

ТУРЛИЧА ЙЎЛ-ТРАНСПОРТ ВАЗИЯТЛАРИ УЧУН ҲАЙДОВЧИНИНГ
РЕАКЦИЯ ВАҚТИНИ АСОСЛАШ

Рахматов Баходир Абдуманнапович

Аннотатсия. Мазкур мақола йўл-транспорт ҳодисалари юзасидан тайинланадиган автотехника экспертизалари тадқиқотларини ўтказишда транспорт воситаларининг тўхтатиб қолиш масофаси билан боғлиқ саволларни ҳодиса механизмига мос келадиган кўрсаткичлар асосида бажарилиши, ҳайдовчининг реакция вақтини ташилашда йўл қўйилиши мумкин бўлган хатоликларнинг экспертиза хулосасининг якуний мазмунига таъсири тўғрисидаги фикр-мулоҳазаларга бағишланган.

Таянч сўзлар: йўл-транспорт ҳодисаси, йўл ҳаракати хавфсизлиги, йўл ҳаракати қоидалари, ҳайдовчининг реакция вақти, транспорт воситаларининг тўхтатиб қолиш масофаси, экспертиза, экспертиза хулосаси ва тадқиқотлар.

ОБОСНОВАНИЕ ВРЕМЕНИ РЕАКЦИИ ВОДИТЕЛЯ ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ
УСЛОВИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Аннотатсия. Данная статья посвящена вопросам и мнениям, связанных с остановочным путем транспортных средств, при расследовании дорожно-транспортных происшествий на основе показателей, соответствующих механизму происшествия, возможных ошибках в оценке времени реакции водителя на окончательное содержание экспертного заключения.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, время реакции водителя, тормозной путь транспортных средств, экспертиза, экспертное заключения и исследования.

JUSTIFICATION OF DRIVER REACTION TIME FOR VARIOUS
CONDITIONS OF ROAD ACCIDENTS

Annotation. This article is devoted to the issues and opinions related to the stopping distance of vehicles during the investigation of road accidents based on the indicators corresponding to the mechanism of the incident, possible errors in assessing the driver's reaction time to the final content of the expert opinion.

Basic words: road accident, road safety, traffic rules, driver reaction time, braking distance of vehicles, examination, expert opinions and research.

Жаҳон статистика ҳисоботларида йўл-транспорт ҳодисаси билан боғлиқ жароҳатларни йилдан йилга ортиб бораётганлиги қайд этилаётган бўлиб, ушбу ҳолат ўзининг долзарблиги, ижтимоий ва иқтисодий аҳамияти билан жамиятнинг илғор фикрловчи қатламларини ташвишга солмоқда. Жаҳон соғлиқни сақлаш ташкилотининг сўнгги маълумотларига кўра, ўлим билан якунланган ҳолатларнинг 30-40% дан ортироғи бахтсиз ҳодисалар билан боғлиқ. Йўл-транспорт ҳодисалари (ЙТХ) натижасида ҳар йили ўртача 1,25 миллионга яқин инсон ҳаётдан эрта кўз юммоқда. Турли даражадаги тан жароҳатлари олаётганлар сони 50 миллиондан ортиқ кишини ташкил этиб, кўпчилиги ногирон бўлиб қолмоқда¹⁰. Ўзбекистон миқёсида кўрилса, ЙТХ-ларнинг 98% одам ўлими ёки тан жароҳатлари олиш билан тугалланган.

Оғир оқибатларни келиб чиқишига сабаб бўлган ҳолатлардан биринчиси ва асосийси йўл ҳаракати иштирокчиларининг амалдаги “Йўл ҳаракати қоида-лари” талабларини кўпол равишда бузиш билан боғлиқ.

Йўлларда инсон омилига эътибор қаратиш ва уларнинг хавфсизлигини таъминлаш чора-тадбирлари давлат аҳамияти даражасига кўтарилди. Юрти-мизда 2021 йилда 10 мингдан зиёд йўл-транспорт ҳодисаси содир этилган бўлса, уларда 9 мингдан ортиқ инсон жароҳатланган ва 2,5 мингга яқин одам ҳалок бўлган.

Йўл ҳаракати хавфсизлиги хизмати маълумотларига кўра, Республика бўйича 2022 йилда 9902 та йўл-транспорт ҳодисаси содир этилган. Ушбу йўл-транспорт ҳодисаларининг 44,9 % пиёдаларни уриб юбориш ҳолатидан иборат. ЙТХларда 2356 нафар инсон бевақт вафот этган, 9606 нафари турли даражадаги тан жароҳати олган. 2023 йилда Республикаимиз йўлларида жами 10842 та йўл-транспорт ҳодисалари содир бўлган, улар натижасида 2229 нафар инсон бевақт вафот этган, шулардан 263 нафарини болалар ўлими ташкил қилган¹¹. 2023 йилда жами 16 миллиондан ортиқ қоидабузарлик аниқланган ва улардан 42 мингга яқин ҳолатларда ҳайдовчиларни транспорт воситасини маст ҳолда бошқарганликлари қайд этилган.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг “Автомобиль йўлларида инсон хавфсизлигини ишончли таъминлаш ва ўлим ҳолатларини кескин камай-тириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги 2022 йил 4 апрелдаги ПҚ-190 сон қарори¹² ижросини таъминлаш, шунингдек, йўл ҳаракати хавфсизлиги соҳасини замонавий талабларга тўлиқ мувофиқлаштириш ҳамда илмий, мето-дик ва ахборот-таҳлилий жиҳатдан ташкил этиш мақсадида Ўзбекистон Респуб-ликаси Вазирлар Маҳкамасининг “Йўл ҳаракати хавфсизлиги соҳасини илмий-методик таъминлаш, йўлларда эксплуатация-монтаж фаолиятини тартибга солиш ҳамда “хавфсиз йўл” индексини юритиш

¹⁰ Қонун ҳужжатлари маълумотлари миллий базаси (www.lex.uz), 2018 йил 22 май.

Йўл-транспорт ҳодисалари экспертлар нигоҳида / uz24.uz/society/ygl-transport.

¹¹ Ўзбекистон Республикаси ИИБ ЖХД Йўл ҳаракати хавфсизлиги хизмати расмий Веб-сайтидаги статистик маълумотлар.

¹² Ўзбекистон Республикаси Президентининг қарори, 04.04.2022 йилдаги ПҚ-190-сон

амалиётини жорий этиш тўғри-сида”ги Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 30.07.2022 йил-даги 415-сон қарори қабул қилинди¹³.

Республика давлат суд экспертиза муассасаларининг амалий суд-эксперт-лик фаолиятини таҳлил қилиш ва натижаларни умумлаштириш асосида йўл-транспорт ҳодисалари бўйича автотехника ва транспорт-трассология экспер-тизаларига оид бир қатор муаммо ва камчиликлар мавжудлиги аниқланди. Республика давлат суд экспертиза муассасаларининг амалий фаолияти таҳлил-лари натижаларига асосланиб, йўл-транспорт ҳодисалари бўйича автотехника экспертизасини бажаришдаги муаммолар сирасига ҳайдовчининг турли шароитлар учун реакция вақтини белгилашни киритиш лозим.

Йўл-транспорт ҳодисаси – жуда мураккаб жараён ҳисобланади ва уни кў-риб чиқишда кўплаб баҳсли ҳолатлар юзага келади. Д.Ш. Мусинанинг фикрича ЙТХ “динамик” – ўзгарувчан бўлиб, одамлар ҳодисани кўриб турган бўлсалар ҳам, жуда кўп ҳолатларда айрим деталларга эътибор берилмай қолинади¹⁴. Ушбу фикр асосга эга. Чунки, йўл-транспорт ҳодисаси жуда тез ва қисқа вақтда юз берадиган ҳолат ҳисобланади. Шунинг учун ЙТХларни текширишда содир этилган ҳолатни қайта тиклашга зарурат бор. Россия олимлари томонидан шахсий автомобиллар ҳайдовчилари ҳамда ЙХХДИ (ГИБДД) ходимлари орасида ўтказилган сўровнома натижаларига кўра, ҳайдовчиларнинг аксарият қисми йўл ҳаракати қоидаларини онгли равишда бузганлиги аниқланган (Серия “Технические науки”, Выпуск 10).

Сўровномада иштирок этган ҳайдовчиларнинг қарийб 50%, шу жумладан, маҳкум ҳайдовчиларнинг 70% ЙТХларнинг сабабчиси қаторига йўл-транспорт вазияти (ЙТВ) - йўлнинг ёмон аҳволи, ҳаракатни ташкил этишдаги камчи-ликлар, транспорт оқими ҳаракатини юқорилиги ва ҳ.к.ларни киритишган.

Сўровномада иштирок этган қатнашчиларнинг фикрига кўра, Қоида талабларини бузишнинг иккинчи сабабчиси - шошилиб ҳаракатланиш, учинчи сабабчиси – йўлдаги вазиятни нотўғри ва хато баҳолаш, тўртинчиси - ҳайдовчи эътиборини чалғиши ҳисобланган.

Авариявий–хавфли йўл-транспорт вазиятлари (ЙТВ)лар юзага келганда ҳайдовчининг ҳаракатлари ЙТХни олдини олишга, ўзи ҳамда иштирок-чиларнинг ҳаётини сақлаб қолишга ҳамда ЙТХнинг оғир оқибатларини камай-тиришга қаратилади. Шу сабабли, эксперт амалиётида, кўпинча автотехник-экспертларга ТВнинг тезлиги ва уни тўхтатиб қолиш масофаси билан боғлиқ масалаларни, яъни ЙТХнинг олдини олиб қолиш техник имконияти бўлган-бўлмаганлиги ҳақидаги саволларни ҳал этиш топширилади.

¹³ Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг қарори, 30.07.2022 йилдаги 415-сон

¹⁴ Д.Ш. Мусина. Пути решения задач по установлению механизма наезда на пешехода методами материаловедческой трассологии / Материалы международной научно-практической конференции «Восток-Запад: партнерство судебной экспертизе. Актуальные вопросы теории и практики судебной экспертизы» (г. Алматы, 6 ноября 2014 г.). – Астана, 2014. – 332 с.

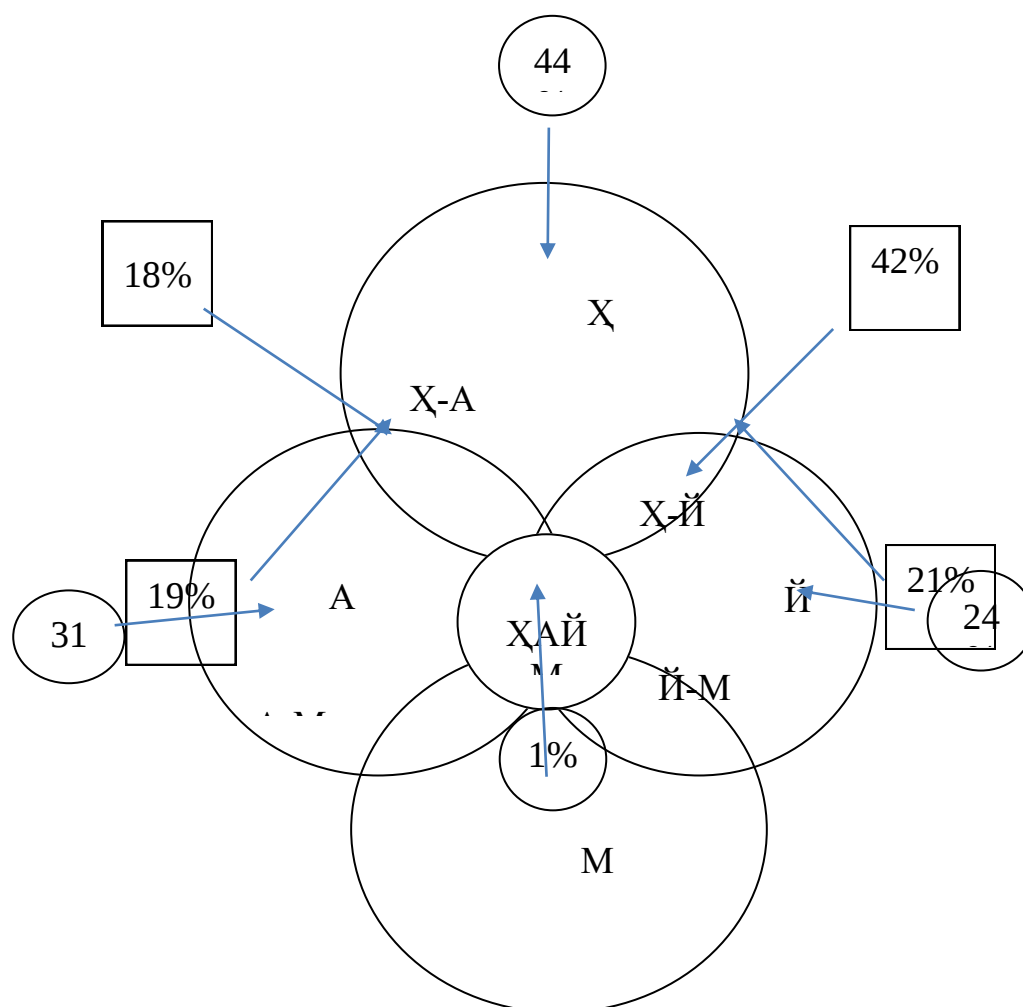
Автотехника экспертизасини бажариш учун яратилган ва ЙТХ содир этилиши ҳолатини қайта тиклаш учун 30 йилдан ортиқроқ вақт давомида қўлла-нилаётган ҳисоблаш усули ҳамда тавсиявий услубларни таҳлиллари, ЙТХ-ларни қайта тиклаш тартибларида етарли даражада камчиликлар мавжудли-гини кўрсатмоқда.

Мазкур ишда, хусусан, ҳайдовчиларнинг реакция вақтини автотехника экспертизаси натижасига таъсири бўйича таҳлиллар ўтказилган ҳамда ушбу параметрлар билан боғлиқ муаммолар баҳоланган.

ЙТХ ҳақидаги статик маълумотларни «Ҳайдовчи–Автомобиль–Йўл–Муҳит» (ҲАЙМ) тизимидаги таҳлили.

Авариянинг статик маълумотлари «Ҳайдовчи–Автомобиль–Йўл–Муҳит» тизимидаги элементларни ЙТХларни содир этилишига таъсирини баҳолаш имконини беради.

Қуйида ҲАЙМ тизимида 2022-2024 йй.давомида содир этилган ЙТХ ҳолатларининг ўзаро фоиз нисбатлари келтирилган.



Юқоридаги келтирилганларга асосан ЙТХларнинг содир этилишига ҳайдовчилар - 44%, автомобиллар – 31%, йўл – 24% ва муҳитнинг – 1% таъсири борлигини кўриш мумкин.

Транспорт воситалари (ТВ) ва йўлларда хавфсиз ҳаракатланиш иборалари бири-бири билан боғлиқ тушунчалар ҳисобланиб, улар пропорционал боғлиқликка эга. Транспорт воситалари сонининг ортиши хавфсиз ҳаракатланишнинг фоиз кўрсаткичини камайишига таъсир кўрсатади. Йўлларда хавфсизликни таъминлаш комплекс чора тadbирларни ишлаб чиқиш ҳамда татбиқ этишни талаб қилади. Йўл ҳаракатини ташкил этишда маълум бўлган «Автомобиль–Ҳайдовчи–Йўл–Муҳит» тизими таҳлил этилса, ҳаракат хавфсизликни таъминланиши нафақат ҳайдовчининг йўл ҳаракати қоидаларига мос келган ҳаракатни бажариш ҳолатларини, балки автомобилнинг конст-руктив хусусиятлари, йўл шароити, бошқа ҳаракат катнашчиларнинг ҳатти-ҳаракати ва ташқи муҳит каби омилларни ҳам ўз ичига олганлигини кўриш мумкин.

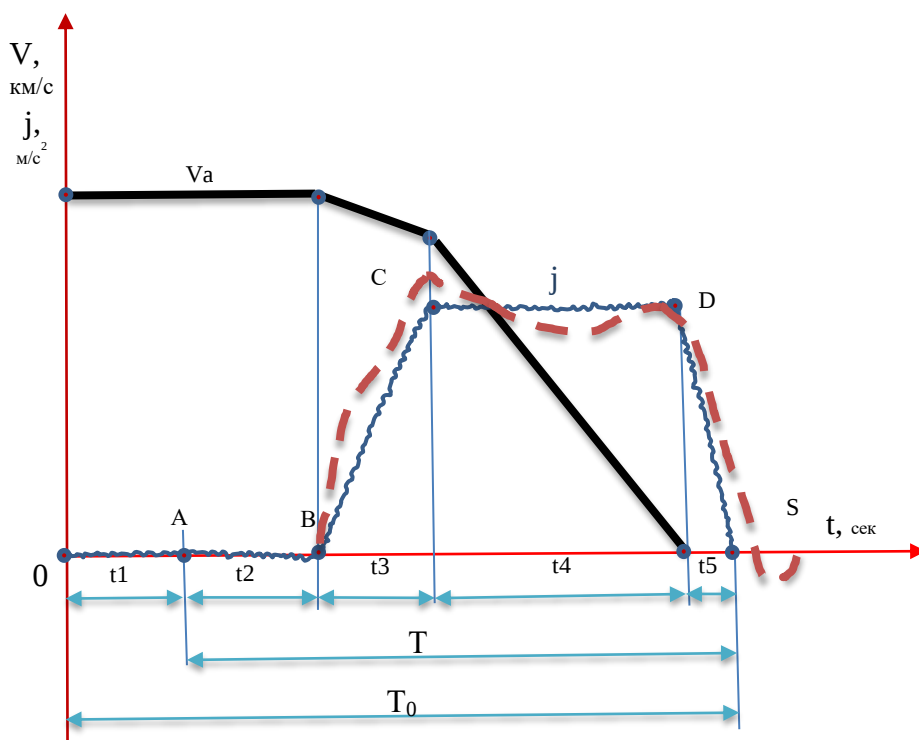
Суд экспертлик фаолияти содир этилган йўл-транспорт ҳодиса (ЙТХ)ни техник тарафларини тадқиқ этади. Шу билан бирга, ушбу йўналишларда мав-жуд бўлган камчиликларни ёритиши, содир этилиши мумкин бўлган нохуш ҳолатларни олдини олиш ҳамда бартараф этиш бўйича йўл харитасини тузиши ва услубий тавсиялар ишлаб чиқиши ҳамда уларни татбиқ этиш чораларини кўриши мумкин. БМТ ЕИҚ (Бирлашган Миллатлар Ташкилотининг Европа Иқтисодий Қўмитаси) томонидан 1958 йил Женевада қабул қилинган ички транспорт доирасидаги қоидалари транспорт воситалари (ТВ)нинг тормоз тизими, бошқарув қурилмаси, юриш қисми (шиналари), ёруғлик ва ишоралар тизимлари, теварак-атрофнинг кўриниши, кузов конструкцияси ва унинг элементлари, хавфсизлик тасмалари, ўриндиқлар, йўловчиларни хавфсиз эвакуация қилиш элементлари, ёнғинга қарши конструктив жиҳозлар, двигатель ишлаб чиқарган чиқинди газларнинг миқдори ва таркиби, ички ва ташқи шовқинлар ҳамда бошқаларга қўйиладиган талабларни қайд этган.

Автомобиллар ишлаб чиқариш мамлакатнинг ривожига салоҳиятли ўринга эга. Лекин, автотранспорт воситалари сонининг ортиши билан йўл-транспорт ҳодисалари кўрсаткичи ҳам ўсиши табиийдир. Чунки унда инсон омилининг роли бор. Статистик маълумотларга асосланилса, ЙТХларнинг сони йилдан йилга ортиб бормоқда. ЙТХлар таҳлил этилса, жабрланганлар орасида тан жароҳати олган ёки вафот этганлар борлигини, давлат ҳамда хусусий сек-тор эгаларига моддий-манавий зарар етказилганлигини кўриш мумкин.

ЙТХларнинг таҳлиliga кўра содир этилган оғир турдаги йўл-транспорт ҳодисаларининг 75-80% ҳайдовчиларнинг айби туфайли юз берган. Транспорт воситасини маст ҳолатда бошқариш билан боғлиқ ҳодисалар 1% ни ташкил этса, 45-50% фалокатлар ҳайдовчининг хавфсизлик талабларига риоя этмаслиги оқибатида содир этилмоқда. Қолган ЙТХларнинг сабабчилари бўлиб бошқа ҳа-ракат катнашчиларнинг эҳтиётсизлиги ва эътиборсизлиги, ташқи муҳит шароитидаги салбий таъсирлар, транспорт воситалари ва йўлдаги техник носозликлар ҳисобланади.

Хайдовчининг реакция вақти ҳамда бошқа кўрсаткичлар ҳақидаги тушун-чаларни автомобилнинг тормозланиш диаграммаси орқали таҳлил этамиз (қуйидаги чизмага қаралсин). Унга кўра кўра қуйидагиларни келтириб ўтиш лозим.

Хавф ҳақида сигнал пайдо бўлгандан транспорт воситасини бошқарув органларига таъсир кўрсатишгача ўтган вақт оралиғи **ҳайдовчининг реакция вақти** (t_1) дейилади (0А оралиқ вақт). Ҳайдовчининг реакция вақти унинг жинси, ёши, малакаси, соғлиғи ҳолати, шунингдек хавфни олдинда кўра билиш қобилияти, йўл шароитидаги ҳолатлар ва бошқа кўп факторларга боғлиқ ра-вишда ўзгаради. Ушбу факторлар реакция вақтига ойдинлик киритилишида мураккабликларни юзага келтиради. Шу сабабли, эксперт ҳисоб амаллари учун реакция вақтини ўртача қиймати қабул қилинган. Бир хил кўрсаткичга эга реак-ция вақтини турли вазиятдаги ЙТХлар учун қабул қилиш оқланмаган ҳисоб-ланади.



Расм.1 Тормозланиш диаграммаси

V_a –тормозланишдан аввалги тезлик, км/с; t_1 -ҳайдовчининг реакция вақти,с; t_2 - тормоз тизимини ишга тушишини кечикиш вақти, с; t_3 - кескин тормозлашдаги секинланишининг ортиш вақти (ТВ тезлигини камайишини бошланиши ва бир хил даражадаги секинлашиш билан ҳаракати бошланган давр оралиғи), с; t_4 – тўлиқ тормозланиш вақти (секинланишининг ўзгармас даври), с; t_5 - тормозланишдан қайтиш вақти (ТВ секинланишининг ўзгармаслик ҳолати тугаб, тўлиқ тўхташигача бўлган давр), с;

Ҳозирги вақтда республикаимизда олиб борилаётган экспертлик амалиётида ВНИИСЭ томонидан яратилган “Приминение дифферен-цированных значений времени реакции водителя в экспертной практике. - М. 1987 г.” ишланмасида келтирилган кўрсаткичларидан фойдаланилиб келин-моқда. Улар ҳаётий воқеликда энг кўп учрайдиган вазиятларни инобатга олган ҳолда қабул қилинган. Методик

ишланмада келтирилган маълумотларга кўра ҳайдовчи реакция вақтининг дифференцияланган энг кичик қиймати 0,3 секундни ташкил этган.

AB оралик – тормозлаш бошланган (тормоз тепкиси босилган) вақтдан тезлик пасайгунига қадар бўлган оралик тормоз тизимини ишга тушишини кечикиш вақти (t_2) дейилади. Бу вақт оралиғида босим асосий тормоз цилиндри (ёки тормоз крани)дан ғилдиракдаги ишчи цилиндр (тормоз камералари)га узатилади ва тормоз юритмаси деталлари бир-бирига тегади. $t_1 + t_2$ вақт ўтиши билан тормоз тизими ишга тушади ва тезлик камайишни бошлайди. Вақт давомида автомобил секинланишини ўзгариши мураккаб хусусиятга эга ва у расмда штрихли чизик кўринишида келтирилган. Ҳисоб амалларини соддалаш-тириш мақсадида секинлашиш миқдори дастлаб тўғри чизик шаклида ўсиб ВС (t_3 вақт), сўнг максимал қийматга етгач ўзгармас (доимий) кўринишга келади деб ҳисобланади. Тормозланиш якунида (D нуқта) секинлашиш қий-мати кескин пасайиб нолга тенглашади. Тормозланиш бошланишидан секин-лашиш миқдори ўзгармас қийматга эга бўлишига қадар ўтган давр оралиғи секинланиш миқдорининг кучайиш вақти (t_3), $t_2 + t_3$ вақт йиғиндиси (АС кесма) тормоз тизимини ишга тушиш вақти дейилади.

Автомобилнинг ўзгармас секинланиш билан ҳаракатланиш даври тўлиқ тормозланиш вақти (t_4) дейилади

t_1 , t_2 ва t_3 вақт оралиқлари кўпгина омил (фактор)ларга боғлиқ бўлиб, улар эксперимент ўтказиш йўли орқали аниқланади. Одатда, содир этилган ЙТХни тадқиқ этиш жараёнида мазкур оралиқларнинг ҳақиқий қийматини аниқлаш имконияти йўқ. Шу сабабли, ҳисоблар учун уларнинг ўртача қийматидан фойдаланилади.

Ҳозирги кунда, йўл шароити мураккаблашиб бораётганлиги ҳамда транспорт воситаларининг тури билан боғлиқ ҳодисалар сони кундан–кунга ортиб бораётганлиги сабабли, кўпгина экспертиза тадқиқотлари учун ЙТХ шароити учун мос келадиган кўрсаткичларни танлаш жараёни мураккаблашиб бораётганлигини кўрсатиш ўринли.

Ҳайдовчи реакция вақтининг дифференцияланган қиймати математик амалларда ҳал қилувчи омил ҳисобланади. У хулосаларнинг якуний мазмунига таъсир кўрсатувчи катталиқ эканлигини доимо ёдда сақлаш лозим. Хулосалар орқали тегишли органлар томонидан чиқариладиган қарор ёки ажримлар, ўз ўрнида инсон омили тақдирини ўзгартириб юбориши ҳамда тиклаб бўл-майдиган зиён етказиши ҳамда халқимизнинг ижтимоий-иқтисодий ва маъна-вий-тарбиявий ҳаётида ўчмас хотиралар қолишига сабабчи бўлиши мумкин-лигини унутмаслик керак. Суд экспертлик фаолиятида ҳайдовчининг реакция вақтини ЙТХ ҳолатига мос келадиган кўрсаткичини танлаш процессуал қонунчиликда ҳодисалар ечимига объектив баҳо бериш учун зарурдир.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг “2022-2026 йилларга мўлжалланган янги Ўзбекистон тараққиёт стратегияси тўғрисида”ги ПФ-60-сон фармонида келтириб ўтилган мамлакатимизда адолат ва қонун устиворлиги тамойилларини

тараққиётнинг энг асосий ҳамда зарур шартига айлантириш, шунингдек, келгусида судга оид автотехника экспертизалари хулосаларини янада ишончлилиқ даражасини ошириш борасидаги ишларни шакллантириш замон талаби ҳисобланади.

ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР;

1. Қонун ҳужжатлари маълумотлари миллий базаси, 11.02.2022 й., <https://lex.uz/docs/3743453>. (Мурожаат вақти: 20.08.2023 й.).
2. Ўзбекистон Республикаси Президентининг ПҚ-190-сон 04.04.2022 йилдаги қарори.
3. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 415-сон 30.07.2022 йилдаги қарори,
4. Ўзбекистон Республикаси ИИВ ЖХД ЙҚХХнинг статистик маълумотлари.
5. Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги ҳузуридаги Х.Сулаймонова номидаги Республика суд экспертизаси маркази ва ИИВ ЭКБМнинг ҳисобот-лари.
6. Ўзбекистон Республикаси Жиноят-процессуал кодекси Ўзбекистон Республикаси кодекслари: тўплам. / Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги: – Т., 2014. – 1056 б.
7. Д.Ш.Мусина. Пути решения задач по установлению механизма наезда на пешехода методами материаловедческой трасологии / Материалы международной научно-практической конференции «Восток-Запад: партнерство судебной экспертизе. Актуальные вопросы теории и практики судебной экспертизы» (г. Алматы, 6 ноября 2014 г.). – Астана, 2014. – 332 с.
8. Yo'l-transport hodisalari ekspertlar nigohida/ uz24.uz/society/ygl_transport.
9. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике. - М. 1987 г.