

Impact Factor:

ISRA (India) = 4.971
ISI (Dubai, UAE) = 0.829
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
PIHII (Russia) = 0.126
ESJI (KZ) = 8.716
SJIF (Morocco) = 5.667

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

SOI: [1.1/TAS](#) DOI: [10.15863/TAS](#)

International Scientific Journal Theoretical & Applied Science

p-ISSN: 2308-4944 (print) e-ISSN: 2409-0085 (online)

Year: 2020 Issue: 04 Volume: 84

Published: 30.04.2020 <http://T-Science.org>

QR – Issue



QR – Article



Amanay Tursunbaevna Akmatova

Osh state law institute

Candidate of History,

acting Associate Professor of Department of
theory and history of state and law

ROAD ACCIDENTS

Abstract: The emergency is considered not only a socio-economic, but also a demographic problem. This factor represents a real threat to the national security of the Kyrgyz Republic. According to statistics for the period from 2009 to 2019, the number of accidents increased by 1.5 times. The average number of victims in road accidents was 1037 people per year. Road traffic crimes are a specific type of crime and reflect the inconsistency of the interaction of elements of the «man-car-road-environment» system. In accordance with the National Development Strategy of the Kyrgyz Republic from 2018 to 2040, a set of measures will be implemented to ensure the safety of road users more than halved, mortality will be reduced the project «Safe City» will be implemented in cities of the republican and regional levels; reform of law enforcement services in the field of prevention and warnings, improving the legal culture.

Key words: car, traffic situation, control, law, safety, responsibility.

Language: Russian

Citation: Akmatova, A. T. (2020). Road accidents. *ISJ Theoretical & Applied Science*, 04 (84), 833-835.

Soi: <http://s-o-i.org/1.1/TAS-04-84-146> **Doi:**  <https://dx.doi.org/10.15863/TAS.2020.04.84.146>

Scopus ASCC: 2308.

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

Аннотация: Аварийная ситуация считается не только социально-экономической, но и демографической проблемой. Этот фактор представляет самую настоящую угрозу национальной безопасности Кыргызской Республики. По статистике за период с 2009 по 2019 годы количество аварий возросло в 1,5 раза. Количество жертв в ДТП в среднем держалось на уровне 1037 человек в год. Дорожно-транспортные преступления являются специфическим видом преступлений и отражают рассогласованность взаимодействия элементов системы «человек-автомобиль-дорога-среда». В соответствии с Национальной стратегией развития Кыргызской Республики с 2018 г. до 2040 г. будет реализован комплекс мер по обеспечению безопасности участников дорожного движения более чем в два раза будет сокращена смертность; проект «Безопасный город» будет реализован в городах республиканского и областных уровней; реформа правоохранительных служб в сфере профилактики и предупреждений, повышения правовой культуры.

Ключевые слова: автомобиль, дорожная ситуация, контроль, закон, безопасность, ответственность.

Введение

Тема научных исследований по дорожно-транспортным происшествиям являются актуальным в виду повышения уровня дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) на дорогах городов и даже на дорогах сельских местностях.

Так, на основе статистических данных можно определить основные причины возникновения

ДТП. Главной причиной является нарушение правил дорожного движения пешеходами, основными участниками ДТП. Особо мы отмечаем и невнимательность водителей, и иных участников движения. Во время ДТП мы учитываем и вопрос эксплуатации старого и неисправного автотранспорта водителей, которые приводят к авто столкновениям.

Impact Factor:

ISRA (India) = 4.971
ISI (Dubai, UAE) = 0.829
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
РИИЦ (Russia) = 0.126
ESJI (KZ) = 8.716
SJIF (Morocco) = 5.667

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

Исследование причин происшествий и коллапсов на автодорогах нашей страны является актуальным, практически каждый день мы становимся свидетелями транспортных происшествий различного характера. Мы становимся свидетелями трагических происшествий: гибель граждан, и даже детей, невнимательность водителей автотранспорта; участники автодвижений порой не знают правила дорожного движения и не проходили обучение в профессиональных автошколах.

Каждый участник дорожного движения, в частности водители транспортных средств обязаны знать о разновидностях ДТП, о причинах и механизмах аварийных ситуаций.

Изобретение автомобиля ознаменовало новую эру в техническом развитии человечества, оказавшую значимую роль на его развитие и образ жизни. Надежность, высокие технические характеристики, массовость и доступность автотранспорта привело к тому, что автомобиль стал неотъемлемой частью нашей повседневной жизни. Однако вместе со всеми преимуществами, предоставляемыми этим техническим средством, автомобиль остается источником потенциальных угроз для жизни и здоровья человека, причиной необратимых трагических последствий и ущерба. Закономерен по тяжести последствий травматизм и летальный исход от неправильной и неосторожной эксплуатации автомобильного транспорта, как результат, смертность людей и увечья, получаемые в ДТП по своим последствиям сопоставимы с последствиями боевых действий [2].

Отчеты профилактики, статистические данные, следственная и судебная практика свидетельствуют о том, что в Кыргызской Республики, за период с 2009 по 2019 год количество аварий возросло в 1,5 раза. Количество жертв в ДТП в среднем держалось на уровне 1037 человек в год. Травматизм на дорогах повысился почти в два раза. В целом, за 10 лет в Кыргызстане в результате ДТП погибло 11 553 человек, из них 958 – дети [3].

На основе статистических данных можно определить, что наезд на пешехода составляет в среднем 38 %. На втором месте – столкновения, что составляет 26%, опрокидывания -18 %, наезды на препятствия -15%, наезды на велосипедиста -3%, наезды на стоящие транспортные средства -3 %, падение пассажира -2 % [4]. По мнению заместителя главы ГУОБДД И.Саркулова 82% ДТП происходят по вине водителей [6].

В городах нашей страны около 55 % всех ДТП составляют наезды на пешеходов. Как выясняется в процессе изучения данной проблемы подавляющее большинство наездов на пешеходов происходит при переходе ими улиц или дорог, причем справа налево по ходу движения

автомобиля. Данный факт объясняется тем, что пешеходы находятся к водителю ближе справа, при этом тротуар часто загороживается другими транспортными средствами, а слева дорога просматривается лучше и водитель имеет больше времени для предотвращения наезда.

Многие пешеходы не выполняют Правила дорожного движения. Учитывая данный факт, водителю необходимо предопределять психологию пешехода и предвидеть его поведение. Как показывает практика, пожилые люди часто имеют привычку переходить дорогу, при этом не обращают внимания на движение, а заметив автомобиль, начинают метаться и пытаются вернуться на тротуар.

Что касается пешеходов-детей, поведение школьников очень стрессовое, находятся на грани психологического шока, водителю требуется профессионализм и маневренность. Автоводитель должен предусматривать всевозможные ситуации. На практике водитель должен правильно воспринимать ДТС (дорожно-транспортной ситуации), для обеспечения безопасности движения всех участников ДТС, объектов и событий дорожно-транспортной обстановки.

Для уточнения технического состояния транспортных средств, разметок, механизма ДТП. Основным фокусом экспертизы является само – место ДТП, транспортные средства (авто и вело средства) и части (детали, обломки). Доказательствами для суда выступают фактические данные, в процессах дознания, следствия и судебного разбирательства устанавливается наличие общественно опасного деяния и доказывается виновность [8]. Изучаются показания свидетелей, обвиняемого, потерпевшего, которые оформляются в протоколах. Особое внимание уделяется заключениям экспертов, так как заключение является важнейшим средством доказывания в делах об автотранспортных преступлениях [10]. Основой заключения является доказательство, полученное путем проведенных научных данных и обстоятельств, которые фиксируются в уголовном деле в виду того, что данные факты носят характер вывода эксперта-профессионала.

Следует отметить, что исследование механизма ДТП проводится комплексно [9], алгоритм действий «следствие-экспертиза-суд-прокуратура» преследует одну цель выявление истинного виновника происшествия по факту ДТП в соответствии с действующим законодательством Кыргызской Республики [1].

Так, знакомясь с уголовными делами в архиве суда города Ош мы ознакомились с со следующим делом № 41-17-057:

«14 января 2017 года примерно в 4 часов утра, по улице Курманжан-Датка города Ош

Impact Factor:

ISRA (India) = 4.971
ISI (Dubai, UAE) = 0.829
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
РИИЦ (Russia) = 0.126
ESJI (KZ) = 8.716
SJIF (Morocco) = 5.667

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

водитель Д.Х.Н. 07.03.1965 года рождения, проживающий по адресу улица Х. Алимжана дом 36 г. Ош, управляя автомашиной марки ДЭУ-Нексия государственный номер О 88 28 АХ (1995 года выпуска, цвет белый, объем двигателя за № G15 MF237755 составляет V=1496, техническое состояние удовлетворительное) направляясь в южную сторону, совершил наезд на пешехода Б.А.Ы. 24.11.1989 года рождения, который переходил автодорогу с правой на левую сторону на пешеходном проходе, водитель не оказав помощь, скрылся с места происшествия. В результате чего, пешеход Б.А.Ы. с полученными ранениями с помощью автомашины скорой медицинской была доставлена в травматологическое отделение Ошской городской больницы.

14.01.2017 года в 4.00 утра был проведен осмотр места ДТП, условия места: погода ясная, светлое время суток, температура воздуха -3С, видимость не ограниченная.

В ходе осмотра места происшествия было определено, что с места наезда на пешехода Б.А.Ы. до восточного края дороги составляет 3.5 метров, а до западного края дороги составляет 9.5 м, на месте происшествия тормозной путь отсутствует, а наезд совершен когда пешеход спокойным пешим ходом переходил дорогу на пешеходном переходе.

По показанию водителя Д.Х.Н. пешехода Б.А.Ы. увидел при наезде 1-2 метра, скорость движения автомашины была примерно 30-40 м/час. Наезд был совершен передней частью автомашины.

Принимая во внимание, что для выяснения истины по делу необходимы специальные познания в области авто технической экспертизы и руководствуясь ст.199-200 УПК КР майор милиции, следователь Маматалиев Д.А. вынес **постановление:**

1. О назначении авто технической экспертизы. (Данная экспертиза была отправлена в г. Бишкек в Государственную Судебно-Экспертную службу при Правительстве Кыргызской Республики) [5].

2. Были также подготовлены вопросы: имел ли водитель техническую возможность предотвратить ДТП? Какими пунктами правил дорожного движения должен был руководствоваться водитель автомобиля в данной дорожной ситуации и соответствовали ли его действия с технической точки зрения требованиям ПДД? Нарушил ли водитель Д.Х.Н. ПДД при данной ситуации?» [7].

В ходе судебного заседания Ошским городским судом был вынесен приговор.

В соответствии со ст. 281 п.1. УК КР и ст.121 п1 УК КР водитель Д.Х.Н был осужден».

References:

1. (n.d.). *Natsionalnaya strategiya razvitiya Kyrgyzskoy Respubliki s 2018 g. do 2040 g.*
2. Snitsaruk, I.S. (2002). «*Kriminalisticheskaya harakteristika DT*», Akademiya MVD: (p.47). Kiev.
3. (n.d.). *Statistika ITs MVD Kyrgyzskoy Respubliki 2018 g.*
4. (n.d.). *Statistika ITs MVD Kyrgyzskoy Respubliki 2019 g.*
5. (n.d.). Retrieved from <http://sudexpert.gov.kg/mezhdunarodnoe-sotrudnichestvo/>
6. (n.d.). Retrieved from <https://svodka.akipress.org/news:1596237/?from=svodka&place=newsload>
7. (n.d.). Delo # 41-17-057.
8. Yahev, N.Ya. (2011). *Bezopasnost transportnyh sredstv : uchebnik dlya vyssh. ucheb. zavedeniy.* (p.432). Moscow: Izdatelskiy tsentr «Akademiya».
9. Ryabchinskiy, A.I. (2002). *Dinamika avtomobilya i BDD.* (pp.25-30). Moskva.
10. Filomonov, S.V., Talyishev, S.G., & Ilya-sov, Yu.V. (2007). *Osnovyi upravleniya transportnyimi sredstvami i bezopasnost dvizheniya: ucheb. posobie.* (p.98). Penza: Penz. gos. un-t.