**Головкін Богдан Миколайович,**

головний науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В.В. Сташиса, доктор юридичних наук, професор

**ВПЛИВ ВІКТИМНОЇ ПОВЕДІНКИ НА АВАРІЙНІСТЬ,**

**ТРАВМАТИЗМ ТА СМЕРТНІСТЬ НА ДОРОГАХ**

**Анотація.** *З’ясовано, що поведінка значної частини жертв дорожніх аварій виходить за межі допустимого ризику, робить їх вразливими перед впливом транспортних засобів. Віктимна, означає небезпечна для себе поведінка. Вона підвищує ризик потрапляння в ДТП, травматизації або загибелі при взаємодії з іншими учасниками дорожнього руху в конкретній дорожній ситуації. Така поведінка знижує здатність розпізнавати дорожню небезпеку, передбачати наміри інших учасників, а також психологічну готовність до самопорятунку в аварійній ситуації. Встановлено три основні форми віктимної поведінки користувачів доріг: 1) порушення потерпілим Правил дорожнього руху, що створило аварійну ситуацію і сприяло його травмуванню або загибелі; 2) порушення кількома учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху, що призвело до заподіяння шкоди життю або здоров’ю одному чи кільком правопорушникам або третім особам; 3) невиконання обов’язкових правил обережності, що сприяє травмуванню або загибелі суб’єкта бездіяльності.*

**Ключові слова:** *жертви, віктимна поведінка, вразливість, дорожньо-транспортні пригоди, аварійна ситуація, безпека.*

За оцінками експертів Європейської обсерваторії безпеки дорожнього руху від 30 до 50 % користувачів доріг стають жертвами дорожньо-транспортних подій (*далі – ДТП*) внаслідок невиконання вимог законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Між тим, в міжнародному експертному середовищі не прийнято обговорювати питання щодо ролі жертв у виникненні ДТП з тяжкими наслідками, оскільки некоректно звинувачувати жертву у заподіянні їй шкоди. Пріоритетом глобальної політики безпеки дорожнього руху є захист прав вразливих учасників дорожнього руху, всеосяжна підтримка постраждалих внаслідок ДТП і членів їхніх сімей. У зв’язку з цим, пов’язана з аварійністю поведінка користувачів доріг розглядається тільки як поведінковий фактор ризику виникнення ДТП.

За статистикою, в Європейському Союзі від ДТП найчастіше гинуть водії і пасажири автомобілів – 43 %, пішоходи – 20 %, користувачі двоколісних моторизованих транспортних засобів (мотоциклів і мопедів), а також велосипедисти – 10 % [1]. В Україні, розподіл ДТП, скоєних з вини учасників дорожнього руху, демонструє переважання водіїв транспортних засобів (*далі – ТЗ*), зокрема: легкових і вантажних автомобілів, мотоциклів (у т.ч. скутерів і моторолерів), а також автобусів і мікроавтобусів. За ними йдуть пішоходи, пасажири і велосипедисти. Упродовж 9 міс. 2023 р. збільшилася частка загиблих і травмованих пішоходів на 26 і 47 % порівняно з показниками за аналогічний період 2022 р. Також побільшало пішоходів, що загинули або травмувалися з власної вини (на 59 і 60 % відповідно). Крім того, на 67,5 % зросла кількість загиблих і на 67,7 % травмованих дітей. Одночасно збільшилася питома вага дітей, які загинули або травмувалися з власної вини – на 6 і 74 % відповідно [2].

Слід виходити з того, що взаємодія джерел підвищеної небезпеки з учасниками дорожнього руху породжує ризики виникнення ДТП і настання тяжких наслідків. Утім, скоєння ДТП може залежати від поведінки жертви, або не залежати. Доведено, що учасникам дорожнього руху властиво помилятися, недооцінювати небезпеку для руху та переоцінювати свої можливості уникати ДТП і запобігати тяжким наслідкам. Між тим, певна частина користувачів доріг усе-таки схильні наражатися чи ігнорувати небезпеку, або ж демонструють безпорадність в аварійній ситуації і нездатність зберегти своє життя та здоров’я, за наявної можливості. Якщо поведінка користувачів доріг підвищує їхню вразливість щодо ДТП, несе загрозу заподіяння шкоди життю та здоров’ю, *–* то її можна вважати віктимною.

Під віктимною поведінкою жертви ДТП слід розуміти *пов’язані з порушенням/недотриманням правил безпеки дорожнього руху дії або бездіяльність, що сприяють заподіянню шкоди її життю або здоров’ю за конкретних дорожніх обставин.* Віктимна, означає небезпечна для себе поведінка. Вона підвищує ризик потрапляння в ДТП, травматизації або загибелі при взаємодії з іншими учасниками дорожнього руху в конкретній дорожній ситуації [3, c. 126]. Така поведінка знижує здатність розпізнавати дорожню небезпеку, передбачати наміри інших учасників, а також ослаблює психологічну готовність убезпечити власне життя і здоров’я в аварійній ситуації та уникнути серйозних травм або загибелі. З одного боку, віктимна поведінка полягає у створенні аварійної ситуації, внаслідок порушення вимог і заборон правил, призначених для запобігання ДТП та відвернення їх наслідків. З другого боку, така поведінка включає недотримання обов’язкових правил обережності, призначених для передбачення небезпеки на дорозі і збереження свого життя та здоров’я [4, c. 126]. Концептуально, віктимна поведінка жертв ДТП є відхиленням від обов’язкових для виконання всіма учасниками дорожнього руху норм і правил безпеки на дорогах [5, c. 75-76]. Вона може виражатися в активній чи пасивній формах.

Як видається, для учасників дорожнього руху характерні три основні форми віктимної поведінки: *1) порушення потерпілим ПДР, що створило аварійну ситуацію і сприяло його травмуванню або загибелі; 2) порушення кількома учасниками дорожнього руху ПДР, що призвело до заподіяння шкоди життю або здоров’ю одному чи кільком правопорушникам або третім особам; 3) невиконання обов’язкових правил обережності, що сприяє травмуванню або загибелі суб’єкта бездіяльності.*

Перша форма віктимної поведінки включає грубе порушення потерпілим вимог і заборон ПДР, що створило аварійну ситуацію, за якої учасник руху, що в неї потрапив, не зміг уникнути ДТП та запобігти травмування чи загибелі потерпілого-правопорушника, тому що вчасно не вжив всіх необхідних і достатніх заходів екстреного реагування на небезпеку (за наявної технічної можливості), або ж допустив зіткнення вимушено, в стані крайньої необхідності, рятуючи власне життя і здоров’я. Для цієї форми віктимної поведінки характерна інверсія ролей між злочинцем і потерпілим в результаті взаємодії в аварійній ситуації.

Як правило, суб’єктами зазначеної форми віктимної поведінки виступають особи, які керують ТЗ. Її проявами можуть бути такі: порушення вимог заборонних і наказових дорожніх знаків і розмітки; перевищення безпечної швидкості; порушення правил обгону, проїзду перехресть і зустрічного роз’їзду; проїзд на забороняючий сигнал світлофору; виїзд на смугу зустрічного руху; ненадання дороги ТЗ, що має перевагу в русі; застосування невиправданого маневру; розворот на автомагістралях, мостах, в тунелях, дорогах з одностороннім рухом та ін.

Друга форма віктимної поведінки охоплює порушення правил безпеки дорожнього руху кількома учасниками одночасно або послідовно, що викликає аварійну ситуацію, за якої існує реальна загроза для життя і здоров’я всіх правопорушників, проте через збіг закономірних та випадкових причинних зв’язків – серйозного травмування зазнає один, кілька чи всі правопорушники. За такої ситуації, суспільно небезпечні наслідки, що фактично настають, залежать від випадкового збігу обставин чи дії зовнішніх сил. У контексті сказаного, мовиться про взаємну віктимізацію учасників аварійної ситуації. Щоправда, трапляються випадки, коли причиною порушення ПДР одним учасником є недотримання їх іншим учасником, при цьому шкода заподіюється третій особі (особам), що опинилися на місці події в момент вчинення необережного кримінального правопорушення (так званим рикошетним жертвам) [6, с. 58; 7, с. 26-28]. У таких випадках жертву і заподіювача шкоди поєднують лише обставини місця і часу, тому віктимна поведінка відсутня.

Проявами другої форми віктимної поведінки будуть невиконання водіями вимог сигналів регулювання, ненадання переваги при проїзді перехресть, перешкоджання завершенню маневру на забороняючий сигнал світлофора, різке прискорення на завершальній фазі зеленого сигналу світлофору або передчасний старт на жовтий сигнал світлофору та ін.

Третя форма досліджуваної поведінки наймасовіша, вона полягає у невиконанні обов’язкових правил, призначених для передбачення небезпеки учасником руху та зменшення ризиків потрапляння в ДТП. Вона може проявлятися у такому:

а) неврахування можливої небезпеки перед початком руху, перестроюванням, зміною напрямку руху, у тому числі, при виїзді з другорядної дороги на головну, виконанні лівого повороту, маневруванні на ділянках дороги з обмеженою оглядовістю; неврахування дорожньої обстановки і складних погодних умов при обранні безпечної швидкості, безпечної дистанції та інтервалу; експлуатація технічно несправного ТЗ; керування ТЗ у стані алкогольного чи наркотичного сп’яніння, або в іншому стані, що знижує увагу і швидкість реакцій;

б) відволікання уваги під час руху на розмови по телефону за кермом, прийом їжі, написання і читання текстових повідомлень, перегляд соціальних мереж і реагування на дописи, налаштування навігації й інше користування мобільними пристроями;

в) невикористання зовнішніх світлових приладів у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості, у тому числі, невикористання світлоповертальних елементів пішоходами; невикористання засобів індивідуальної безпеки (підголовників, ременів безпеки, дитячих утримуючих систем) водіями і пасажирами, захисних шоломів мотоциклістами і велосипедистами та ін.

З усього вищевикладеного можна зробити висновок про те, що грубі порушення вимог і заборон, призначених для створення безпечних умов руху і зниження ризиків аварійності, а також недотримання правил обережності користувачами доріг сприяють зростанню рівня дорожньо-транспортного травматизму і смертності. Віктимна поведінка в цілому негативно впливає на безпеку дорожнього руху, зумовлює зростання рівня аварійності, підвищує вразливість учасників дорожнього руху, дезорієнтує осіб, які взаємодіють в конкретній дорожній ситуації щодо вибору дієвих заходів усунення небезпеки та відвернення загрози настання тяжких наслідків для потенційної жертви [8, с. 56-57].

**Використані джерела:**

1. European Commission (2021) Road safety thematic report – Pedestrians. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. URL: <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en>

2. Статистика. Патрульна поліція України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

3. Головкін Б.М. Віктимна поведінка жертв злочинів. [*Проблеми законності*](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=JUU_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=IJ=&S21COLORTERMS=1&S21STR=%D0%9669059)*.* 2016. Вип. 135. С. 124-135. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz\_2016\_135\_15](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Pz_2016_135_15)

4. Головкін Б.М. Віктимна поведінка вразливих учасників дорожнього руху.  Зб. мат. Всеукр. наук. конф. *«Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*» м. Одеса, 12 грудня 2022 р. Одеса, ОДУВС, 2022. С. 106-109.

5. Ювенальна віктимологія: теоретико-правова модель : монографія / Є. С. Назимко, М. С. Андріяшевська, Т. І. Тіточка. Запоріжжя : Гельветика, 2021. 208 с

6. Дудоров О.О., Письменський Є.О. проблеми кримінально-правової кваліфікації порушень правил безпеки дорожнього руху в контексті забезпечення однаковості судової практики. Міжнародний журнал "Право і суспільство". International journal Law & Society. 2016. N 4. С. 52-65.

7.Мисливий В. А. Співзаподіяння у необережному злочині. *Новітні кримінально-правові дослідження. 2019 : альманах наукових досліджень* / за ред. О. В. Козаченка, О. М. Мусиченко. Миколаїв : СПД Румянцева Г. В., 2019. С. 20-30.

8. Головкін Б.М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності.* 2022. Вип. 156. С. 52-75. URL: http://plaw.nlu.edu.ua/article/view/252879/252059