

Research, Chicago: University of Chicago Press.

33. Shelley, L. (1996). Policing Soviet Society, London and New York: Routledge.

34. Shelley, L. (1999). 'Post-Socialist Policing: Limitations on Institutional Change', in R. Mawby (ed.) Policing Across the World: Issues for the Twenty-First Century, London: UCL Press;

35. Sims, L. and Myhill, A. (2000). Policing and the Public: Findings from the 2000 British Crime Survey, Home Office Research Findings No.136, London: Home Office.

36. Smith, G. (1996). Reforming the Russian Legal System, New York: Cambridge University Press.

37. Spence, P. (1999). 'Democratization, Militarism and Paramilitarism in Post-Soviet Ukraine', in C. Danopoulos and D. Zirker (eds.) The Military and Society in the Former Eastern Bloc, Oxford: Westview Press.

38. Travis, J. (1998). 'Policing in transition', Security Journal, Vol.11, Nos. 2-3, pp.151-154.

39. Zvekic, U. (1998). Criminal Victimization in Countries in Transition, United Nations Interregional Crime and Justice Research Institute (UNICRI), Publication No.61, Rome: UNICRI.

Поступила в редколлегию 16.07.2002

БЕК А.ДЖ., ЧИСТЯКОВА Ю.Б., ПОВОЛОЦКИЙ О.В., ЯРМИШ О.Н., РУЩЕНКО І.П. ВІДНОСИНИ МІЖ МІЛІЦІЄЮ І НАСЕЛЕННЯМ В УКРАЇНІ: ДАНІ Й АНАЛІЗ У КОНТЕКСТІ УКРАЇНСЬКО-БРИТАНСЬКОГО ПРОЕКТУ

Розглянуто сформовані в даний час відносини між міліцією і населенням в Україні, як одній з пострадянських держав. Використано результати масового опитування населення і співробітників міліції в місті Харкові і Харківській області, що виявив високий рівень недовіри населення стосовно міліції, у тому числі, – високий ступінь стурбованості корупцією, зловживанням владою і неповажним відношенням міліції до людей. Розглянуто перспективи поліпшення відносин між міліцією і населенням у пострадянських державах.

BEK A.DJ., CHISTIAKOVA YU.B., POVOLOTSKY A.V., JARMYSH A.N., RUSHCHENKO I.P. ATTITUDES BETWEEN MILITIA AND POPULATION IN UKRAINE: THE DATA AND ANALYSIS IN A CONTEXT OF THE UKRAINE-BRITISH PROJECT

The adding up now attitudes between militia and population in Ukraine, as one of after soviet of the states are reviewed. The outcomes of mass interrogation of the population and employees of militia in city Kharkov and Kharkov area utilized, which one has revealed a high level of non confidence of the population in relation to militia, including, - high scale of concern by corruption, abuse of power and disrespectful attitude of militia to the people. The outlooks of an improvement of relations between militia and population in after soviet the states are reviewed.

УДК 159.923

В.В. ГОВОРУН

ГАИ Московского района г. Харькова

МЕТОДИКА КОМПЛЕКСНОЙ ДИАГНОСТИКИ ПСИХИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ВОДИТЕЛЯ ПРИ СОВЕРШЕНИИ ИМ ДТП

Представлен перечень и обоснование методических приемов, которые можно использовать для диагностики личностно-психического и психофизиологического состояния водителя автомобиля при совершении им ДТП.

Количественный рост автотранспортных средств ведет к увеличению нагрузки на водителей, повышению нервно-психических напряжений, снижению эффективности их деятельности и, главное, негативному увеличению возможностей для совершения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). В связи с этим возникла проблема объективной диагностики психического состояния водителя как перед выездом на маршрут, так и после совершения ДТП [1, 2]. Причем установлено, что большинство аварий на транспорте обусловлено

ошибками человека им управляющего [3].

В связи с этим в настоящей работе предпринята попытка обоснования совокупности методических подходов, при помощи которых можно решить упомянутую проблему.

К числу индивидуальных особенностей, подлежащих изучению, относятся типологические свойства нервной системы; специфика психических процессов, таких как зрительное восприятие (в частности, объем, продуктивность на фоне помех), внимание (устойчивость, распределение и пере-

ключение), мышление (в том числе, оперативное); полнезависимость; локус контроля; личностные особенности (эмоциональная устойчивость, самоконтроль, склонность к риску, тревожность); устойчивые тенденции разрешения конфликтных и затруднительных ситуаций. К числу психофизиологических характеристик, подвергаемых исследованию, относится время зрительно-моторной реакции испытуемого. Необходимо подчеркнуть, что ВР не является центральным объектом исследования, будучи производным от психического состояния субъекта и не лишенным влияния со стороны перечисленных индивидуально-психологических особенностей.

Исследование психического состояния водителя в период совершения ДТП должно проводиться на два этапа. Во-первых, это *изучение фонового состояния в ситуации, предшествовавшей аварийной*. Это связано с тем, что многие состояния могут служить «благодатной» почвой, облегчающей возникновение экстремальных психических состояний. К ним следует отнести утомление, монотонию, сенсорную депривацию или, наоборот, информационную перегрузку; наличие соматического неблагополучия (соматических заболеваний, в том числе хронических), нервных заболеваний, бессонницы; фоновую психическую напряженность, обусловленную различными причинами (в том числе, лежащими за пределами выполняемой профессиональной деятельности); алкогольное опьянение. Указанные состояния могут изначально дезорганизовать психическую деятельность человека, повлиять на протекание познавательных психических процессов, вызвать эмоционально-волевою неустойчивость и т.д.

Что касается исследования психического состояния водителя непосредственно в период совершения ДТП, то достаточно успешно может применяться методика его ретроспективной диагностики. Необходимо подчеркнуть, что анализ состояния должен проводиться не менее, чем на трех ключевых стадиях аварийной ситуации (появления опасности, собственно ДТП, а также после него). Большой интерес представляет стадия, соответствующая принятию решения о действиях в сложившейся обстановке и попытке их реализовать (если это имело место).

Вторым этапом является *анализ действий и поведения испытуемого в момент совершения ДТП и после него*. Целью данного этапа исследования является установление степени дезорганизации психической деятельности, что, в свою очередь, позволяло бы диагностировать психическое состояние водителя.

К числу диагностических признаков экстремального состояния, дезорганизующего психиче-

скую деятельность, следует отнести:

- снижение процессов восприятия, внимания, памяти;
- снижение активности мыслительных процессов, утрату гибкости мышления, преобладание эмоциональных компонентов в сознании над рациональными, трудности в выборе решения при фиксации сознания на стрессовом характере ситуации;
- неадекватность реагирования на раздражители, снижение темпа работы; примитивизацию деятельности вплоть до распада ее структуры;
- дезорганизацию поведения в виде заторможенности, пассивности либо, наоборот, суетливости, спешки, импульсивности, непоследовательности, негибкости поведения.

Здесь также следует учитывать и вегетативные проявления (изменение частоты пульса, дыхания, побледнение либо покраснение кожных покровов, усиление потоотделения и т.п.).

Анализ последующего отношения субъекта к своим противоправным действиям предусматривает изучение и собственного отношения испытуемого к своим противоправным действиям. Как правило, эту информацию можно получить в ходе специально направленной беседы. При этом необходимо получить ответы на следующие вопросы:

1. В каком психическом состоянии находился испытуемый в момент совершения дорожно-транспортного происшествия?
2. Был ли способен водитель своевременно обнаружить опасность (препятствие)?
3. Был ли способен водитель адекватно оценить сложившуюся ситуацию и принять адекватное решение?
4. Был ли он способен реализовать правильное решение, избежать ДТП?
5. Какое влияние могло оказать предшествующее психическое состояние (например, утомление, монотония, сенсорная депривация или информационная перегрузка, фоновая психическая напряженность) на психическую деятельность водителя в исследуемой ситуации?

6. Повлияли ли на деятельность водителя, и в какой степени в имевшей место ситуации небольшой опыт (если это действительно так) работы в качестве водителя автотранспорта?

7. Какие индивидуально-психологические особенности водителя являются факторами риска попадания в ДТП, и каким образом они могли повлиять на его психическую деятельность в конкретной дорожно-транспортной ситуации?

8. Не превышали ли требования ситуации индивидуальные возможности данного водителя?

Таким образом, используя предложенный комплексный подход, можно с достаточной степенью уверенности говорить о наличии объективной

діагностики психофізіологічного стану водія при совершении им ДТП.

ЛИТЕРАТУРА

1. Будяк Н.И., Нагорный Е.Г. Психофизиологические вопросы надежности и отбора водителей автомобилей // Психологические вопросы безопасности деятельности: Сб. науч. тр. –Таллинн, 1981. – С.86-91.

2. Полянова Г.А. О взаимосвязи между индивидуально-психологическими качествами водителей и их действиями по управлению автомобилем // Вестник МГУ. –1988. –Сер.14. –№ 4. –С.44-53.

3. Суворов Ю.Б., Гордеева А.К. Исследование зависимости времени реакции водителя от отвлекающего фактора // Проблемы судебно-автотехнической экспертизы. –М., 1985. –С.60-64.

Поступила в редколлегию 20.07.2002

ГОВОРУН В.В. МЕТОДИКА КОМПЛЕКСНОЇ ДІАГНОСТИКИ ПСИХІЧНОГО СТАНУ ВОДІЯ ПРИ СКОЄННІ НИМ ДТП

Надано перелік та обґрунтування методичних прийомів, які можна використати для діагностики індивідуально-психічного та психофізіологічного стану водія автомобіля при скоєнні ним ДТП.

GOVORUN V.V. A TECHNIQUE OF COMPLEX DIAGNOSTIC OF MENTAL CONDITION OF THE DRIVER AT UNDERTAKING BY HIM OF ROAD AND TRANSPORT INCIDENT

The list and substantiation of methodical methods is submitted, which one can be used for diagnostic personal-mental and a psychophysiological condition of the driver of the automobile at undertaking by him road and transport incident.

УДК 300.312

*О.П. ДЗЬОБАНЬ, канд. філос. наук,
О.Л. РІПА*

Харківський військовий університет

ОСНОВНІ ОЗНАКИ УКРАЇНСЬКОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПРАВОВОЇ МЕНТАЛЬНОСТІ

На підставі аналізу праць сучасних дослідників проблем ментальності визначаються і обґрунтовуються основні специфічні риси, зміст та особливості української правової ментальності. Показаний зв'язок української правової ментальності з політичною та моральною формами суспільної свідомості, духовно-культурними аспектами суспільної життєдіяльності.

Етногенез українського народу сучасні дослідники простежують починаючи приблизно з IX-X ст. Тому й початок формування світоглядної, а також і конкретно правової ментальності українського народу визначається у межах доби Київської Русі. Не вдаючись у детальний історико-філософський аналіз даного феномена, зазначимо, що з часів Київської Русі сформувалися та існують до сьогодні такі риси української ментальності, як індивідуалізм, несприйняття деспотизму, екзистенційність світоглядних орієнтацій, кордоцентризм. Проте, це зовсім не означає відсутності в українській ментальності інших, відмінних і навіть альтернативних щодо названих моментів і аспектів, хоча вони й існують як "доповнюючі ланки" у "індивідуалістично-екзистенційно-кордоцентричному" контексті, утворюючи з останнім неповторну і неподільну діалогічно-гармонійну цілісність ментальності.

При виявленні особливостей розвитку українсь-

кого народу на сучасному етапі та його відмінностей від інших народів найбільш доцільним, очевидно, є проведення аналізу основних і суттєвих характеристик і сучасних показників не тільки в економіці, політиці, культурі, а й особливостей правової реальності.

Українська правова ментальність є надзвичайно складним, поліаспектним, неоднозначним, протирічливим, але, разом з тим, оригінальним, самобутнім соціально-правовим феноменом. Аналіз літератури [1-5] та власні дослідження авторів [6-7] надають підстав констатувати, що це пов'язане з рядом обставин, які визначають специфічні риси правової ментальності, її особливості та зміст.

По-перше, правова ментальність українського суспільства традиційно відрізнялась і відрізняється недбалістю і негативним відношенням до права. Ця особливість сьогодні прийняла дещо інші форми, аніж раніше, що зумовлене радикальною перебудовою