной ситуации в аварийную, формируемую самим водителем. Именно поэтому так очевидна роль действий неосторожного преступника при установлении вины в совершенном деянии. Однако такая совокупность причин и условий значительно усложняет процесс доказывания правоприменителями степени вины водителя и его возможности избежать негативных последствий в процессе расследования уголовных дел.

Так, результаты расследования уголовных дел по ст. 264 УК РФ за 2015 г. по данным, приведенным на сайте ГИБДД МВД России, следующие. Количество преступлений, уголовные дела о которых находились в производстве на начало отчетного периода или зарегистрированы в отчетном периоде, составило 33 043; количество преступлений, зарегистрированных в отчетном периоде, — 26 347; количество преступлений, уголовные дела и материалы о которых окончены расследованием либо разрешены, — 24 659; осталось преступлений (независимо от времени совершения и регистрации), следствие по которым в отчетном периоде впервые приостановлено за нерозыском или неустановлением лиц, подлежащих привлечению в качестве обвиняемых, — 2 392; выявлено лиц, совершивших преступления, — 26 101.

Человек является сложной саморегулируемой системой, способной, в зависимости от сложившейся ситуации, гибко использовать свои возможности для достижения требуемого результата и избегать при этом опасности. Учитывая, что совершение преступления становится возможным благодаря ошибке водителя, обусловленной ситуацией, субъект данных преступлений должен обладать качествами, достаточными для обеспечения безопасности движения⁵. Так, психологи выделяют четыре фактора, обуславливающих способность че-

⁵ Байбарин А.А., Ефимова Е. О. Роль личности и ситуации при совершении дорожно-транспортных преступлений // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия «История и право». 2013. № 4. С. 54—61.

ловека противостоять опасности: чисто биологический, вытекающий из природных свойств человека и проявляющийся в бессознательной регуляции (защита жизни); индивидуальные особенности психического отражения и психических функций человека; опыт человека, его навыки, знания, умения; побуждение к действиям, интересы⁶.

При подготовки профессионального (а иначе — надежного) водителя, полагаем, необходимо добиваться верной оценки водителем сложившейся ситуации, моментального прогноза развития событий и принятия решения, оптимального для того или иного случая. Критериями такой модели поведения должны выступать не только качество профессиональной подготовки, зачастую обусловленной стажем вождения, но и набор психофизиологических особенностей личности: внимательность, концентрированность, самообладание, осторожность, предусмотрительность, развитое чувство интуиции и т.д. Исходя из такого спектра характеристик, возможно судить о «качественности» водителя, способного или не способного совершить ДТП.

Одним из залогов надежности водителя служит его профессиональная подготовка. Современная подготовка водителей в автошколах свидетельствует о снижении качества преподаваемых дисциплин, определенных приказом Министерства образования и науки РФ от 26.12.2013 № 1408 «Об утверждении примерных программ обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий». Изменились как структура подготовки водителей, так и распределение часов, отводимых на изучение тех или иных дисциплин. Стоит отметить, что стремление администрации автошкол к хорошим показателям статистики выпуска обучающихся, а соответственно, рейтингу в условиях конкуренции, приводит к тому, что будущих водителей подготавливают в большей степени лишь к успешному прохождению внутренних экзаменов и испытаний в ГИБДД, нежели к оперативным действиям при опасной ситуации. К примеру,

случается, что при обучении приемам маневрирования ученикам не объясняется принцип действия транспортного средства, а лишь доводится информация о том, сколько оборотов руля следует совершить и при сближении с какими зрительными объектами на автодромах это необходимо начать делать для того, чтобы не задеть ограничитель и успешно продемонстрировать сотрудникам Госавтоинспекции навык, к примеру, параллельной парковки автомобиля.

Сходной точки зрения придерживаются А. И. Петров, А. В. Писцов, Е. Н. Шаповалова, Т. А. Ворошилова, поставившие перед собой задачу дать ответ на вопрос о рациональности распределения времени на профессиональную подготовку между дисциплинами в рамках того баланса времени, который сегодня отводится на обучение, и навыками безопасного управления автомобилем. По результатам проведенного ими социологического опроса среди 193 респондентов, была установлена тенденция по смещению акцентов в понимании важности различных дисциплин при росте стажа управления автомобилем. Так, опытные водители в большей степени, чем начинающие, отмечают важность таких дисциплин, как «Основы управления транспортными средствами» и «Психофизиологические основы деятельности водителя», а постепенное снижение важности дисциплины «Основы законодательства в сфере дорожного движения» обуславливается недооценкой Правил дорожного движения у водителей с высоким стажем, что является следствием накопленного опыта вождения (см. табл.)⁷.

Улучшение качества подготовки будущих водителей, а равно повышение их надежности, является одним из основных начал в деятельности автошкол по предупреждению дорожно-транспортного травматизма.

Однако одними лишь усилиями преподавательского состава, к сожалению, в настоящих условиях дорожного движения не обойтись. Интенсивные темпы автомобилизации в стране, рост числа водителей-новичков заставля-

⁶ Карагачева М. В., Кедич С. И., Ситников В. Л., Старцева К. С. Жизнестойкость и копинг-стратегии — личностные ресурсы водителей // Человек и транспорт. Эффективность. Безопасность. Эргономика : материалы III Международной научно-практической конференции (15—18 сентября 2014 г., Санкт-Петербург). СПб. : ПГУПС, 2014. С. 50—53.

⁷ Петров А. И., Писцов А. В., Шаповалова Е. Н., Ворошилова Т. А. Место и роль водителя транспортного средства в формировании аварийной ситуации // Техника и технологии строительства. 2015. № 4 (4). С. 23—31.

Ответы респондентов о степени важности различных дисциплин, преподаваемых в автошколах (математическое ожидание распределения ответов респондентов), %

ДИСЦИПЛИНА	ГРУППА РЕСПОНДЕНТОВ (КОЛИЧЕСТВО РЕСПОНДЕНТОВ)				
	Обучающиеся в автошколах (26 чел.)	Автолюбители со стажем до 3 лет (33 чел.)	Автолюбители со стажем от 3 до 10 лет (34 чел.)	Автолюбители со стажем более 10 лет (47 чел.)	Работники транспортной отрасли (53 чел.)
Устройство автомобиля	12,1	12,5	14,2	12,3	10,9
Основы законодательства в сфере дорожного движения	26,9	25,4	19,9	19,1	16,2
Основы управления транспортными средствами	18,4	23,3	24,2	25,4	26,7
Основы экономики труда производства	13	5,2	7,9	6,2	6,7
Психофизиологические основы деятельности водителя	19,3	21,4	21,5	22,9	24,9
Первая помощь при ДТП	10,3	12,2	12,3	14,1	14,6

ет многих авторов задуматься о применении таких методик и подходов к исследованию личности водителей, которые помогут в дальнейшем предугадать возможность совершения ими ДТП, так называемую «группу риска». Несомненно, важны исследования в области криминологии и юридической психологии для возможности установления психологических особенностей личности водителя, виновного в совершении ДТП.

Изучение индивидуальных истоков неосторожных преступлений с точки зрения психологии позволило выявить их психологические корни — связь с установками, взглядами, принципами личности, т.е. с ее социальными позициями. Совершение неосторожных преступлений объясняется главным образом такими особенностями человека, как социальная безответственность, недисциплинированность, беспечность, завышенная самооценка, пренебрежительное отношение к выполнению своих должностных обязанностей и правил предосторожности, невнимательность, отсутствие опыта. А значит, при осуществлении мер предупредительного воздействия должны в не меньшей мере учитываться специфика неосто-

рожных преступлений и личность неосторожного водителя.

Личность преступника всегда была одной из центральных проблем всех наук криминального профиля, и попытка ее анализа в механизме преступного поведения делалась многими исследователями не только в области криминологии и уголовно-правовых наук, но и психологии. Она представляет собой сложное структурное понятие. С целью дополнения имеющегося материала по поводу личностных характеристик неосторожных преступников, а также получения новых выводов и разработки положений на их основе, нами было проведено анкетирование 130 лиц, осужденных к лишению свободы за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ. По результатам опроса мы пришли к выводу, что лица, привлекаемые к ответственности за преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, представляют собой активную, трудоспособную часть занятого в производственной сфере населения.

Данные, полученные нами путем анкет-опроса, позволили выявить сходные черты у осужденных в части их готовности к неочи-

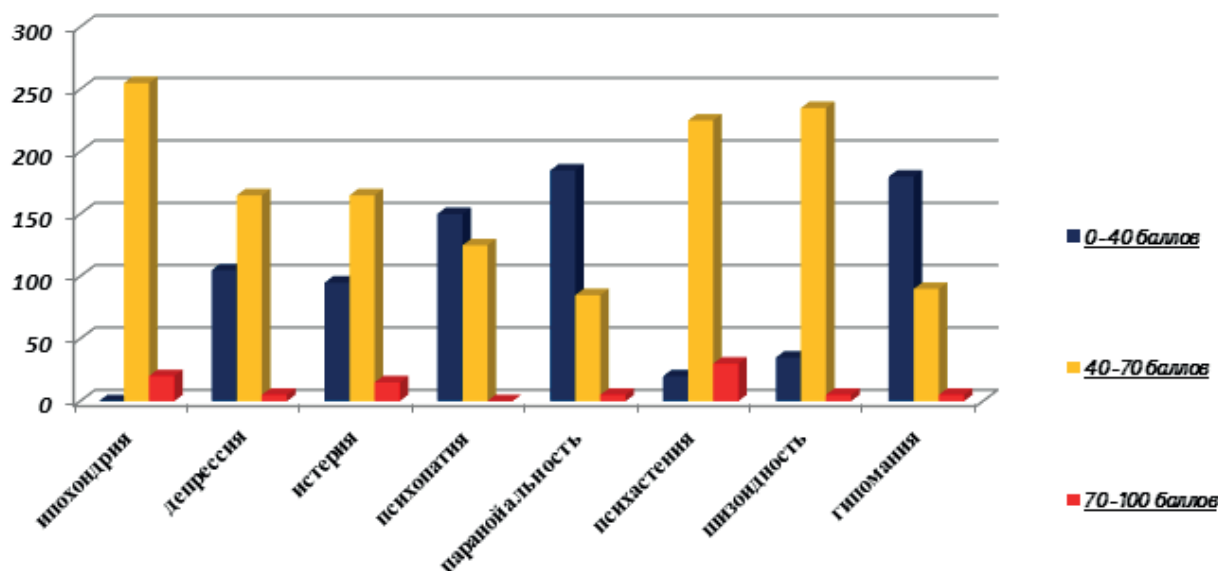
данностям и осмтрительности. Так, результаты свидетельствуют, что большинство водителей, несмотря на отбывание наказания за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, до сих пор сохраняют уверенность в себе как в водителе. Так ответили 88 человек из 130 (67,7 %), 38 из них в целом уверены, но признают, что случаются срывы, и только 4 человека (3,1 %) уверены, но не очень. Не нашлось ни одного осужденного, полностью не уверенного в своих силах в качестве водителя транспортного средства. Аналогичные результаты были нами получены при ответе осужденных на вопрос о том, умеют ли они принимать быстрые решения. Анализ вышеуказанных показателей привел нас к выводу о том, что лицо, управляющее автомобилем, является порой не только безответственным, но и излишне самоуверенным в себе, азартным, убежденным в безнаказанности своих действий. Это выражается в так называемом «лихачестве», когда водителю присуще желание показать свое превосходство над другими участниками дорожного движения. Это не только их беспечность и нетерпимость, но и грубая неосторожность, которая способствует возникновению аварийных ситуаций. Водитель часто переоценивает свои способности, оказываясь на деле невнимательным, что влечет неправильную оценку ситуации автодорожного преступления.

Анализ основных социально-демографических особенностей осужденных, опрошенных нами, позволил сформировать портрет лично-

сти дорожно-транспортного преступника. Это мужчина в возрасте 19—30 лет, со среднеспециальным техническим образованием, стаж вождения которого составляет от 5 до 10 лет, управляющий легковым автомобилем чаще в состоянии алкогольного или иного опьянения, ранее разово или неоднократно привлекавшийся к административной ответственности за нарушение ПДД РФ на технически исправном транспортном средстве. Качествами, присущими такому водителю, являются излишняя самоуверенность, а также низкий уровень культуры вождения.

Изучение внутренних психологических факторов личности рассматриваемой категории преступников, на наш взгляд, способно выявить психологическую основу для понимания и разработки дальнейших профилактических мер по предупреждению неосторожной преступности.

Так, разработанный нами в ходе психологического тестирования (MMPI) психологический «портрет» личности дорожно-транспортного преступника обладает такими свойствами, как: напряженность, тревожность, взрывчатость, эмоциональная неустойчивость, ярко выраженное ощущение вины, эгоцентричность, импульсивность, нетерпеливость, верность своим критериям, гордость своей ценностью, упрямство, выраженное чувство соперничества, враждебность, болтливость, избалованность. Такой водитель пытается привлечь внимание окружающих своей лихой ез-



Баллы осужденных по результатам психологического тестирования MMPI

дой, желая установить с ними эмоциональные отношения.

В результате проведенного нами опроса осужденных мы выявили типичные психологические свойства личности неосторожного преступника, виновного в автодорожном преступлении. Общие характеристики наиболее распространенных шкал («Гипомания», «Паранойяльность», «Психопатия») свидетельствуют о социальной дезадаптации водителей (см. рисунок).

В экстремальных ситуациях водители с такими характеристиками легко теряются и склонны к эмоциональной, а не рациональной, спокойной реакции на угрозы. Все это приводит к дезорганизованному поведению в аварийной ситуации, увеличению количества ошибок. Поэтому возникло предположение, что, если выделить наиболее значимые факторы влияния в жизни водителя, виновного в ДТП, возможно будет заранее целенаправленно формировать «правильную» среду развития законопослушного гражданина путем ликвидации негативных элементов. Но для такого исследования необходим целый комплекс мероприятий — как проведение анкетирования среди осужденных водителей, так использование психодиагностики, направленной на установление скрытых личностных особенностей, сформированных, к примеру, под влиянием взаимодействия членов семьи.

По результатам проведенного нами психологического тестирования 275 лиц, отбывающих наказание в колонии-поселении за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, возникло предположение в части сходства профилей водителей, ранее никогда не привлекавшихся к уголовной ответственности за ДТП, по психологическому тестированию с уже осужденными за эти преступления — вероятностью совершения ими таких же уголовно наказуемых деяний больше. Иными словами, наличие у водителей сходных черт характера, темперамента, настроения и иных психологических свойств с личностью неосторожного преступника, совершившего дорожно-транспортное преступление, может характеризовать его как «потенциальную угрозу» с отнесением к соответствующей группе риска. Однако для того, чтобы данное суждение стало верным, необходимо сделать всесторонний анализ личности преступника, его психики и нравственной позиции.

Интересно отметить, что нами была установлена взаимосвязь профилей неосторожных преступников и инспекторов отдельного батальона ДПС ГИБДД УМВД России, которые проявили себя как наиболее приближенные по психологическим свойствам к категории неосторожных преступников, совершивших преступления при эксплуатации автомобильного транспорта. Важным является то, что у всех исследованных нами категорий граждан на пике преобладания над нормальными показателями находится шкала «Паранойяльность», которая выступает, по нашему мнению, главной характеризующей составляющей потенциальных неосторожных преступников. Установление именно таких особенностей в психологических профилях лиц позволило нам выявить своего рода группу риска, т.е. потенциальных возможных будущих виновников ДТП.

Изложенное свидетельствует о том, что в условиях глобальной автомобилизации огромное значение приобретает включение в структуру судебно-следственных исследований вопросов, связанных с выявлением психологических и психофизиологических механизмов субъектов преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ. На наш взгляд, это может не только повысить качество расследования автотранспортных преступлений, но и обеспечить правильность выбора той или иной нормы закона при квалификации содеянного ДТП. В свою очередь, считаем, что такие действия способны в дальнейшем повлиять и на индивидуализацию мер ответственности и наказания неосторожных преступников за данную категорию деяний.

Криминологическое исследование роли ситуации в совершении ДТП в рамках нашего исследования включило в себя не только анализ психологических свойств индивида, но и его этические характеристики. Ведь перед тем как нарушить правила дорожного движения у человека всегда имеется возможность выбора и отказа от противоправного поступка. Разные по объему и масштабу ситуации всегда требуют от водителя принятия конкретных действий, в том числе и уклонения от них. Поэтому немаловажно, по нашему мнению, при назначении судьей наказания обратить внимание и на мировоззренческие взгляды и моральные принципы виновного в автодорожном преступлении. Ведь именно посредством его убеждений и представлений о законном и противоправном поведении делается моральный выбор.

Выбор водителя транспортного средства всегда совершается путем индивидуального решения. Однако это вовсе не предполагает, что поведение человека конструируется независимо от объективности ситуации, а только лишь посредством его внутренней активности. Важно заметить, что все воздействия внешней среды перерабатываются индивидом в соответствии с уже накопленным жизненным опытом, намерениями, склонностями, целями и т.д.

Результат взаимодействия личности в провоцирующей ситуации, а иначе — ситуации выбора, во многом зависит от ее нравственной устойчивости. Данное свойство индивида является существенным, так как оно позволяет ему избирательно относиться к воздействиям объективной действительности и определить линию поведения. Нравственно устойчивый человек имеет возможность не только менять манеру своего поведения, но и ограждать себя от воздействия условий ситуации автодорожного преступления. Устойчивость личности, на наш взгляд, является залогом возможности успешно миновать негативные последствия дорожно-транспортных происшествий. Таким образом, нацеленность на отдаленный результат, в данном случае на предвидение негативных последствий от ДТП, является основой формирования устойчивости водителя. Ведь именно по причине нежелания или неспособности прогнозировать свои действия, в результате постановки своих потребностей и целей выше остальных, совершается большинство автодорожных преступлений.

Разработка нового подхода в уголовной политике, связанного с исследованием психологических особенностей личности водителей транспортных средств, а также с исследованием проблематики эволюции метакогнитивной системы, сформированной под влиянием социальной среды, необходима как исследование способности водителя анализировать собственные мыслительные стратегии и управлять своей познавательной деятельностью, особенно в стрессовых ситуациях, когда в оценке ситуации важна каждая секунда. Несомненно, метакогнитивные схемы позволяют контролировать протекание когнитивных процессов, изменять направление, концентрироваться на чем-то определенном и т.д. Такой подход, по нашему мнению, позволит дать ответ на немаловажный вопрос: «Почему при одинаковом наборе теоретических познаний в области Правил дорожного движения и протекании оди-

наковых когнитивных процессов имеют место быть случаи различного поведения водителей в опасных условиях аварийных ситуаций?».

Для эффективного принятия решений при ДТП и для успешной рационально-поведенческой терапии важны зрелость и сформированность метакогнитивных процессов субъекта, в частности процессов регуляции деятельности. На это, по сути, направлен эффективный коучинг на обучение субъекта самостоятельно осуществлять изменения, учиться, оценивать жизненный опыт и ситуации, модифицировать жизнедеятельностные стратегии. Это означает, что одним из основных механизмов воздействия коуча выступают именно метапознавательные процессы, в особенности целеполагание, рефлексия, принятие решений, оценивание, прогнозирование и т.п.

С помощью метапознавательных механизмов сформулированные общие цели и задачи деятельности связываются и опосредуются четырьмя основными аспектами психической жизни субъекта: когнитивным, эмоциональным, поведенческим и ситуационным (адаптационным). Таким образом, теоретическим основанием коучинга должна выступать комплексная модель метакогнитивных детерминант, включающая изменения, происходящие как на индивидуально-когнитивном, так и на социокогнитивном уровне, поскольку именно взаимодействие этих двух уровней отвечает за успешное освоение субъектом новых сложных форм адаптационного поведения, что крайне важно при сознательном проецировании водителем транспортного средства аварийных ситуаций.

Подробно об этом подходе к исследованию указывается в Транстеоретической модели изменений (ТМИ), которая верно определяет три базовых — метакогнитивных по своей структуре компонента сознания, несущих основную нагрузку и изменяющихся в процессе глубоких личностных трансформаций: процессы принятия решений, самосознание и привычные когнитивные схемы. Изучение и анализ процесса таких изменений в личности неосторожных преступников имеет принципиально важное значение и представляет собой сложный континуум, включающий в себя последовательно сменяющиеся стадии изменений: резистентность, готовность, изменения, закрепление новых социокогнитивных конструктов. Регуляторами этого процесса выступают рефлексивные механизмы самомониторинга, самооценива-

ния и «самореагирования» — процесса, направленного на изменение когнитивных схем в ответ на изменение связанных с ними или ключевых компонентов сознания. При этом рефлексивные процессы рассматриваются как необходимые для успешного личностного развития и роста субъекта и, таким образом, подлежащие развитию и формированию.

Если принять точку зрения о том, что средовые влияния действуют на способности водителей через метакогнитивную систему, то станет ясно, почему существующие на сегодняшний день методики подготовки водителей не так совершенны, как, собственно, и система профилактических мероприятий, проводимых органами государственной власти. Она ориентирована в основном на ликвидацию условий совершения ДТП, но никоим образом не на их причину — действия водителя транспортного средства, предпринятые в результате ложной или ошибочно заложенной метакогнитивной стратегии, которая отвечает за рефлексивную (мышечную) реакцию в аварийных условиях. Это обуславливает необходимость подготовки новых подходов в образовательном процессе для указанной категории лиц с целью недопущения совершения новых преступлений, которые являются одной из планируемых для решения задач в рамках нашего исследования.

Идея подготовки на законодательном уровне предложений по внедрению в деятельность органов ГИБДД практики проведения психологического тестирования водителей транспортных средств перед выдачей прав на управление автомобилем, а также при замене таковых, к сожалению, до сих пор пока не нашла отражения в деятельности указанных структур, несмотря на успешное функционирование, к примеру, при приеме на работу в органы государственной власти, органы, отвечающие за состояние безопасности населения от преступных посягательств. Данное предложение интересно и заслуживает внимания, так как оно неразрывно связано с возможностью получения достоверных и полных данных, касающихся «профиля» неосторожного преступника. Действие программы связано с разработкой следующих стадий ее осуществления:

1. Психологический анализ особенностей личности граждан, претендующих на получение водительских прав, а также тех водителей, права которых подлежат, согласно законодательству, замене ввиду окончания срока действия.

2. Создание единой архивной базы результатов исследования, включающей систематизацию сходных по качеству и количеству признаков психологических особенностей личности, полученных в ходе обязательного тестирования.
3. Незамедлительное психологическое тестирование лиц, осужденных за совершение дорожно-транспортных преступлений, при условии, если они являлись предыдущими респондентами и проходили тестирование, будучи еще невиновными.
4. Анализ и сравнительная характеристика профилей осужденных за ДТП лиц и профилей этих же лиц, ранее не привлекавшихся к ответственности.
5. Подготовка выводов, касающихся эволюции психических особенностей профилей водителей до и после совершения ДТП. Установление единых факторов средового влияния на развитие копинг-стратегий, приведших к ошибочному поведению водителя. Решение проблемы высокого уровня не только дорожно-транспортной преступности в России, но и неосторожной преступности в целом (связанной с выполнением профессиональных обязанностей и функций), возможно, на наш взгляд, только при такой успешной поэтапной реализации стадий методики психологического тестирования личности правопослушного водителя в сравнении с личностью преступника, формировавшегося под условиями социальной среды. Несомненно это широкомасштабная работа, однако она необходима для истинного установления единого профиля неосторожного преступника.

Диагностика особенностей личности является сложным процессом, требующим комплексного подхода. Проблему психофизиологического отбора и надежности профессиональной деятельности водителей и их кандидатов возможно решить только путем внедрения разработанного диагностического комплекса. Результаты исследований многих авторов говорят о назревшей необходимости включения в систему отбора водителей вместе с медицинским обследованием психологической диагностики, что должно способствовать предотвращению аварийных ситуаций на дорогах, а равно уменьшению экономических потерь.

Сторонником нашей теории выступают О. А. Панченко, М. В. Гаража, В. В. Плохих. Про-

ведя свое психодиагностическое исследование, они также пришли к выводу о наличии нарушений обследуемых в области когнитивной, эмоциональной сферы и темперамента. Лица с нарушениями анализируемых показателей составляют группу риска и склонны к ошибочным действиям, особенно в критических, аварийных ситуациях⁸.

Вызывает интерес в рассматриваемой области знаний разработка В. Е. Петрова. В целях совершенствования форм, методов и методик изучения личности водителя, прогнозирования стиля управления транспортным средством в сотрудничестве с ООО «Инновационные психотехнологии», ЗАО «Научно-производственный центр “ДИП”» в настоящее время НИЦ БДД МВД России осуществляется разработка инновационного диагностического инструментария — личностного опросника оценки надежности водителя (ЛООНВ, рабочее название). Основными требованиями, предъявляемыми к данной методике, являются: возможность оценки диагностически значимых индивидуально-психологических характеристик, связанных с надежностью управления транспортным средством, высокие психометрические характеристики; компактность; технологичность применения. В настоящее время НИЦ БДД МВД России проведено пилотажное исследование по теме диагностики склонности личности к опасному вождению, осуществляется подготовка к масштабному (комплексному лонгитюдному) эксперименту по психометрической проверке разрабатываемого диагностического инструментария⁹. На наш взгляд, такие результаты исследований могут быть использованы в деятельности автошкол, реализующих подготовку кандидатов в водители, что может отразиться на снижении числа дорожно-транспортной преступности и спрогнозировать новые дорожные происшествия.

Одним из критериев надежности водителей является стрессоустойчивость, определяющая манеру поведения в условиях аварийной ситуации. Именно от нее во многом зависит контрольное число ошибок, совершаемых водите-

лем, приводящих к совершению ДТП. Ведь, как известно, в условиях стресса личность ведет себя по-разному, резко снижается осознанность своих действий, что исключает эффективное управление транспортным средством. Так, Р. М. Грановская отмечает: «Психическое напряжение, неудачи, срывы, страх, чувство опасности являются наиболее разрушительными стрессорами для человека. Они, кроме физиологических изменений, приводящих к соматическим заболеваниям, порождают психические следствия эмоционального перенапряжения — неврозы»¹⁰. В связи с этим становится жизненно важной подготовка стрессоустойчивого водителя.

Стресс — это напряжение организма в момент действия раздражителя. Стресс достаточно многогранен и вызывается не только отрицательными эмоциями, но и положительными. И те, и другие оказывают воздействие на организм человека.

Возникновению стресса всегда сопутствуют паника, оцепенение, ухудшение памяти. Так, средствами на пути к развитию устойчивости организма от стресса могут служить: правильное питание, здоровый образ жизни, физические нагрузки, положительные взаимоотношения с людьми, профессиональная подготовка и переподготовка.

Возможным решением такой проблемы могут стать специально разработанные тренажеры в автошколах, фиксирующие психологические показатели личности в нормальных условиях и имитированных условиях стресса. Во-первых, такие тренажеры будут способствовать систематизации и пополнению знаний об особенностях реакции водителей на стрессоры, что даст развитие новым научным исследованиям. Во-вторых, систематическое участие водителя в стрессовых ситуациях дорожно-транспортного происшествия поможет выработке реакции реагирования, оценки, восприятия и правильного разрешения аварийной ситуации. Такие автотренажеры могут сыграть положительную роль не только при подготовке молодых водителей, но и при переподготовке

⁸ Панченко О. А., Гаража М. В., Плохих В. В. Психологические критерии надежности профессиональной деятельности водителей автомобильного транспорта // Актуальные проблемы транспортной медицины. 2012. № 3. С. 60—63.

⁹ Петров В. Е. Методика психологической диагностики надежности водителя по управлению транспортным средством // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2015. № 4 (36). С. 91—96.

¹⁰ Грановская Р. М. Элементы практической психологии. СПб., 2000. 237 с.

водителей со стажем, содействуя в выработке индивидуальных рекомендаций по безопасной манере вождения. Такой тренажер благоприятно отразится на уровне внимания, памяти, реакции; поможет развить устойчивость процесса восприятия в условиях ДТП; повысит эффективность подготовки будущих автолюбителей.

Таким образом, мы пришли к выводу о том, что уровень дорожно-транспортной преступности в России остается крайне высоким, как и число пострадавших от нее. Экономические затраты государства в условиях широкой автомобилизации и постоянного прироста количества водителей транспортных средств достаточно велики, однако не дают ожидаемого результата. Наиболее остро стоит проблема детского дорожно-транспортного травматизма. Наряду с использованием современных технических устройств по обнаружению дорожно-транспортных нарушений, сформированной законодательной базы, активной пропаганды среди общественности правил безопасности на дорогах страны, необходимо начать бороться с главной причиной ДТП — ошибкой человека, заключающейся в его неправильных действиях, что невозможно представить без использования психологических приемов диагностики особенностей личности водителя.

Использование в работах властных структур результатов исследований метакогнитивных схем личности позволит впервые взглянуть на

проблемы автодорожной преступности с позиции приоритета личности, раскрыть механизм того, как они формируются и развиваются с учетом информационного потока, объяснить причину различного «срабатывания» метакогнитивных стратегий (ошибочных в первую очередь).

Установление факторов негативного влияния социальной среды на развитие метапознания водителя позволит разработать единую методику создания «правильной» среды, при которой будут срабатывать только эффективные схемы, что станет залогом успеха как в предотвращении дорожно-транспортных преступлений, так и в обогащении знаний в адаптации водителя при следующих возможных аварийных ситуациях. Разработка новой концепции уголовной политики России в сфере предупреждения ДТП позволит существенным образом затронуть в дальнейшем вопрос уголовной ответственности лиц, намеренно создающих провоцирующие условия, в том числе находящихся в болезненном состоянии, однако при определении всех признаков опасной манеры вождения. Предполагается, что расширение теоретических знаний о личности неосторожных преступников, получение новых знаний в области решения проблем эволюции метакогнитивных схем личности преступника и средового влияния на них позволят разработать новые копинг-стратегии. Они станут верными средствами самоконтроля водителя в стрессовых ситуациях.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Акишин А. А., Лопарев А. В. Основные причины и условия возникновения ДТП на территории России в 2014 году. Тяжесть последствий от ДТП // Инновационные технологии в науке и образовании. — 2015. — № 3. — С. 354—356.
2. Байбарин А. А., Ефимова Е. О. Роль личности и ситуации при совершении дорожно-транспортных преступлений // Известия Юго-Западного государственного университета. — Серия «История и право». — 2013. — № 4. — С. 54—61.
3. Грановская Р. М. Элементы практической психологии. — СПб. : Речь, 2000. — 237 с.
4. Карагачева М. В., Кедич С. И., Ситников В. Л., Старцева К. С. Жизнестойкость и копинг-стратегии — личностные ресурсы водителей // Человек и транспорт. Эффективность. Безопасность. Эргономика : материалы III Международной научно-практической конференции (15—18 сентября 2014 г., Санкт-Петербург). — СПб. : ПГУПС, 2014. — С. 50—53.
5. Панченко О. А., Гаража М. В., Плохих В. В. Психологические критерии надежности профессиональной деятельности водителей автомобильного транспорта // Актуальные проблемы транспортной медицины. — 2012. — № 3. — С. 60—63.
6. Петров А. И., Писцов А. В., Шаповалова Е. Н., Ворошилова Т. А. Место и роль водителя транспортного средства в формировании аварийной ситуации // Техника и технологии строительства. 2015. № 4 (4). — С. 23—31.
7. Петров В. Е. Методика психологической диагностики надежности водителя по управлению транспортным средством // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. — 2015. — № 4 (36). — С. 91—96.

Материал поступил в редакцию 2 марта 2017 г.

NECESSITY TO RESEARCH THE EVOLUTION OF META-COGNITIVE ASPECTS OF INDIVIDUAL DRIVERS IN EMERGENCIES

YAKOVLEVA Elena Olegovna — PhD in Law, sSenior Lecturer of the Department of Criminal Law, Southwest State University
pragmatik-alenka@yandex.ru
305040, Russia, Kursk oblast, Kursk, ul. 50 let Oktyabrya, d. 94

Abstract. *The author conducts a statistical analysis of current data on road traffic crime. It is established that a high number of committed accidents have a devastating impact not only on the economic component of the country, but also on the level of child road traffic injuries.*

Despite the trend of reducing the number of road accidents and number of the injured, the level of accidents in the country remains high. That is why eliminating the risks of road traffic injuries, according to the author, should be based not only on public efforts, but also on a stable legislative framework.

It is established that the man is a complex self-regulating system able, depending on the situation, to use their innerr resources in a flexible manner to achieve the desired result and avoid the danger. One of the keys to reliability is professional training. Therefore, in the implementation of preventive measures it is necessary to take into account the specifics of negligent crimes and the identity of the driver.

The analysis of the main socio-demographic characteristics of prisoners enabled the author to form a portrait of a traffic offender personality. The author suggests that if to single out the most important factors of influence in the life of the driver responsible for the accident, it will be possible to purposefully form the "correct" environment for the development of a law-abiding citizen through the elimination of negative elements.

The development of a new approach in the penal policy, associated with the study of the psychological characteristics of the individual vehicle drivers and also with the study of problems of evolution of the meta-cognitive system, formed under the influence of the social environment, requires to research the ability of the driver to analyze their own thinking strategies and to manage their cognitive activities, particularly in stressful situations, when every second counts for the assessment of the situation.

Thereby having determined the need for further research from the standpoint of the evolution of meta-cognitive aspects of the criminal personality formed under the influence of the external environment in dangerous situations, the author concludes that the extension of such theoretical knowledge will allow scientists to develop new coping strategies that would be a surefire means of control by the driver himself in stressful situations.

Keywords: *injuries, driver, situation, road traffic offences, meta-cognitive aspects, coping strategies.*

REFERENCES

1. Akishin, A. A., Loparev, A. V. The Main Causes and Conditions for Emergence of Road Accidents in the Territory of Russia in 2014. The Severity of the Consequences from a Road Accident // Innovative Technologies in Science and Education. 2015. No. 3. — P. 354—356.
2. Baybarin, A.A., Efimova, E.O. Role of Personality and Situation in the Commission of Road Offences // Proceedings of the Southwest State University. Issue: History and Law. 2013. No. 4. P. 54—61.
3. Granovskaya, R.M., Elements of Practical Psychology. Spb.: Speech, 2000. — 237 p.
4. Karagacheva, M.V., Kedich, S.I., Sitnikov, V. L., Startseva, K. S. Resilience and Coping Strategies — Drivers' Personal Resources / Employees and Vehicles. Efficiency. Security. Ergonomics: Proceedings of the III International Scientific Practical Conference (15—18 September 2014, Saint Petersburg). St. Petersburg, PGUPS, 2014. — P. 50—53.
5. Panchenko, O.A., Garazha, M.V., Plokhikh, V. V. Psychological Criteria of Reliability of Professional Activity of Drivers of Motor Transport // Actual Problems of Transport Medicine. 2012. No. 3. — P. 60—63.
6. Petrov, A. I., Pistsov, A. V., Shapovalova, E. N., Voroshilova, T. A. Place and Role of the Driver of the Vehicle in the Formation of Emergency // Engineering and Construction Technology. 2015. № 4(4). — P. 23—31.
7. Petrov, V. E. Methods of Psychological Diagnostics of the Reliability of the Driver on the Vehicle // Vestnik of the all-Russian advanced training Institute of Ministry of interior of Russia. 2015. № 4 (36). — P. 91—96.