

ПОНЯТИЕ, ЗНАЧЕНИЕ И ВИДЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЕ ДАННОГО ИНСТИТУТА

Турганбаев Расул Русланович

слушатель магистратуры правоохранительной Академии,
Следователь по особо важным делам Следственного управление МВД Республики
Каракалпакстан.

адрес: Ташкентский район, махалла Авлиё-ота, ул.Карвон йули, д.18,

e-mail: festfanuz@gmail.com, тел.: (91) 395-13-25.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.11547767>

Аннотация. В данной статье рассмотрены вопросы, которые дают ответы на вопросы, связанные с понятием и значений дорожно-транспортных происшествий, какие в настоящее время существуют видов ДТП, история возникновения института по расследованию данных уголовных дел. Преступные нарушения правил дорожного движения отличаются значительной распространённостью и повышенной общественной опасностью. Также в статье рассматриваются процесс развития данного института в нашей стране, а в особенности в годы независимости.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, правила дорожного движения, транспортное средство, водитель, пешеход, пассажир.

THE CONCEPT, MEANING AND TYPES OF ROAD ACCIDENTS, THE HISTORY OF THE EMERGENCE OF THIS INSTITUTION

Abstract. This article examines the questions that provide answers to questions related to the concepts and meanings of road accidents, what types of accidents currently exist, the history of the emergence of the institute for the investigation of these criminal cases. Criminal violations of traffic rules are characterized by significant prevalence and increased public danger. The article also examines the process of development of this institution in our country, and especially in the years of independence.

Keywords: traffic accident, traffic rules, vehicle, driver, pedestrian, passenger.

Прежде всего нужно знать о том, что первый автомобиль был построен в Германии в 1885-1886 гг. А в настоящее время автомобиль стал самым распространённым видом транспорта, а первой жертвой дорожно-транспортного происшествия, стала пожилая жительница Лондона. Несчастье произошло с ней 17 августа 1896 года. Автомобиль ехал со скоростью 6,4 км/час. Эта трагедия открыла печальный список жертв автомобильных аварий и катастроф. Первое ДТП произошло в конце 19-го века. Лоб в лоб столкнулись два автомобиля. Позже разрешенная скорость движения на автомобиле в Париже в конце 19-го века составляла 12 км/час, за городом – 20 км/час. А первое официально зарегистрированное нарушение правил передвижения на автомобиле произошло более 100 лет назад. Правила нарушила французская княжна Юзен. В приговоре суда говорилось: «В Булонском лесу (Париж) мадам Юзен ехала на автомобиле со скоростью 13 км/час, что могло вызвать серьезное дорожное происшествие». Также нужно отметить о том, что 12 февраля 1898 года впервые погиб водитель автомобиля. Он превысил скорость и врезался в придорожный столб. Автомобиль ехал со скоростью 32 км/час.

Первое международное соглашение о порядке движения автомобилей было принято в Париже в 1909 году. Соглашение включало четыре первых дорожных знака.

В 1926 году были приняты новые соглашения. Международная система дорожных знаков дополняется еще двумя знаками. В 1931 на следующей конференции по дорожному движению в Женеве на дорогах принята Конвенция (соглашение) о включении сигналов в унифицированном виде. Количество знаков было увеличено до 26, и они были классифицированы по трем группам: предупреждающие, предписывающие, указательные. На международной конференции по дорожному движению в Женеве 1949 года принята Конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах. Цель Конвенции 1949 года - содействие международному дорожному движению и его безопасности. К Конвенции о дорожном движении 1949 года присоединилось большинство развитых стран мира. Это позволило провести аналогию с национальными правилами дорожного движения в более широком масштабе.

Как мы видим, с эпохой распространения автомобилестроения хотя и постепенно, но все-таки возросло понятие и значение дорожно-транспортного происшествия. Жизнь современного общества немыслима без транспорта. В этой сфере деятельности заняты миллионы людей. Современные транспортные средства обеспечивают скорость, комфортабельность, безопасность передвижения. Наряду с этим они являются причиной частого возникновения чрезвычайных происшествий, в результате которых повреждаются или уничтожаются транспортные средства и перевозимые грузы, наносится ущерб окружающей природной среде, травмируются и гибнут люди. Среди факторов, реально угрожающих здоровью и жизни современного человека, на одном из первых мест стоят происшествия на транспорте. Исходя из вышеперечисленного можно прийти к выводу о том, что дорожно-транспортные происшествия являются самой опасной угрозой здоровью людей во всем мире. Ущерб от дорожно-транспортных происшествий превышает ущерб от всех иных транспортных происшествий (самолетов, поездов, кораблей) вместе взятых. Дорожно-транспортные происшествия являются одной из важнейших мировых угроз здоровью и жизни людей. Аварии на дорогах со стремительной скоростью растут, и многие специалисты считают, что дорожно-транспортные происшествия могут увеличить показатель смертности в мире в ближайшие двадцать лет на шестьдесят шесть процентов, что поставит данный вид смертности в один ряд со стихийными бедствиями.

Как мы знаем, дорожно-транспортное происшествие — это авария с участием одного или нескольких автотранспортных средств. Подобный ответ дадут многие люди независимо от того, являются ли они автовладельцами или обходятся общественным транспортом, и будут правы лишь отчасти.

Дорожно-транспортное происшествие — это юридическое понятие, имеющее конкретное содержание и ряд признаков. Преступные нарушения правил дорожного движения отличаются значительной распространенностью и повышенной общественной опасностью. А успешное расследование дорожно-транспортных происшествий (ДТП), совершенствование деятельности органов предварительного следствия во многом зависят от четкого представления о наиболее типичных условиях и обстоятельствах, при которых чаще всего имеют место нарушения правил безопасности дорожного движения. Большую

помощь здесь может оказать криминалистическая характеристика ДТП, явившихся следствием преступных нарушений правил безопасности.

Дорожно-транспортное происшествие, как правило, это – итог многочисленных обстоятельств, образующих совокупность причин и следствий. Установление истинных оснований нарушения правил безопасности, приведших к аварии, и обстоятельств, им способствующих, не только одна из важных задач раскрытия правонарушения, но и неотъемлемая часть обеспечения безопасности движения и эксплуатации автотранспорта. Наиболее типичными обстоятельствами, способствующими автотранспортным преступлениям в обобщенном виде, считаются: недостатки в организации движения автотранспорта и пешеходов, в контроле за техническим состоянием транспортных средств, дорог и улиц; отсутствие надлежащего надзора за движением со стороны органов ДПС, общественности; недостатки в подготовке водителей транспортных средств (как профессионалов, так и автолюбителей), в пропаганде правил дорожного движения среди его участников.

Стремительная автомобилизация в нашей стране, исходя из количества покупаемости новых автомобилей, закономерно повлекла за собой необходимость обеспечения безопасности дорожного движения на новом современном уровне.

Огромную опасность представляет управление механическими транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения. Так, согласно статистике ГУБДД МВД Республики Узбекистан, в 2021 году было зафиксировано всего 10001 дорожно-транспортных происшествий, в которых 9230 человек стали жертвами ДТП, а 2436 человек скончались. В 2022 году число совершенных ДТП сократилось на 9902, вместе с этим количество умерших людей уменьшился на 2356 человек, а в 2023 году число зарегистрированных ДТП снова сократилось на 9839, в которых 9209 граждан пострадали и в которых 2282 гражданина погибли.¹

Без преувеличения можно утверждать, что эффективность расследования и рассмотрения уголовных дел, а также административного материала этой категории находится в прямой зависимости от своевременного и грамотного проведения автотехнической экспертизы, правильности вопросов, поставленных перед экспертом, их соответствия дорожно-транспортной ситуации, полноты и достоверности исследования, а также относимости, допустимости, достоверности и полноты (достаточности) исходных данных и материалов, представляемых на исследование.

Исходя из анализа распределения ДТП по видам (в %) от всех видов происшествий, самым распространённым является наезд на пешехода, который составляет 45 – 50% от общего количества ДТП. На порядок ниже приходится столкновение и опрокидывание транспортных средств. Следует отметить, что большая часть всех ДТП связана с нарушением правил дорожного движения (ПДД) водителем транспортных средств, каждый третий из которых виновен в неправильном выборе скорости движения при

¹ Согласно данным из сайта <http://yhxx.uz> (Информационно-аналитический сайт ГУБДД МВД Республики Узбекистан)

конкретных дорожных условиях, а каждый шестой находится в состоянии алкогольного опьянения¹.

По-прежнему основными причинами совершения дорожно-транспортных происшествий по вине водителей остаются превышение установленной скорости, управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения и нарушение правил маневрирования; среди виновников-пешеходов наиболее частой причиной является переход перед близко идущим транспортом и переход проезжей части в не установленном месте.

Распространенным видом ДТП все еще остается наезд на пешехода и столкновение транспортных средств. Следует отметить, что количество наездов на пешеходов резко увеличивается в период с 17.00 до 22.00. Более 90% всех опрокидываний совершено водителями мототранспорта, при этом основная их часть приходится на вечернее и ночное время суток. В этот же период регистрируется более 75% наездов на препятствие.

Автомобильное движение - открытая система. Ее общественная безопасность зависит от взаимосогласованного, потому безопасного, функционирования всех элементов системы «водитель - машина - среда». Безопасность автомобильного движения обеспечивается в основном за счет правильного разрешения водителями транспорта возникающих конфликтных дорожных ситуаций.

Дорожно-транспортным происшествием (ДТП) называется происшествие, возникшее в процессе движения механических транспортных средств и повлекшее за собой гибель или телесное повреждение людей, повреждение транспортных средств, грузов или иной материальный ущерб. Дорожно-транспортные происшествия подразделяются на группы в зависимости от тяжести последствий, характера ДТП, места происшествия и других признаков. По тяжести последствий ДТП делятся на три группы: со смертельным исходом, с телесными повреждениями людей и с материальным ущербом. Дорожно-транспортные происшествия подразделяются на столкновения, опрокидывания, наезды на препятствия, наезды на пешеходов, наезды на велосипедистов, наезды на стоящие транспортные средства, наезды на гужевой транспорт, наезды на животных, падение пассажиров, прочие происшествия.

Столкновение — называется происшествие, при котором движущиеся механические транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом на железной дороге;

опрокидывание — происшествие, при котором механическое транспортное средство потеряло устойчивость и опрокинулось. К этим происшествиям не относятся опрокидывания, вызванные столкновением механических транспортных средств или наездом на неподвижные предметы;

наезд на препятствие — происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет;

наезд на пешехода — происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство и получил травму;

наезд на велосипедиста — происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на человека, передвигающегося на велосипеде, или велосипедист натолкнулся на движущееся транспортное средство и получил травму;

наезд на стоящее транспортное средство — происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство или ударило в него;

наезд на гужевой транспорт — происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на упряжных, вьючных или верховых животных либо на повозки, транспортируемые этими животными;

наезд на животных — происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на птиц, диких или домашних животных (исключая гужевой транспорт), в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб;

прочие происшествия — все происшествия, не относящиеся к перечисленным выше. К ним относятся сходы трамваев с рельсов; падение перевозимого груза или отбрасывание колесом транспортного средства предмета на человека, животное, другое транспортное средство; наезд на лиц, не являющихся участниками движения, или на внезапно появившееся препятствие; падение пассажиров с движущегося транспортного средства или в салоне этого средства, в результате резкого изменения скорости или траектории движения и пр.

Криминализация преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств связана с наступлением общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью, смерти одному или более лицам. Кроме того, общественная опасность деяния обусловлена наступлением нематериальных последствий. Условно нематериальные последствия можно разделить на прямые и косвенные.

К прямым нематериальным последствиям относятся:

1) нематериальные последствия в связи с совершением преступления — моральный вред (нравственные страдания); боль, утрата качества жизни, смысла жизни; психологическая травма, упущенные не денежные выгоды;

2) нематериальные последствия в связи со смертью потерпевшего — страдание членов семьи и близких ввиду потери близкого человека; психологическая травма.

Косвенные нематериальные последствия могут возникать в связи с существованием рассматриваемого преступления вообще, выражаться в чувстве опасности и незащищенности участников дорожного движения, и принятии чрезмерных мер предосторожности из-за преступного нарушения правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств.

Глобальный вопрос обеспечения безопасности дорожного движения государство стало решать с начала XIX в. Именно с этого момента начинается первый этап, связанный с возникновением норм об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Для этого периода характерно то, что принимаемые законодательные акты хотя не сформировали единой правовой основы для обеспечения безопасности дорожного движения, однако послужили фундаментом для

образования рассматриваемых норм. Появление данных норм в основном связано с тем, что территория Средней Азии постепенно переходила в управление Российской империй и установлением законодательства данного государства в нашей стране.

Второй этап — период формирования норм, регламентирующих уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, датируется началом 20-х гг. XX в. Данный период связан с появлением кодифицированных актов не в нашей стране, а в Уголовном Кодексе РСФСР 1922 г., 1926 г., не предусматривающих в своем содержании специальной нормы, непосредственно направленной на охрану безопасности функционирования автотранспортных средств. Однако нарастающие темпы автомобильной промышленности обостряли проблему в области безопасности дорожного движения, и в связи с этим в УК РСФСР 1926 г. появляется ст. 593В. Не являясь специальной нормой, предусматривающей ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, она применялась по аналогии, вследствие ее расширительного толкования возникали серьезные противоречия в следственно-судебной практике. Но, несмотря на это, при всех имеющихся недостатках, данную норму условно можно отнести к исторической первой норме, предусматривающей ответственность за нарушения в области дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Третий этап - период становления и развития норм, регламентирующих уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, начинается с конца 50-х гг. и продолжается 15 до 1996 года. Отличительной чертой данного периода является то, что в принятом УК Советского Союза 1960 г., несмотря на отсутствие специальной главы о транспортных преступлениях, появляются самостоятельные нормы, предусматривающие ответственность за автотранспортные преступления, однако на протяжении действия уголовного закона они подвергались постоянной трансформации. И наконец, после обретения независимости в нашей стране появилось своя уголовное законодательство.

И в 1996 году со вступлением в действие УК Республики Узбекистан начинается четвертый этап - период развития и совершенствования норм, регламентирующих ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, длящийся по настоящее время. В отличие от прежних уголовных кодексов УК Республики Узбекистан содержит самостоятельную главу «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», включившую в свой состав ряда уголовно-правовых норм, и особенно нужно уделить своё внимание к ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 266 УК Республики Узбекистан).

Преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств посвящена в действующем Уголовном кодексе Республики Узбекистан (далее по тексту – УК РУз) отдельная глава, которая так и называется «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Роль транспортных средств приобретает очень важное значение в построении гражданского общества, основанного на рыночной экономике нашей страны. В частности,

в реализации прав и свобод граждан, развитие всех отраслей, таких как производство, научные исследования, социально-бытовые, конечно же немислимо без помощи транспорта.

Как отметил наш первый президент Ислам Каримов, “Сегодня невозможно представить высокоразвитую современную страну без развития экономики, разветвленной сети городов и поселений. Все мы, прежде всего руководители областных и территориальных структур, должны всегда помнить, что транспорт и коммуникации, прежде всего, сфера дорожного строительства, а также социальные и ландшафтные работы являются трудоемкими и в то же время хорошо оплачиваемыми отраслями, позволяющими обеспечить занятость населения. С этой точки зрения для нас крайне важно ускорить реализацию проектов строительства и реконструкции дорог, входящих в состав узбекской национальной автомагистрали, надежно связывающей все регионы нашей страны и обеспечивающих выход на региональные и мировые рынки”.²

Ведь соблюдение правил безопасности движения транспорта и его использования положительно сказывается на развитии всех сфер жизни общества. С другой стороны, нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств оказывает серьезное негативное влияние на общественный порядок и общественную безопасность. Нарушение правил безопасности дорожного движения и его эксплуатации может повлечь как причинение вреда здоровью, так и осложнение международных отношений. Преступления против безопасности движения или эксплуатации транспортных средств – это общественно опасные особо опасные деяния, запрещенные уголовным кодексом Республики Узбекистан, наносящие ущерб общественным отношениям, обеспечивающим нормальное движение и использование транспортных средств.

Следует отметить, что Уголовный кодекс Республики Узбекистан, действовавший до 1 апреля 1995 года, содержал ряд мер ответственности за уголовные посягательства на использование различных транспортных средств и безопасность движения. Однако в уголовном праве эти нормы не выделялись в самостоятельные группы, а помещались в различные главы особой части УК. В главе I, озаглавленной "преступления против государства", касающиеся преступлений, связанных с движением транспортных средств, были отражены три статьи, а в главе X, озаглавленной "преступления против общественного порядка и безопасности", - 11 статей. Действующее уголовное право положило конец вышеупомянутому разбросу уголовных норм, касающихся транспортных средств. В действующем Уголовном кодексе Республики Узбекистан преступления, связанные с транспортными средствами, именуются “преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств” и включаются в главу XVIII, состоящую из 10 статей.

² И.А.Каримов «Наш путь-это путь углубления демократических реформ и последовательного продолжения процессов модернизации» Ташкент-2012 год, 142-143 ст.

REFERENCES

1. И.А.Каримов «Наш путь-это путь углубления демократических реформ и последовательного продолжения процессов модернизации» Ташкент-2012 год
2. Сайт <http://yhxx.uz> (Информационно-аналитический сайт ГУБДД МВД Республики Узбекистан)
3. В.И.Юлаев. «Предупреждение дорожно-транспортных происшествий» Москва
4. Постановление Пленума Верховного суда РУз №10 «О некоторых вопросах судебной практики по делам, связанным с преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспорта» Ташкент, 26.06.2015г
5. Криминалистика. / Под ред. Н.П. Яблокова. — Москва.: Юридическая литература, 1996
6. Криминалистика: Учебник / Под ред.Г.А. Абдумажидов – Ташкент., 2003
7. «Методы расследования преступлений» Учебное пособие., Р.А.Алимова, А.Н.Норбоев - Ташкент.: Издательство ТГЮИ, 2007
8. Уголовно-Процессуальный Кодекс РУз, Ташкент-1994,
9. Уголовный Кодекс РУз, Ташкент-1994,
10. Эксперт. Руководство для экспертов органов внутренних дел / Под ред. Т.В. Аверьяновой, В.Ф. Статкуса. М., 2013 Комплексные экспертизы по делам о ДТП: Учебное пособие/ Зулфикоров А.А., Тураббаев Х.А., Маматкулов Т.Б., Нуриддинов С.С, Юлдашев Ш.Н. – Ташкент.: Академия МВД Республики Узбекистан, 2020