

## **Криминалистическая фиксация дорожно-транспортных происшествий на примере Республики Узбекистан**

### **Criminalistic Fixation of Road and Transport Accidents on the Example of the Republic of Uzbekistan**

**Хусанов А.Д.**

Заместитель начальника кафедры криминалистических экспертиз Академии МВД Республики Узбекистан  
e-mail: anvar.xusanov1983g@gmail.com

**Khusanov A.D.**

Deputy Head of the Department of Forensic Examinations of the Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan  
e-mail: anvar.xusanov1983g@gmail.com

#### **Аннотация**

В данной статье освещается состояние безопасности дорожного движения как в Республике Узбекистан, так и в мире. Раскрывается понятие и сущность дорожно-транспортного происшествия. Темп роста автомобильного транспорта непосредственно влияет на увеличение интенсивности движения, что способствует росту числа дорожно-транспортных происшествий. Приводятся статистические данные по дорожно-транспортным происшествиям и объективные и субъективные причины преступности. Также уделяется особое внимание вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, которые в свою очередь являются острой социальной проблемой современности. В данной работе уделено внимание приоритетным направлениям сегодняшнего времени, а именно использованию видеокamer, фиксирующих дорожно-транспортную обстановку, несомненно, позитивно сказывающихся на снижении количества дорожно-транспортных происшествий на дорогах нашей страны. Изложенный материал охватывает имеющие место грубые нарушения правил дорожного движения, повлекшие за собой человеческие жертвы.

**Ключевые слова:** дорожно-транспортные происшествия, безопасность дорожного движения, первоначальные следственные действия.

#### **Abstract**

The work highlights the state of road safety in the Republic of Uzbekistan and in the world. The concept and essence of a traffic accident is revealed. The growth rate of road transport directly affects the increase in traffic intensity, which contributes to an increase in the number of traffic accidents. The statistical data on traffic accidents and the objective and subjective causes of crime are given. Also, special attention is paid to road safety issues, which in turn are an acute social problem of our time. In this research work, attention is paid to the priority areas of our time, namely the use of video cameras that record road traffic conditions, which undoubtedly have a positive effect on the decrease in the number of road traffic accidents on our country's roads. The outlined material covers the present place of gross violations of traffic rules, which resulted in human sacrifice.

**Keywords:** traffic accident, road safety, initial investigative actions

Безопасность дорожного движения является одной из важнейших социально-экономических и демографических задач. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети [1].

В Республике Узбекистан в связи с ростом производства автомобилей, соответственно, возрастает и загруженность дорог, что, в свою очередь, привело к росту дорожно-транспортных происшествий. В этой связи необходимо принимать новые и всё более эффективные меры по обеспечению безопасности дорожного движения. Вышеуказанное обуславливает необходимость особого внимания к процессу фиксации дорожно-транспортных происшествий в целях более эффективного, всестороннего и полного последующего их расследования.

В соответствии с принятым Законом «Об органах внутренних дел» от 16 сентября 2016 г. [2], Указом Президента Республики Узбекистан от 10 апреля 2017 г. [3] «О мерах по коренному повышению эффективности деятельности органов внутренних дел, усилению их ответственности за обеспечение общественного порядка, надежной защиты прав, свобод и законных интересов граждан», а также рядом постановлений Президента Республики Узбекистан, направленных на коренное совершенствование деятельности органов внутренних дел, в том числе в сфере расследования преступлений и профилактики правонарушений, возрастает необходимость более объективного и полного расследования различного рода правонарушений, в том числе и дорожно-транспортных.

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения являются острой социальной проблемой современности. Дорожно-транспортные происшествия – одно из наиболее массовых и существенных негативных проявлений научно-технического прогресса. В свою очередь, темпы роста автомобильного транспорта непосредственно влияют на увеличение интенсивности движения, что способствует росту числа дорожно-транспортных происшествий.

По данным всемирной организации здоровья, в настоящее время в Узбекистане насчитывается свыше 1 600 000 транспортных средств, из них 1 500 000 являются собственностью автовладельцев, это означает, что на двадцать человек приходится один автомобиль.

По количеству автомобилей на 1000 чел. Узбекистан в настоящее время опережает Китай и Индию, где на 1000 чел. насчитывается соответственно 49 и 11 машин. В США данный показатель составляет 643 автомобиля, России – 250, Украине – 175, Турции – 106 [4].

Также по сведениям Всемирной организации здоровья (ВОЗ), в мире за один год регистрируются свыше 55 млн дорожно-транспортных происшествий, в результате чего ежегодно погибают около 1,5 млн чел., а число травмированных в 20–30 раз больше.

За последние два десятка лет в мире дорожно-транспортные происшествия возросли на 26,4%, количество травмированных в результате дорожно-транспортных происшествий возросло на 25,7%.

Если рассматривать причины человеческих жертв в процентном соотношении, то установлено, что от наводнений погибает 21%, от пожаров – 5%, от землетрясений – 25%, от различных войн – 1%, от авиа и железнодорожных катастроф – 7%, а количество погибших от дорожно-транспортных происшествий стоит на первом месте и составляет 41%.

Исходя из вышеуказанного, мы видим, какое огромное количество «негативных» факторов занимают дорожно-транспортные происшествия, что в свою очередь заставляет задуматься о более эффективных методах фиксации дорожно-транспортных происшествий.

Российский ученый С.Л. Рыжиков утверждает, что расследование ДТП как в рамках административного, так и уголовного права связано с определенными затратами сил, времени и средств. Практика показывает, что из-за отсутствия достаточной объективной информации об обстоятельствах ДТП многие дела годами остаются не расследованными [5].

Кроме того, С.Н. Перлов отмечает, что не всегда можно определить, какое из происшествий данного рода преступно. Какая-то часть из них совершается невинно или кажется таковой на первый взгляд. Действительно, механизм этого вида преступлений настолько неочевиден и сложен, что в начале процесса доказывания не всегда представляется возможным сделать вывод о наличии или отсутствии в действиях водителя

либо других участников дорожного движения преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта [6].

В 2016 г. в Узбекистане произошло 1444 дорожно-транспортных происшествия с участием детей [7]. Такие данные были приведены на семинаре в Ташкенте, посвященном аудиту безопасности дорожного движения, управления местами концентрации дорожно-транспортных происшествий и базам данных ДТП [8], было отмечено, что показатели потерь от ДТП к ВВП Узбекистана составляют 2,8%.

За 2018 г. по республике в дорожно-транспортных происшествиях погибло 2262 чел. (в 2017 г. 2473 чел. – на 8,5% меньше), 8 458 получили телесные повреждения (в 2017 г. 9637 чел. – на 12,2% меньше).

Кроме этого в 2018 г. за нарушения правил дорожного движения пешеходами и иными участниками дорожного движения в отношении 109 280 нарушителей были приняты меры, предусмотренные в Кодексе об административной ответственности Республики Узбекистан [9].

На сегодняшний день использование видеокамер, фиксирующих дорожно-транспортную обстановку, несомненно, позитивно сказывается на снижении количества дорожно-транспортных происшествий на дорогах нашей страны. Однако в ряде случаев имеют место грубые нарушения правил дорожного движения, повлекшие за собой человеческие жертвы.

Дорожно-транспортное происшествие должно рассматриваться как событие, вызванное нарушением согласованности в дорожном движении, что может выражаться в нецелесообразных действиях водителя транспорта, нереагировании на возникшие опасные факторы в дорожной обстановке, в частности на действия других водителей транспорта, грубую неосторожность пешеходов, в несвоевременном обнаружении препятствий, дефектов дороги, в нарушении психофизических функций человека, в отказе техники, что выводит ее из «подчинения» человеку.

Событие, происшедшее в результате нарушения тех или иных правил безопасности дорожного движения, в котором обязательно участвовал автотранспорт либо городской электротранспорт и после которого наступили вредные последствия, именуется дорожно-транспортным происшествием (ДТП). Однако не все, а лишь те дорожно-транспортные происшествия, в результате которых наступили серьезные вредные последствия – менее тяжкие или тяжкие телесные повреждения либо смерть потерпевшего, именуются дорожно-транспортными преступлениями, т.е. деяниями, влекущими уголовную ответственность в соответствии с УК Республики Узбекистан. Так, согласно ст. 266 Уголовного кодекса Республики Узбекистан нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортного средства лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее средней тяжести или тяжкое телесное повреждение, повлекшее смерть человека или повлекшие человеческие жертвы, катастрофу, иные тяжкие последствия, подлежит уголовной ответственности.

В подавляющем большинстве случаев ДТП возникают в результате нарушения правил дорожного движения (ПДД) водителями, пешеходами, пассажирами, велосипедистами, а также вследствие грубых нарушений работниками транспортных хозяйств правил технической эксплуатации и плохого контроля за состоянием дорог и организации регулирования уличного движения.

По мнению Б.Д. Завидова и М.Ю. Лебедева, «причины ДТП подразделяются на субъективные и объективные. К субъективным факторам ДТП относят: нарушение правил дорожного движения (ПДД); нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, включая оставление места ДТП виновным участником дорожного движения: водителем, пешеходом, пассажиром, а равно иным участником дорожного движения.

Объективными причинами считают: недостатки в планировании улиц и автодорог, освещенность проезжей части в темное время суток, состояние дорожного покрытия, самых

различных средств регулирования, в том числе дорожных знаков, тормозных, маневренных и других частей автотранспортных средств» [10].

Специфика расследования уголовных дел, связанных с нарушениями правил безопасности движения, предопределяет особую важность такого следственного действия, как осмотр места происшествия, поскольку его результаты служат исходными данными для проведения неотложных следственных действий. «Основания производства любого следственного действия, – отмечает профессор О.Я. Баев, – предопределяются целями, на достижение которых оно направлено в соответствии с уголовно-процессуальным законом. В качестве главных целей следственного осмотра, относящихся к любому его виду, Уголовно-процессуальный кодекс предусматривает следующие: обнаружение следов преступления, выяснение других обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела» [11]. Следует отметить, что качество производства осмотра места происшествия, составления схем дорожно-транспортных происшествий и их разметки находится в прямой зависимости от степени подготовленности следователей, от их умения использовать технико-криминалистические средства.

Осмотр места дорожно-транспортного происшествия должен производиться сразу же после получения сообщения о случившемся событии. Объясняется это тем, что дорожно-транспортные происшествия происходят на дорогах или оживленных автомагистралях с интенсивным движением транспортных средств, которые могут уничтожить следы, имеющие важное значение для установления истины по делу, а приостанавливать движение на время осмотра не всегда представляется возможным. Кроме того, необходимо учитывать и пагубное воздействие атмосферных условий, а также и то обстоятельство, что промедлением с выездом могут воспользоваться виновники ДТП (например, оставление места происшествия, уничтожение следов преступления на транспортном средстве или на проезжей части, повреждение отдельных узлов или агрегатов транспортного средства с тем, чтобы впоследствии заявить о случайно возникшей неисправности во время движения). К тому же исходная информация о ДТП чаще бывает краткой и неточной, поэтому вопрос о возбуждении уголовного дела решается после осмотра места ДТП, что предусматривается уголовно-процессуальным законодательством.

Своеобразие дорожно-транспортных происшествий и сложность их расследования обуславливаются тем, что осмотр места происшествия нередко приходится проводить в сжатые сроки из-за невозможности приостановления движения на длительное время. Поспешное проведение осмотра отрицательно сказывается на его качестве и объективности, в то время как промедление может привести к утрате доказательств и существенно повлиять на пропускную способность магистралей, улиц и дорог.

При получении сообщения о ДТП дежурный по органу внутренних дел принимает решение о направлении на место происшествия следственно-оперативной группы, которая обычно состоит из следователя и инспектора государственной службы безопасности дорожного движения МВД (ГСБДД) [12], а в необходимых случаях (наличие погибших, водитель с места происшествия скрылся и др.) в нее также входят: судебно-медицинский эксперт, сотрудник уголовного розыска, специалист-криминалист, автотехник, кинолог и др. Следственно-оперативная группа должна быть обеспечена технико-криминалистическими средствами, при необходимости – осветительной аппаратурой и другими специальными средствами для квалифицированного проведения осмотра места ДТП. Руководство группой осуществляет следователь (или лицо, проводящее расследование).

При выяснении обстановки на месте ДТП необходимо учитывать, что все обнаруженное на месте происшествия должно быть зафиксировано в неизменном виде, т.е. в таком, в каком предстало перед глазами лица, производящего осмотр. Особенностью следственного осмотра места ДТП является то, что до прибытия следователя там могут быть произведены (на законном основании) существенные изменения, что требует учета и корректив в ходе осмотра [13]. Если в обстановку места происшествия до начала осмотра были внесены изменения, то они фиксируются по конечному положению, т.е. как оказалось

к началу осмотра. Например, если транспортное средство к моменту осмотра было отведено за пределы места происшествия, то в протоколе осмотра необходимо указать его фактическое положение на момент совершения ДТП.

Осмотр является важным средством получения доказательственной информации о расследуемом событии. Информацию содержат не только следы, но и обстановка места происшествия, которая включает в себя дорожные условия, характер объектов и следов, их пространственное размещение и другие обстоятельства. Изучение обстановки места происшествия позволяет, например, установить, какой вид происшествия имел место (наезд на пешехода, столкновение транспортных средств, опрокидывание и т.д.), выдвинуть версию относительно механизма происшествия, выяснить, вносились ли изменения (и какие) в обстановку места происшествия до начала осмотра и другие обстоятельства.

Порядок осмотра объектов определяется особенностями сложившейся на месте происшествия ситуации. То, что должно быть осмотрено в первую очередь решается с учетом этого. Например, нахождение трупа на дороге с интенсивным движением предполагает начало осмотра именно с него, для того чтобы в кратчайшее время обеспечить получение необходимой информации и восстановить нормальное движение транспорта. Если возникает опасность уничтожения следов колесами транспортных средств, повреждения их в результате атмосферных осадков, то они должны быть осмотрены в первую очередь. Последовательность осмотра решает лицо, его производящее, с учетом сложившейся ситуации и знания особенностей следов дорожно-транспортного происшествия.

При ДТП особое внимание следует обратить как на схему, так и на осколки фар, подфарников, поворотников, осколки стекла, а также осыпавшиеся кусочки лако-красочного покрытия кузова, что необходимо при производстве соответствующих экспертиз. Это актуально, когда виновный в ДТП скрылся с места происшествия.

Следы располагаются непосредственно на местности и на объектах (транспортном средстве, потерпевшем и его одежде и др.). Значительная часть их находится на дороге. Это могут быть следы, характеризующие движение транспортного средства и потерпевшего, свидетельствующие о месте наезда их столкновения и др. При этом в начале осмотра необходимо произвести панорамную и обзорную, а еще лучше стереоскопическую фотосъемку, результатом которой является изготовление плана ДТП. Фотографирование общего вида места происшествия необходимо производить по направлению движения транспортного средства, ориентиром которого могут служить, например, следы торможения. При столкновении транспортных средств фотографирование следует производить в направлении движения каждого из водителей.

Место ДТП может занимать значительную территорию, поэтому точку съемки необходимо выбирать таким образом, чтобы в кадре оказались ориентир и окружающая место происшествия обстановка. Этот снимок дает представление об общем плане места происшествия. Число снимков определяется особенностями места происшествия. В протоколе фиксируются точки, с которых производилось фотографирование.

Уже в процессе общего осмотра следователь получает представление о том, где произошло ДТП. Точное определение расположения места происшествия имеет важное процессуальное значение. Оно объясняется возникающей нередко необходимостью проведения процессуальных действий (повторный осмотр, следственный эксперимент, допрос и др.). Для определения координат места происшествия выбирают какой-либо ориентир (номер дома на улице, километровый столб на дороге, пересечение дорог и т.д.). От этого ориентира производятся все дальнейшие линейные измерения обстановки места происшествия.

На этом этапе устанавливаются следующие данные:

- о виде покрытия дороги (асфальт, бетон, асфальтобетон, щебенка, грунт и др.);
- о ее профиле – продольном (горизонтальной, подъем, спуск) и поперечном (уклон в сторону тротуара, обочины);

- о наличии тротуаров, зеленых насаждений, дорожных знаков, линий разметки проезжей части;
- о расположении транспортных средств, пострадавших, различных следов по отношению к проезжей части и к постоянным ориентирам (угол дома, осветительная мачта, путепровод и др.);
- о состоянии покрытия проезжей части (сухая, влажная, мокрая, загрязненная, заснеженная).

Если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются погибшие, то при осмотре последовательно исследуются: трупы погибших, проезжая часть дороги, транспортные средства. Наиболее ответственным моментом на данном этапе работы является обнаружение вещественных доказательств. Это определяет всю последующую работу с ними: фиксация, изъятие, исследование и их использование в процессе доказывания. Сложность обнаружения определяется характером следов и других объектов дорожно-транспортного происшествия. С этих позиций следы можно разделить на очевидные, выявляемые невооруженным глазом, и неочевидные, для обнаружения которых необходимо применение технических средств и специальных методов. Так, установление следов, свидетельствующих о факте столкновения транспортных средств (расположение следов торможения, обломков деталей и т.д.), не представляет особого труда. Они легко обнаруживаются при визуальном осмотре. Однако установить, например, факт соприкосновения деталей транспортного средства с одеждой потерпевшего при наезде можно только путем исследования одежды с применением специальных средств и методов.

Информация, полученная при осмотре места происшествия, должна быть сохранена, чтобы ею могли пользоваться следователь, суд и другие участники уголовного процесса. Это достигается закреплением обнаруженных на месте происшествия следов путем описания в протоколе осмотра места происшествия, а также с помощью других средств и методов фиксации. Необходимо также учесть, что в определенной мере возможность обнаружения следов на месте ДТП определяется уровнем профессиональной подготовленности (внимательность, умение анализировать и др.) и опытом лица, производящего осмотр.

В заключение следует отметить, что сегодняшний уровень расследования дорожно-транспортных преступлений или разбирательств этой категории происшествий во многих случаях страдает субъективизмом, так как в основе выводов в большинстве случаев лежит субъективно воспринятое очевидцами и свидетелями событие. Это обстоятельство выдвигает на первый план необходимость разработки концептуальной модели технико-криминалистического обеспечения формирования доказательственной базы, основанной на результатах экспертных исследований.

### **Литература**

1. *Лосева В.В.* Использование технико-криминалистических средств в деятельности ГИБДД: памятка. – Домодедово: ВИПК МВД России, 2016. – С. 4.
2. Закон Республики Узбекистан «Об органах внутренних дел» от 16 сентября 2016 г. // Собрание законодательства Республики Узбекистан. – 2017. – № 35 – Ст. 924.
3. Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному повышению эффективности деятельности органов внутренних дел, усилению их ответственности за обеспечение общественного порядка, надежной защиты прав, свобод и законных интересов граждан» от 10 апреля 2017 г. // Собрание законодательства Республики Узбекистан. – 2017. – № 35 – Ст. 924.
4. *Рыжиков С.Л.* Правовые и технико-криминалистические аспекты использовании средств объективного контроля за движением автомобиля в процессе совершения дорожно-транспортных происшествий.: Дис. ... канд. юрид. наук. – Ростов-на-Дону, 2004 – С. 7. (216 с.)

5. *Перлов С.Н.* Доказывание при расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях: процессуальные и криминалистические аспекты.: Дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1997 – С. 2. (185 с.).
6. Руководство для следователей / Под общ. ред. В.В. Мозякова. – М, 2005. – С. 769.
7. *Баев О.Я.* Производство следственных действий: криминалистический анализ УПК России, практика, рекомендации: Практическое пособие – М, 2010. – 240 с.
8. *Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Россинская Е.Р.* Криминалистика: Учебник для вузов / Под ред. Заслуженного деятеля науки РФ, проф. Р.С. Белкина. – М., 2006. – 992 с.