

УДК 343.222.4:343.346

СУБЪЕКТИВНЫЕ ФАКТОРЫ В МЕХАНИЗМЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ

¹Бакишев К.А., ²Нурғалиев Б.М., ¹Ханов Т.А.

¹Карагандинский экономический университет Казпотребсоюза, Караганда,
e-mail: bakishev@yahoo.com, thanov@mail.ru;

²Академия «Болашақ», Караганда, e-mail: nbake@mail.ru

В статье исследованы субъективные факторы в механизме дорожно-транспортного правонарушения в связи с неблагоприятной динамикой этого негативного социального явления в Республике Казахстан. На примере дорожно-транспортного происшествия (ДТП) предпринята попытка изучить роль субъективного фактора в механизме неосторожного уголовного правонарушения. На основе анализа юридической литературы, уголовной статистики, судебной и следственной практики по делам об автотранспортных правонарушениях сделан вывод о том, что причиной неосторожного правонарушения выступают асоциальная установка личности правонарушителя, которая в отличие от умышленных преступлений носит менее устойчивый и кратковременный характер; либо дефекты восприятия и обработки информации, принятия решения и действия, или отсутствие возможности восприятия информации в силу психофизиологического состояния личности, не устраняющие правовой ответственности виновного. Поэтому система предупреждения неосторожных транспортных правонарушений должна включать меры минимизации (нейтрализации) названных факторов, такие как проведение судебно-психологической экспертизы; тщательное изучение психофизиологических особенностей водителя для определения степени его подготовленности к надлежащему выполнению своих профессиональных обязанностей; правильная организация труда и отдыха водителей. В Закон РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г. необходимо включить положение о том, что обязательным условием допуска кандидатов к управлению автотранспортом является обязательное прохождение психофизиологического теста.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, нарушение правил дорожного движения, уголовное правонарушение, личность правонарушителя

SUBJECTIVE FACTORS IN THE MECHANISM OF ROAD TRAFFIC OFFENCE

¹Bakishev K.A., ²Nurgaliev B.M., ¹Khanov T.A.

¹Karaganda Economic University of Kazpotrebsoyuz, Karaganda,
e-mail: bakishev@yahoo.com, thanov@mail.ru;

²Academy «Bolashak», Karaganda, e-mail: nbake@mail.ru

The article investigates the subjective factors in the mechanism of traffic offense due to the unfavorable dynamics of this negative social phenomenon in the Republic of Kazakhstan. The issues related to the correlation between personal and objective factors in the mechanism of careless criminal behavior, their role in the etiology of a careless criminal offense on the example of road traffic accidents. Based on the analysis of legal literature, criminal statistics, judicial and investigative practice in cases of motor offences, it was concluded that the cause of a careless offense is the antisocial identity of the offender, which, unlike deliberate crimes, is less stable and short-term; either defects in the perception and processing of information, decision making, and actions, or the lack of perception of information due to the psychophysiological state of the person, not eliminating the legal responsibility of the perpetrator. Therefore, the system of prevention of careless traffic offenses should include measures to minimize (neutralize) these factors, such as: conducting a forensic psychiatric examination; careful study of the psychophysiological characteristics of the driver to determine the degree of his preparedness for the proper performance of their professional duties; proper organization of work and rest of drivers. The Law of the Republic of Kazakhstan «On Road Traffic» of April 17, 2014 should include a provision stating that a mandatory condition for admission of candidates to driving a vehicle is to pass a psychophysiological test.

Keywords: road traffic accident, traffic violations, criminal offences, the offender's identity

В криминологии механизм любого преступления представляется как динамическая взаимосвязь и взаимодействие факторов внешней и внутренней среды, его составляющих элементов. В качестве первых выступают конкретная ситуация и орудия (средства) преступления, а в качестве вторых – личность, ее поведение, но при этом только противоправные и виновные действия личности приводят к вредным последствиям. «Объективные общественные процессы, – пишет В. Н. Кудрявцев, – дей-

ствуют не автоматически, а через сознание и поведение людей. Следовательно, и преступное поведение нельзя объяснить одними лишь (или самими по себе) объективными противоречиями общественного развития. Анализ его причин требует выяснения субъективных элементов поведения правонарушителей, изучения особенностей их личности» [1, с. 110–112].

Анализ следственной и судебной практики показывает, что более 85% дорожно-транспортных происшествий происходит

по вине водителей, а не техники или дорожной инфраструктуры. Это особенно заметно на фоне неблагоприятной динамики аварийности автотранспорта в Республике Казахстан [2, с. 1457]. Аналогичные данные приводятся в материалах расследования аварий и катастроф на других видах транспорта – железнодорожном, воздушном и морском. Поэтому проблема личностного фактора в механизме неосторожного правонарушения является объектом пристального внимания многих отечественных и зарубежных криминологов – Е.И. Каиржанова, Р.Т. Нургаева, Ю.М. Антоняна, П.С. Дагеля, Е.О. Ефимовой, В.Е. Квашица, А.Л. Кононова, А.И. Коробеева, Ю.А. Кузьмина, В.Н. Кудрявцева, А.И. Чучаева, Е.О. Яковлевой и др.

Данная статья представляет собой попытку дальнейшего изучения роли субъективных факторов в механизме дорожно-транспортного правонарушения и причин деструктивного поведения субъекта для разработки специальных мер их профилактики.

Цель исследования: рассмотреть взаимосвязь и взаимодействие объективных и субъективных факторов, порождающих дорожно-транспортное правонарушение, и сформулировать рекомендации для минимизации вредных последствий ДТП.

Материалы и методы исследования

Для достижения поставленной цели в процессе исследования использовались сравнительно-правовой, историко-правовой, догматический методы, а также анализ, синтез и наблюдение. Проанализированы материалы следственной и судебной практики по делам о дорожно-транспортных правонарушениях, повлекших смерть или причинение вреда здоровью человека, исследованы библиографические и иные источники по данной проблематике. В работе были также использованы данные опроса 70 водителей, осужденных за дорожно-транспортное правонарушение, 250 студентов и школьников Казахстана, исследования проблемы назначения наказания за неосторожные правонарушения [3, 4] и личности осужденных за корыстные преступления [5, 6].

Результаты исследования и их обсуждение

В криминологической доктрине субъективные факторы преступления обычно связывают с криминогенной деформацией группового и индивидуального сознания в виде традиций, нравов, привычек, мотиваций, противоречащих идеологии и социальной психологии общества, а также уголовно-правовым запретам государства.

Но вопрос о содержании и роли личностных факторов в механизме неосторожного правонарушения является дискуссионным. П.С. Дагель считал, что в основе причин неосторожных преступлений лежат устойчивые дефекты психики личности, вызванные ее невнимательностью к охраняемым общественным отношениям, недостаточно значимым для субъекта. Принцип значимости, объясняющий причину невнимательности, связан с социальными позициями личности, что позволяет выявить наличие у неосторожных преступников антиобщественной установки, хотя бы временной, частичной, ситуативной [7, с. 32]. Этот вывод разделяет Ю.М. Антонян. «В любом случае причиной совершения неосторожного преступления могут быть лишь отрицательные свойства личности, неумение или нежелание правильно ориентироваться в создавшейся обстановке и принимать решение со знанием дела. Если предположить иное, то необходимо прийти к выводу, что и тогда лицо не подлежит ответственности за наступление вредного последствия, так как не его действия являются причиной их наступления», – подчеркивает автор [8].

Деформацию личностных свойств и особенности нравственного и правового сознания у неосторожных преступников, в целом ряде случаев близких к умышленным преступникам, обнаружили и другие криминологи. Так, А.И. Коробеев установил, что антиобщественная направленность личности субъектов, совершивших транспортные преступления, в подавляющем большинстве случаев проявляется в форме асоциальной установки, которой присущи парциальность, кратковременность и ситуативность (93,7%). В то же время среди них реже встречаются лица с антисоциальными установками, тяготеющие к типу злостных преступников (6,3%) [9, с.325]. Этим в криминологии утверждается, что неосторожные правонарушения – это результат противоправного поведения человека, в основе которого лежит антиобщественная установка личности, которая в отличие от умышленных преступлений менее устойчива, частична и кратковременна. Такую установку в криминологии называют еще асоциальной.

В то же время социальные позиции индивида не всегда играют ведущую роль в механизме неосторожного правонарушения. Так, следственной и судебной практике известны случаи причинения вреда ценностям, весьма значимым для субъекта (например, водитель, двигаясь на автомашине задним ходом во дворе дома, совершил наезд на свою несовершеннолетнюю дочь,

причинив тяжкий вред ее здоровью). Мы также не усматриваем тесной связи асоциальной установки личности с низким уровнем правосознания. Так, из 250 опрошенных школьников и студентов г. Караганды на вопрос: «Нарушаете ли вы правила дорожного движения?», положительно ответили только 6,9%, иногда нарушают 30,4%, очень редко 7%, вообще не нарушают 39,2%. Как подчёркивает В.Н. Кудрявцев, правосознание некоторых людей удерживает от совершения правонарушения не в силу их высокой сознательности, а из-за боязни ответственности или страха причинить вред другим людям. Более того, существует значительная категория людей, не очень просвещенных в правовом отношении, которые не совершают правонарушения в силу своей добропорядочности и отсутствия антиобщественных взглядов [10, с. 89].

В этой связи некоторые криминологи отрицают наличие у личности асоциальной установки, а совершенное правонарушение считают результатом недостаточно прилагаемых субъектом волевых усилий, чтобы противостоять криминогенной ситуации [11, с. 128]. Ю.Д. Блувштейн, Я.И. Гилинский, И.И. Карпец, А.М. Яковлев вообще поставили под сомнение существование особой личности преступника. «Никто никогда не назвал личностного свойства, признака, качества, присущего только преступнику (или же только не преступнику). Злость, агрессивность, ревность, злопамятство, грубость, вспыльчивость, алчность и т.д. могут быть присущи в той или иной степени каждому человеку, в том числе никогда не привлекавшемуся к уголовной ответственности. Очевидно, в основе попыток найти специфические свойства преступников, присущие только им и отличающие «их» от законопослушных «нас», лежит древнейшее стремление людей отграничить «своих» от «чужих», – пишет Я.И. Гилинский [12, с. 73, 288]. Выходит, что асоциальная установка у водителя – нарушителя не существует, а дорожно-транспортное правонарушение может быть детерминировано только ситуацией или другими внешними факторами и, следовательно, любого из нас можно считать потенциальным преступником [13, с. 120].

Но криминогенная ситуация, создавая внешние условия для причинения вреда, в то же время всегда оставляет субъекту возможность ее оценить и принять решение во избежание аварии при условии, что она достаточно информативна, т.е. содержит данные о погоде, состоянии дорожного полотна, видимости объектов и т.д. Если же субъект был лишен свободы выбора реше-

ния и действия, то имеет место непреодолимая сила либо казус. «Социальные явления, в основе которых лежит взаимодействие, немислимы вне человеческого сознания и общества. Таким образом, даже постановка под сомнение свободы воли индивидов или её роли в механизме детерминации дорожно-транспортной аварийности не снимает необходимости изучения взаимодействующих индивидов» [14, с. 94]. С этим выводом сходна позиция С.Н. Мешалкина: «Личность и конкретные жизненные обстоятельства внешней среды примерно в равной степени обуславливают большинство преступных деликтов, в том числе и неосторожных» [15, с. 57].

Анализ судебной практики по делам об автотранспортных правонарушениях подтверждает данный вывод. Так, превышение скорости, самоуверенность, пренебрежение правилами дорожного движения, бравада, эгоизм, недостаточно критическая самооценка, безразличие к возможным вредным последствиям своих деструктивных действий отмечались в поведении 22,3% осужденных водителей. Среди них значительна доля лиц, совершивших ДТП в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. По данным нашего исследования, доля нарушений правил дорожного движения, причиной которых стали названные негативные факторы, в среднем составила 47% от общего количества уголовных дел. Характерно, что из 70 опрошенных нами осужденных за дорожно-транспортное правонарушение 11,3% были ранее судимы за умышленные преступления. Все эти обстоятельства убеждают нас в том, что личности неосторожного правонарушителя присуща асоциальная установка, играющая в этиологии дорожно-транспортного правонарушения важное криминогенное значение.

В многочисленных криминологических исследованиях подчеркивается, что истоки негативных свойств личности неосторожного правонарушителя формируются сизмальства и кроются, прежде всего, в негативных процессах и явлениях в современной семье и его ближайшем окружении, отрицательных явлениях в сфере образования, длительном отсутствии определенных занятий у оставивших учебу, безработице, коммерциализации сферы досуга. Большинство осужденных водителей, будучи детьми, испытывали гиперопеку взрослых, одновременно обесценивающих личность ребенка. Родители их баловали, обеспечивали материальные запросы, проявляя к ним повышенное внимание, лишая автономии (личного пространства) и возможности доказать себе собственную самооценку

и значимость в ситуациях, требующих ответственности, решительности. Неосторожное поведение таких лиц на дороге есть способ замещения данных неудовлетворенных потребностей [1, с. 15–16; 16, с. 138].

В то же время на практике довольно часто происходят случаи, когда на поведение человека влияет внезапно возникающая опасная обстановка, к которой он не был подготовлен в силу своих психофизиологических особенностей. Например, водитель, оказавшись в сложной дорожной ситуации, не находит правильного решения по выходу из нее, в результате чего происходит авария. В этой связи В.Е. Квашис не видит «жесткой связи причин преступной неосторожности и антисоциальной установки личности. Более того, для определенной части этой категории правонарушителей деформация социальных ценностей далеко не всегда является характерной. Причиной конкретного неосторожного правонарушения могут быть не столько социальные позиции субъектов неосторожности, сколько особенности криминогенной ситуации в сочетании с психологическими дефектами восприятия, решения и действия. В плоскости субъективных факторов доминируют либо отмеченные психологические дефекты, либо усиливающие их особенности психофизиологического состояния личности, которые приводят к ошибочным действиям» [17, с. 33]. Это мнение разделяют Е.О. Ефимова: «Механизм преступления, совершенного по неосторожности, составляет такое взаимодействие субъективного и объективного, при котором неосторожное причинение вреда является результатом противоречий между объективными требованиями ситуации, предъявляемыми к личности, и неадекватным субъективным восприятием личности этой ситуации» [13, с. 120].

Водитель автомобиля является частью сложной динамической системы «человек – автомобиль – дорога», и у него в современном техногенном обществе постоянно увеличиваются различного рода перегрузки – интеллектуальные и физические. Экстремальные ситуации, стрессы, бессонные ночи, неудобная рабочая поза при ограниченных психических и физических возможностях человека снижают его способность тщательно следить за быстро меняющейся дорожной обстановкой, а в случае возникновения опасной ситуации принять адекватное решение. «Часто человек допускает ошибки не потому, что он не овладел своей профессией, а потому, что его психофизиологические возможности ограничены: скорость передаваемой ему информации превышает возможности органов чувств,

форма сигналов оказывается трудной для осмысливания их человеком и т.п. Если при создании новой техники не будут учтены закономерности восприятия, внимания, памяти и мышления, психические свойства человека и динамика его психических состояний, то это означает, что уже в самой создаваемой технике «закладывается» человеческая ошибка», – отмечают специалисты в сфере инженерной психологии Б.А. Душков, А.В. Королев и Б.А. Смирнов [18, с. 14]. По данным А.И. Коробеева, дефекты восприятия являются психологической причиной транспортных преступлений у 28–30% осужденных, дефекты решения наблюдаются у 33–35% осужденных, а дефекты действия у 34–36% преступников. Но в реальной действительности приходится сталкиваться с комбинированным сочетанием, взаимосвязью и взаимопроникновением указанных дефектов [9, с. 317].

Однако А.И. Чучаев считает неверным «сводить всю совокупность неосторожных преступлений к неправильно принятому решению либо к недостаткам его исполнения, как предлагает В.Е. Квашис. Принятие решения, как известно, – это психологический процесс, состоящий в выборе предпочтительного варианта поведения, исходя из информации о ситуации и возможных последствиях. Согласно теории структуры деятельности, он состоит из трех этапов: подготовительного, основного и контрольного. Следовательно, может оказаться дефектным содержание любого из них, а не только оценка ситуации» [19, с. 644]. Данное утверждение иллюстрирует судебная практика. Так, водитель А., управляя грузовой автомашиной, внезапно потерял сознание. Автомобиль покатился вниз и столкнулся с автомашиной «Тойота», а затем с автобусной остановкой, где стояли люди. В этом происшествии 11 человек погибли и 5 получили ранения. В другом случае водитель Ж. во время перевозки трех пассажиров задремал. Неуправляемый автомобиль выехал на полосу встречного движения и столкнулся с автомашиной УАЗ, что повлекло причинение тяжкого вреда здоровью пассажиров.

Как видно, у субъектов отсутствовала физическая возможность адекватного восприятия созданной ими же аварийной ситуации и принятия решения для предотвращения происшествия. Кроме плохого самочувствия, утомленного или сонного состояния, отвлечение внимания на разговор с пассажирами либо по мобильному телефону, другие отвлекающие факторы внешней среды также не связаны с восприятием и обработкой информации. Между тем ослабление или отвлечение водителем

внимания даже на 1–2 секунды может привести к дорожно-транспортному происшествию. По данным нашего исследования, доминирующим фактором в механизме дорожно-транспортного правонарушения, помешавшим водителю адекватно воспринять информацию о ситуации и трезво ее оценить для принятия решения, стали утомление и сон в 12,4% случаев, разговор с пассажиром или по мобильному телефону – в 19,3% случаев, болезненное состояние – в 2,7% случаев.

Таким образом, причиной дорожно-транспортного происшествия в целом ряде случаев могут стать не только дефекты восприятия и обработки лицом информации об аварийной ситуации, или оценки либо принятия решения, но и определенное психофизиологическое состояние лица, не позволившее ему воспринимать эту ситуацию. Для точной юридической оценки необходимо в этих случаях проводить судебно-психологическую экспертизу, которая позволит выяснить реальные возможности субъекта понимать сложившуюся ситуацию, предвидеть возможные последствия в зависимости от способности к установлению причинно-следственных связей и общего уровня интеллектуального развития, а также совершать действия по предотвращению опасных последствий в зависимости от психического состояния и индивидуально-психологических особенностей [20, с. 58].

Если лицо, предвидевшее при наступлении общественно опасных последствий автотранспортного преступления, не могло предотвратить эти последствия в силу несоответствия своих психофизиологических качеств требованиям экстремальных (особых) условий или нервно-психическим перегрузкам, то деяние признается совершенным невиновно (ч. 2 ст. 23 УК). Очевидно, это законодательное решение было принято с целью дифференциации уголовной ответственности, разрешения проблемы психофизиологической надежности оператора технических систем и его соответствия требованиям все усложняющегося производства, а также повышения ответственности должностных лиц, осуществляющих подбор и расстановку сотрудников в сфере взаимодействия с техникой.

Поэтому в системе мер обеспечения безопасности дорожного движения важное профилактическое действие имеет тщательное изучение психофизиологических особенностей водителя, степени его подготовленности к надлежащему управлению автотранспортным средством. Психофизиологическая надежность должна определяться путем проведения специаль-

ных психологических тестов и упражнений. «Надежность начинающих водителей в первые три года самостоятельной работы в три раза ниже, чем надежность опытных водителей. Все люди обладают различной способностью к обучению, поэтому к желающим получить водительское удостоверение в процессе обучения необходимо применять индивидуальный подход. Реализовать его можно, используя психофизиологический отбор», – подчеркивает О.Е. Курьянова [21, с. 13]. В этой связи в Закон РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 г. необходимо включить положение о том, что обязательным условием допуска кандидатов к управлению автотранспортом является обязательное прохождение психофизиологического теста. Профилактика случаев невыполнения профессиональных обязанностей по причине определенного психофизиологического состояния (сонное или утомленное) водителя должна содержать в первую очередь меры нейтрализации неблагоприятного влияния условий труда на человека [19, с. 644].

Выводы

Таким образом, в исследовании причин дорожно-транспортной преступности важнейшим и перспективным направлением является изучение роли субъективных факторов в механизме дорожно-транспортного правонарушения. От того, насколько полно и всесторонне исследован комплекс его взаимосвязанных и взаимодействующих функциональных элементов, зависит эффективность профилактических мер и безопасность дорожного движения. Проведенный анализ позволил прийти к следующим выводам:

– дорожно-транспортные правонарушения – результат ненадлежащих (ошибочных) действий человека (водителя, пешехода, велосипедиста и т.д.) в процессе взаимодействия с внешними факторами (криминогенной ситуацией, автотранспортным средством, технической системой и информационным обеспечением [19, с. 645]. Они в целом ряде случаев обусловлены асоциальной установкой личности, которая в отличие от умышленных преступлений носит менее устойчивый и кратковременный характер;

– в то же время дорожно-транспортные правонарушения в определенных случаях могут совершаться лицами, которые характеризуются положительно с точки зрения ценностных ориентаций. В основе их деструктивного поведения лежат психологические дефекты восприятия и обработки информации, принятия решения и действия,

либо отсутствие возможности восприятия информации в силу психофизиологического состояния, не устраняющие правовой ответственности. Для точной юридической оценки деяния целесообразно назначение судебно-психологической экспертизы;

– в системе мер профилактики дорожно-транспортных происшествий особое место должно отводиться тщательному изучению психофизиологических особенностей водителя для принятия решения о допуске или отказе к управлению автотранспортным средством, определению степени его подготовленности к надлежащему выполнению своих профессиональных обязанностей; правильной организации его труда и отдыха.

Представляется, что своевременное выявление и минимизация (нейтрализация) названных субъективных факторов позволит существенно снизить аварийность автотранспорта и обеспечить безопасность дорожного движения.

Исследование выполнено в рамках договора с Комитетом науки МОН РК на проведение грантового исследования на тему «Организационные и прикладные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан» (AP05135568).

Список литературы

1. Кудрявцев В.Н. Механизм преступного поведения. Юридическая психология. СПб.: Питер, 2001. 367 с.
2. Bakishev K.A., Bashirov A.V., Fetkulov A.K. Analysis and prediction of the state of road accidents and traffic crimes in the Republic of Kazakhstan. Journal of Advanced Research in Law and Economics. 2017. Vol. VIII, Fall, № 5 (27). P. 1456–1466. DOI: 10.14505/jarle.v8.5(27).08.
3. Бакишев К.А. Обстоятельства, смягчающие и отягчающие уголовную ответственность и наказание за неосторожные преступления // Уголовное право. 2007. № 4. С. 8–10.
4. Бакишев К.А. Экологические правонарушения в новом УК Республики Казахстан // Lex Russica. 2016. № 12 (121). С. 133–140.
5. Ханов Т.А., Биржанов К.К. Криминалистическая характеристика личности скотокрада: по материалам Республики Казахстан // Актуальные проблемы экономики и права. 2016. Т. 10. № 4 (40). С. 107–116.
6. Имангалиев Н.К., Ханов Т.А. Личность преступника и некоторые вопросы профилактики краж // Международный журнал экспериментального образования. 2017. № 5. С. 104–108.
7. Дагель П.С. Неосторожность: уголовно-правовые и криминологические проблемы. М., 1977. 144 с.
8. Антонян Ю.М. Криминология: учебник для бакалавров. М.: Юрайт, 2013. 523 с.
9. Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность: Монография. М.: Юрлитинформ, 2015. 488 с.
10. Кудрявцев В.Н. Генезис преступления. Опыт криминологического моделирования. М., 2017. 220 с.
11. Кузьмин Ю.А. К вопросу о личности неосторожного преступника // NovalInfo.Ru. 2017. Т. 2. № 58. С. 438–442.
12. Гилинский Я.И. Криминология. Теория, история, эмпирическая база, социальный контроль. СПб.: Юридический центр Пресс, 2009. 384 с.
13. Ефимова Е.О. Взаимодействие личности и ситуации в механизме совершения неосторожного автодорожного преступления // Известия Юго-Западного государственного университета. 2012. № 4–1 (43). С. 119–125.
14. Кравцов А.Ю., Скоморохов Р.В., Шиханов В.Н. Дорожно-транспортная преступность. Закономерности, причины, социальный контроль. СПб.: Юридический центр Пресс, 2012. 474 с.
15. Мешалкин С. Н. Проблемы борьбы с преступлениями в сфере безопасности дорожного движения: уголовно-правовые и криминологические аспекты: монография. Домодево: ВИПК МВД России, 2003. 115 с.
16. Молоствов А.В. Социально-психологические особенности личности осужденного за нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека // Прикладная юридическая психология. 2010. № 1. С. 134–142.
17. Квашиш В.Е. Профилактика неосторожных преступлений. Киев, 1981. 78 с.
18. Душков Б.А., Королев А.В., Смирнов Б.А. Основы инженерной психологии. М., 2002. 576 с.
19. Чучаев А.И. Механизм транспортного преступления (понятие и общая характеристика) // Lex Russica. 2013. № 6. С. 642–654.
20. Демчук С.Д. Противодействие неосторожному отклоняющемуся поведению в сфере источников повышенной опасности // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2013. № 3 (25). С. 50–60.
21. Курьянова О.Е. Повышение безопасности дорожного движения методами совершенствования системы подготовки водителей транспортных средств // Автотранспортное предприятие. 2014. № 6. С. 12–16.