

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ:

ПРИЧИНЫ, ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ, ЗАЩИТА ПРАВ ПОСТРАДАВШИХ



Д. А. ФИНК,
доцент кафедры уголовно-процессуального права и криминалистики Университета КАЗГУУ, к.ю.н.

В статье анализируются причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий в странах Европы, Азии и Соединенных Штатах Америки и разрабатываются эффективные меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий в этих странах и охраны лиц, пострадавших от них.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, состояние опьянения, пользование сотовыми телефонами, ограничение скорости, время ожидания на перекрестке, система платных дорог и штрафов, круговые развязки и перекрестки, проектирование искривленных дорог.

Ежегодно в дорожных авариях в мире погибает 1,3 миллиона человек,¹ еще 50 миллионов получают травмы и увечья. Дорожные аварии являются основной причиной смерти среди молодых людей в возрасте от 10 до 24 лет, сообщает служба новостей ООН.² Около 90% смертей и увечий приходится на страны с низким уровнем доходов населения.³ В целом в мире дорожно-транспортные происшествия наносят ущерб в размере 518 миллиардов долларов США. Эту информацию опубликовала Всемирная организация здравоохранения в докладе «Молодежь и Безопасность на дорогах».⁴

В Европейском регионе Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) дорожно-транспортные происшествия уносят жизни около 350 человек в день или свыше 127 тысяч человек в год, что сопоставимо с гибелью населения среднего по размерам города. Еще 2,3 миллиона человек ежегодно получают травмы или становятся инвалидами.⁵ Даже в Америке, жители которой так любят оружие, число людей застреленных на дорогах, насчитывает-

© Д. А. Финк, 2015

¹Адвокация по вопросам безопасности дорожного движения и интересов пострадавших в ДТП. Методическое пособие для неправительственных организаций. Женева, Всемирная организация здравоохранения. 2012. С. 3; В Европе и странах Центральной Азии в дорожных авариях ежедневно гибнет 350 человек // [http://www.un.org/russian/news/story.asp?NewsID=8632\(23.01.2015 г.\)](http://www.un.org/russian/news/story.asp?NewsID=8632(23.01.2015 г.)).

²Там же.

³Там же.

⁴Смерть на дороге (статистика США) // [http://sec4all.net/secfact105.html\(23.01.2015 г.\)](http://sec4all.net/secfact105.html(23.01.2015 г.)).

⁵Адвокация по вопросам безопасности дорожного движения и интересов пострадавших в ДТП... С. 3; Смерть на дороге (статистика США)...

ся примерно 10-12 человек в год (что значительно меньше, чем погибших от удара молнии).⁶ В США, несмотря на распространенность огнестрельного оружия и очень низкую смертность в дорожных авариях, вероятность погибнуть в автомобильных происшествиях в двадцать раз превышает шанс быть застреленным.⁷ Усталость водителей становится причиной примерно 12% аварий. Так что обществу стоит скорее опасаться зевающего водителя, а не человека заряжающего пистолет.⁸

Если подсчитать количество людей, погибших в США в результате террористических актов с момента начала ведения соответствующей статистики (60-е гг. прошлого века), то результат составил 5000 человек – это примерно столько же, сколько погибло за это же время от удара молнии.⁹ При этом каждый год в автомобильных авариях в США гибнет в среднем 40 тысяч человек. Каждый месяц на дорогах умирает больше людей, чем погибло в результате террористических атак 11 сентября 2001 г.¹⁰

Наиболее часто смерти в дорожно-транспортных происшествиях фиксируются в государствах Африки (20 и более смертей на 100 тысяч населения), чуть реже – в странах Ближнего Востока (15-20 смертей). Большинство государств Европы, Северной и Южной Америки, а также страны бывшего СССР попали в третью группу (от 10-ти до 15-ти смертей на 100 тыс.). В докладе Всемирной организации здравоохранения «Молодежь и Безопасность на дорогах» обращается внимание на определенные парадоксы. К примеру, в индустриально развитых государствах большинство погибших в дорожно-транспортных происшествиях – водители автомобилей. В «бедных» странах напротив, наибольшее количество погибших приходится на долю пешеходов, велосипедистов и пассажиров общественного транспорта.¹¹

Так, в США больше половины погибших – водители или пассажиры, а, например, в Кении это всего лишь 10% от общего коли-

⁶Вандербильт Т. Трафик. Психология поведения на дорогах. М.: Манн, Иванов и Фербер; Эксмо, 2013. С. 307.

⁷Громов Г.Р. Американские автодороги: статистика фатальных автопроисшествий, сопоставительный анализ факторов их определяющих, механизмы регулирования норм движения и практика их приложений. М., Изд-во «Социум» 2003. С. 480-539 // <http://prompolit.ru/86573>.

⁸Вандербильт Т. Указ.соч. С. 307.

⁹Muller J.A. False Sense of Insecurity // Regulation, Vol. 27, № 3 (осень 2004 г.). Р. 42-46.

¹⁰Вандербильт Т. Указ. соч. С. 305.

¹¹Смерть на дороге (статистика США)...

чества жертв катастроф. В Дели эта цифра еще ниже – всего 5% от общего количества погибших, тогда как сбитые велосипедисты и пешеходы составляют 80%.¹² Сопоставление числовых показателей смертности в этих странах, на наш взгляд, является не корректным, так как они сравниваются по разным основаниям.

Следует отметить, что задача уменьшение числа дорожно-транспортных происшествий не в пример серьезнее, чем даже такое пугающее явление сегодняшней действительности как терроризм.

Основными причинами дорожно-транспортных происшествий в мире являются:

1. Превышение скорости.

В Казахстане среди основных причин дорожно-транспортных происшествий превышение скорости движения имеет место в 22 % случаев. Т. Вандербильт указывает на то, что двигаясь со скоростью выше 30 км/ч, люди теряют способность к зрительному контакту. Водитель, едущий на скорости выше 30 км/ч, теряет зрительный контакт с пешеходом, и вероятность смерти пешехода в случае аварии возрастает многократно.¹³ При столкновении на скорости 80 км/ч человек имеет в 15 раз больше шансов погибнуть в аварии, чем при столкновении на скорости 40 км/ч (в данном случае простое умножение или деление не работает).¹⁴ Столкновение на скорости 55 км/ч на треть опаснее, чем столкновение на скорости 50 км/ч.¹⁵ Проведенное в Австралии исследование показало, что при средней скорости движения (а не ограничении) в 60 км/ч риск дорожно-транспортного происшествия увеличивался вдвое при повышении скорости всего на 5 км/ч.¹⁶

2. Состояние опьянения.

Знаменитое исследование, проведенное в 60-х гг. прошлого века в городе Grand-Rapids (его результаты легли в основу законодательства о допустимой норме алкоголя во множестве стран) показало, что водители с уровнем алкоголя в пределах от 0,01 до 0,04% реже попадали в аварии, чем те, кто вообще не употреблял алкоголь. Это так называемая «впадина Grand-Rapids» заставила многих сделать неверное заключение о том, что автомобилисты, выпившие совсем немного алкоголя, лучше представляли себе риски и поэтому вели машину более аккуратно.¹⁷

В сентябре 2010 г., при поддержке трех политических партий в штате Халиско (Мексика) было пересмотрено законодательство, касающееся потребления алкоголя при вождении. По закону, верхняя планка концентрации алкоголя установлена на уровне 0,05 г/децилитр по сравнению с разрешенным ранее показателем: 0,15 г/децилитр для обычных водителей и 0,00 г/децилитр для водителей общественного транспорта. По новому закону ужесточили наказание для нарушителей этого правила.¹⁸ Свыше 90% стран имеют в той или иной форме национальный закон о вождении в состоянии алкогольного опьянения, но только 49% из них оговаривают, что предельно допустимая концентрация алкоголя в крови долж-

¹²Mohan D. The Road Ahead: Traffic Injuries and Fatalities in India. New Delhi: Transportation Research and Injury Prevention Programme, Indian Institute of Technology. 2004. P. 1-30.

¹³Вандербильт Т. Указ. соч. С. 202.

¹⁴Joksch H.C. Velocity Change and fatality Risk in a Crash: A Rule of Thumb // Accident Analysis & Prevention, Vol. 25, № 1 (1993 г.). P. 103-104.

¹⁵Williams A.F., Krychenko S.Y., Retting R.A. Characteristics of Speeders // Journal of Safety Research, Vol. 37 (2006). P. 227-232.

¹⁶Вандербильт Т. Указ. соч. С. 283.

¹⁷Там же. С. 285.

¹⁸Адвокация по вопросам безопасности дорожного движения и интересов пострадавших в ДТП... С. 24.

на быть меньше или равна 0,05 г/децилитр (дл), как рекомендуется во Всемирном докладе ООН по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.¹⁹

3. *Пользование сотовыми телефонами.* Немалый риск для безопасности движения на транспорте представляют пользование сотовыми телефонами во время управления автомобилем. Исследования американских ученых показывают, что набор номера на телефоне ставит водителя в очень опасное положение, тогда как сам разговор повышает риск аварии лишь в небольшой степени.²⁰

Причиной повышенной аварийности, особенно на магистральных с интенсивным транспортным движением может стать так называемый эффект «свидетеля», за счет тех, кто обычно останавливается с обеих сторон шоссе, чтобы посмотреть на аварию. Водители, которые останавливаются, чтобы посмотреть на аварию, сами довольно часто попадают в аварии. Наличие телефонов с камерами только ухудшают ситуацию, поскольку все хотят запечатлеть аварию.²¹

В 2008 г. Китай вновь занял первое место в мире по числу смертельных случаев, произошедших в результате дорожно-транспортных происшествий. Первое место по числу смертей в дорожно-транспортных происшествиях принадлежит Китаю с 1996 г. По информации министерства государственной безопасности Китая, за 2012 г. на дорогах страны погибло 81 649 человек, что почти на восемь тысяч человек больше, чем годом ранее. На каждые 10 тысяч зарегистрированных в стране автомобилей в год приходится пять смертельных случаев. Для сравнения, во всем остальном мире этот же показатель составляет в среднем два смертельных случая на каждые 10 тыс. машин.²² Пытаясь объяснить высокий уровень гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий в Китае, Томас Вандербильт в книге, посвященной проблеме пробок на дорогах, делится своими наблюдениями: «в Китае ситуация особая. Машины и велосипеды едут, даже если им уже загорелся красный; пешеходы переходят дорогу так, как будто хотят покончить жизнь самоубийством, и такое впечатление, что водители совсем не против помочь им в достижении этой цели».²³

Европейский Совет по Безопасности Дорожного Движения (ЕСБДД) объявил и поздравил 8 европейских стран с сокращением на их дорогах фатальных ДТП на 50% (с 2001 г.). Среди этих восьми стран: Латвия, Эстония, Литва, Испания, Люксембург, Швеция, Франция и Словения. Балтийские страны опережают все остальные: Латвия и Эстония достигли показателя сокращения в 61%, Литва – 58%. Далее Испания (55%), Люксембург (54%), Франция (51%), Швеция (50%) и Словения (50%). В Португалии, Ирландии, Германии, Великобритании, Италии, Словакии и Бельгии количество фатальных ДТП снизилось на 43%.²⁴ Сокращение дорожно-транспортных происшествий в странах Прибалтики, на наш взгляд, объясняется и демографическими проблемами – продолжающимся оттоком людей из этих стран, в частности, русскоговорящего населения.

¹⁹Global status report on road safety: time for action. Geneva. World Health Organization. 2009. P. 8.

²⁰Вандербильт Т. Указ. соч. С. 96-97.

²¹Там же. С. 188.

²²Ужасающая статистика ДТП в Китае // [http://news.auto.meta.ua/~avtonovosti/posts/158683/\(23.01.2015 г.\)](http://news.auto.meta.ua/~avtonovosti/posts/158683/(23.01.2015 г.)).

²³Вандербильт Т. Указ. соч. С. 247.

²⁴Ruzia E. Статистика снижения фатальных ДТП в странах Европы (с 2001 года) // [http://avtomotobikini.ru/index.php?catid=35:2011-02-06-17-30-34&id=404:Статистика снижения фатальных-ДТП в странах Европы \(с-2001-года\) &option=com_content&view=article\(23.01.2015 г.\)](http://avtomotobikini.ru/index.php?catid=35:2011-02-06-17-30-34&id=404:Статистика снижения фатальных-ДТП в странах Европы (с-2001-года) &option=com_content&view=article(23.01.2015 г.)).

С 2001 по 2011 гг. в Эстонии численность населения сократилась на 5 процентов, в Латвии этот показатель составил 13 процентов, а в Литве – более 12 процентов. По неофициальным данным, за 10 лет население этих стран в среднем уменьшилось на 10-15%.²⁵ Миграционные тенденции в странах Балтии продолжают оставаться тревожными и сегодня.

Теперь поговорим о мерах, способствующих снижению аварийности на дорогах. К ним относятся следующие меры:

1. *Совершенствование системы платных дорог и штрафов за нарушение правил дорожного движения.*

Как показали исследования, люди соблюдают законы не потому, что боятся штрафов или считают, будто так будет лучше для них, а поскольку думают, что так правильно. Для этого им нужно чувствовать, что органы правовой защиты законопослушны, что дорожная полиция действительно выписывает штрафы, а не берет взятки, и при этом общественность чувствует, что все это правильно и справедливо. Исследователи, изучавшие этот вопрос обнаружили, что тех, кто идет в суд по делам о нарушении безопасности движения, больше волнует не результат (даже когда речь идет о большом штрафе), а справедливость.²⁶

В Финляндии, занимающей одно из последних мест в мире по количеству аварий,²⁷ штрафы рассчитываются по сложной формуле с учетом дохода водителя после уплаты налогов. До 1999 г. штрафы рассчитывали на основании доходов до налогообложения.²⁸ По состоянию на 2014 год при ежемесячном доходе в 3000 евро штраф за превышение скорости на 25 км/ч в Финляндии составляет 540 евро, при доходе в 2000 евро аналогичное нарушение наказывается штрафом равным 488 евро, если доход владельца транспортного средства составляет 5000 – штрафом в 1148 евро.²⁹

Загруженность автомобильных дорог транспортом проблема многих стран мира. Данную проблему в мире решают двумя способами – предоставление водителям информации о дорожном движении и маршрутизации в реальном времени и введением платы за пользование загруженными участками дороги. Первый объясняет водителям, как избежать заторов на дороге, второй вынуждает избегать их. Насколько сильно введение платы за проезд повлияло на водителей? Согласно наблюдениям, проведенным в 2012 г., общее количество поездок сократилось на 13%.³⁰ Ездить становится дороже, поэтому транспортный поток уменьшается. Вырученные деньги тратятся на общественный транспорт, который только выигрывает от высвобождения дорог. Проезд на автобусе становится дешевле и, соответственно, приобретает большую популярность.³¹

2. *Круговые развязки и перекрестки.*

Водители, едущие по круговым развязкам, периодически замедляются, но им не приходится останавливаться перед светофорами, обеспечивая при этом бесперебойную и относительно стабильную пропускную способность на дороге. Машины, въез-

²⁵Численность населения в Эстонии сократилась меньше, чем в Литве и Латвии // <http://rus.postimees.ee/860352/chislennost-naselenija-v-jestonii-sokratilas-menshe-chem-v-litve-i-latvii> (23.01.2015 г.)

²⁶Вандербильт Т. Указ. соч. С. 265-266.

²⁷International Road Traffic and Accident Database (IRTAD) // <http://www.internationaltransport-forum.org/Irtadpublic/index.html>. (23.01.2015 г.)

²⁸Вандербильт Т. Указ. соч. С. 266, 402.

²⁹Штрафы в Финляндии – финский кнут и пряник // <http://e-finland.ru/travel/car/shtrafy-v-finlyandii-finskiy-knut-i-pryanik.html> (23.01.2015 г.)

³⁰Там же. С. 201, 192.

³¹Small K.A. Unnoticed Lessons from London: Road Pricing and Public Transit // *Access*. Vol. 26 (2005). P. 10-15.

жающие на такой перекресток, должны пропускать тех, кто уже едет по нему. Кроме того, они очень эффективны. Это связано в первую очередь с их устройством. Перекрестки притягивают аварии – половина всех дорожных катастроф в США происходит именно на них. На обычном перекрестке есть 56 потенциальных «конфликтных», как их называют инженеры, точек, где существует вероятность столкновения (32 из них там, где машина может врезаться в другой автомобиль, и 24 – где она может сбить пешехода).

Перекрестки с круговым движением снижают общее количество таких точек до 16, а наличие центральных островков исключают два самых опасных маневра на перекрестке: само его пересечение, часто на высокой скорости и левый поворот. Установлено, что средняя скорость на большинстве перекрестков с круговым движением в два раза меньше средней скорости на обычном перекрестке.³² Исследование, в котором оценивались данные по 24 перекресткам с круговым движением, показало, что общее количество аварий снизилось на 40%, аварий с ранениями – на 76%, а аварий со смертельным исходом – на 90%.³³ Но есть и другие интересные факты. Так, например, среднее время пересечения перекрестка с круговой развязкой снизилось на 40%, а объем транспортного потока увеличился. Время ожидания автобусов сократилось более чем в два раза. Исследователи обнаружили, что все автомобили перемещаются в постоянном потоке, и даже в часы пик он довольно стабильный, хотя и медленный – а любой дорожный инженер подтвердит, насколько важно для водителей ощущение продвижения.³⁴

3. *Проектирование искривленных дорог.*

По мнению авторитетных специалистов в области дорожного проектирования, – длинные, прямые дороги, представляют собой смертельную опасность, так как водители просто засыпают на них, особенно ночью. Именно поэтому инженеры проектируют не прямые, а немного искривленные дороги, даже если ландшафт этого не требует.

Шоссейное правило гласит: для водителя время движения по абсолютно прямой дороге не должно превышать одну минуту. К сожалению, повороты, большинство из которых не требуют повышенного внимания, не всегда могут взбодрить сонного водителя. Так что еще в 80-х гг. XX века повсеместно стали устанавливаться звуковые отбойные полосы. Результаты были поразительными. Например, на магистрали в Пенсильвании количество аварий, связанных со съездом с шоссе, за изученный период снизилось на 70%.³⁵

4. *Введение максимального времени ожидания на перекрестке.*

В организации дорожного движения существует железный закон: чем дольше пешеходам приходится ждать зеленого сигнала, тем скорее они начнут переходить улицу на красный сигнал светофора. Максимальное количество времени, которое выдерживает пешеход, составляет около 30 секунд (что совпадает со временем, которое ждут водители при повороте налево через транспортный поток, прежде чем начать движение в ближайший зазор между машинами).³⁶ По некоторым расчетам, после 30 се-

³²Вандербильт Т. Указ. соч. С. 144-148, 204-205.

³³Retting R.A., Persaud B.N., Garder P.E. Lord D. Crash and Injury Reduction Following Installation of Roundabouts in the United States // *American Journal of Public Health*. Vol. 91. №4 (апрель 2001 г.). P. 628-631.

³⁴Вандербильт Т. Указ. соч. С. 227.

³⁵Там же. С. 210.

³⁶Там же. С. 254, 301.

кунд терпение водителей начинает лопаться, и они меняют свое отношение к риску.³⁷

5. *Снижение минимального ограничения скорости.*

6. *Имущественное страхование.*

В Австрии с декабря 1999 г. страховщики ведут регистрацию всех автомобилей. Страховщики в Финляндии принимают участие в расследовании дорожно-транспортных происшествий.³⁸

Практическую реализацию защиты жертв дорожно-транспортных происшествий в ФРГ обеспечивает специальный фонд (Verkehrsofferhilfe e. V., сокращенно – VON). Компенсации из этого фонда выплачиваются в тех случаях, когда невозможно найти сбежавшего виновника ДТП, когда виновник умышленно совершил ДТП, когда собственник транспортного средства – виновник ДТП, вопреки закону, в момент его совершения, не имеет специально оформленной страховки, либо когда страховщик виновника ДТП неплатёжеспособен.³⁹

Данные меры, учитывают как субъективные, так и объективные причины, по которым происходят дорожно-транспортные происшествия.

К субъективным причинам дорожно-транспортных происшествий относятся: нарушение Правил дорожного движения, правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Объективными причинами происшествий с участием транспортных средств являются: недостатки в планировании улиц и любых других проезжих частей; освещенность проезжей части в темное время суток; состояние дорожного покрытия, различные средства регулирования и дорожные знаки, а также техническая исправность автотранспортных средств.⁴⁰ За 12 месяцев 2011 г. на дорогах Казахстана по данным территориальных подразделений дорожной полиции зарегистрировано 12 019 дорожно-транспортных происшествий. В 87,8% всех происшествий было совершено по вине водителей.⁴¹

За 12 месяцев 2012 г. зарегистрировано 14 168 дорожно-транспортных происшествий. В сравнении с 2011 г. количество происшествий выросло на 17,9%. ДТП совершенных по вине водителей зарегистрировано: 12 407, что составляет 88% от всех происшествий.⁴² За 12 месяцев 2013 г. по республике зарегистрировано 23 359 ДТП, против 14 168 ДТП, зарегистрированных в 2012 г.⁴³ Таким образом, в истекшем периоде наблюдается увеличение числа зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий на 64,9 процентов.⁴⁴

За 8 месяцев 2014 г. по Республике зарегистрировано 12 630 ДТП, в которых погибли и ранены 17690 человек.⁴⁵ Вина за 80%

³⁷Adebisi O., Sama G.N. Influence of Stopped Delay on Driver Gap Acceptance Behavior // *Journal of Transportation Engineering*, Vol. 3 № 115 (1989). P. 305-315.

³⁸4 фактора риска аварии на дорогах и новые методы борьбы с ними // <http://www.1prime.ru/Politics/20070321/759752821.html>

³⁹Защита жертв ДТП: не без подVOHa! // Газета «Русская Германия» // http://rg-rb.de/index.php?id=662&option=com_rgchik&task=item (23.01.2015 г.)

⁴⁰Причины ДТП // Власть, 21 марта 2007 год // <http://www.autourist.ru/info/prichini-dtp/>.

⁴¹Более 2,7 тысяч человек стали жертвами ДТП в Казахстане в 2011 году // <http://news.nur.kz/208446.html> (23.01.2015 г.)

⁴²Число погибших в ДТП в Казахстане увеличилось на 11,6% в 2012 году // <http://news.kaz.ru/incidents/20130211/4751230.html> (23.01.2015 г.)

⁴³Байманов Д. Количество ДТП в Казахстане в 2013 году увеличилось на 64,9% // <http://www.inform.kz/rus/article/2622813> (23.01.2015 г.)

⁴⁴Там же. // <http://www.inform.kz/rus/article/2622813> (23.01.2015 г.)

⁴⁵За 8 месяцев 2014 года в Казахстане зарегистрировано 12 630 ДТП // <http://automag.kz/blog/2014/09/12/za-8-mesyacev-2014-goda-v-kazahstane-zaregistrovano-12-630-dtp/>.

аварий, совершенных в 2011-2013 гг. лежит на водителях.⁴⁶ По данным Т. Вандербильта причиной 90% аварий становится «человеческий фактор», а не поломка автомобиля, проблемы с дорожным покрытием или погодные условия.⁴⁷ Это более чем убедительно подтверждается статистикой.

Основными причинами дорожно-транспортных происшествий в МВД Республики Казахстан называют превышение скорости, выезд на встречную полосу и вождение в нетрезвом виде. Всего с начала 2013 г. в Казахстане задержано порядка 40 тыс. пьяных водителей.⁴⁸

Обобщенная статистика наиболее распространенных причин дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации выглядит похожим образом. В числе лидирующих причин дорожно-транспортных происшествий: управление автотранспортным средством в нетрезвом состоянии (25%), в результате превышения установленной скорости движения происходит 17% происшествий на дорогах.⁴⁹ Предупреждение дорожно-транспортных происшествий носит комплексный характер. Она включает в себя меры организационного, управленческого, распорядительного и правового характера. Организационные меры включают в себя строительство дорог, дополнительных развязок; управленческие: включение строительства дорог в генеральный план развития города; распорядительные: принятие решения о финансировании строительства дорог; правовые: применение административных взысканий, мер административного воздействия, уголовного наказания.

Административно-правовое принуждение в отличие от других видов государственного принуждения и наряду с наказанием правонарушителя и восстановления правопорядка концентрируется на задачах предупреждения вредных социальных последствий, превентивной коррекции поведения людей.⁵⁰

Таким образом, предупреждение дорожно-транспортных происшествий – это комплексная деятельность, направленная на охрану прав участников движения, путем влияния на причины и условия дорожно-транспортных происшествий, способствующие их совершению с помощью организационных, управленческих, распорядительных и правовых мер, осуществляемая уполномоченными органами. После совершения дорожно-транспортного происшествия перед государством ставится цель защитить права его участников, путем имущественного страхования автотранспортных средств, оказания своевременной медицинской помощи пострадавшим.

На сокращение дорожно-транспортных происшествий можно повлиять с помощью мер по совершенствованию системы платных дорог и штрафов за нарушение правил дорожного движения, строительства круговых развязок и перекрестков, проектирования искривленных дорог, введения максимального времени ожидания на перекрестке, соблюдения режима ограничения скорости и др.

Данные меры, учитывают как субъективные, так и объективные причины, по которым происходят дорожно-транспортные происшествия.

⁴⁶Число погибших в ДТП в Казахстане увеличилось на 11,6% в 2012 году // <http://news.kaz.ru/incidents/20130211/4751230.html>; Байманов Д. Указ. соч. // <http://www.inform.kz/rus/article/2622813>.

⁴⁷Вандербильт Т. Указ. соч. С. 90, 90-309.

⁴⁸Количество ДТП в Казахстане: МВД бьет тревогу // <http://auto.mail.ru/article.html?id=44438>.

⁴⁹Причины дорожно-транспортных происшествий // <http://aseno.ru/page/page/1545/>. (23.01.2015 г.)

⁵⁰Жумагулов М.И. К вопросу об отличительных признаках административно-правового принуждения // *Право и государство*. 2006. №4 (33). С. 156.

Д. А. Финк: Жол-көлік оқиғалары: себептері, ескертулер, зардап шеккендердің құқығын қорғау.

Мақалада Еуропа, Азия елдері мен Америка Құрама Штатында жол-көлік оқиғаларының орын алуына ықпал ететін себептер мен жағдайлар талданады. Осы елдерде қабылданған жол-көлік оқиғаларының алдын алудың тиімділігін арттыратын шаралар мен зардап шеккендерді қорғау бойынша шаралар қарастырылады.

Түйінді сөздер: жол-көлік оқиғалары, мас болу жағдайы, ұялы телефонды пайдалану, жылдамдықты шектеу, жол қиылысында күту уақыты, ақылы жолдар мен айыппұлдар жүйесі, айналмалы жолармен жол қиылыстары, қисық жолдарды жобалау.

D. Fink: Traffic accidents: reasons, prevention, protection of the victims.

In the scientific article the objective and subjective reasons and conditions promoting commission of road accidents in the countries of Europe, Asia and United States of America are analyzed and effective measures for the prevention of road accidents in these countries and protection of persons, injured by them are developed.

Keywords: road accidents, a state of intoxication, use of cell phones, restriction of speed, a waiting time at the intersection, system of paid roads and penalties, circular outcomes and intersections, design of the bent roads.

ЖАҢА КІТАПТАР



Қазақстан Республикасы Президенті жанындағы Адам құқықтары жөніндегі комиссия «Қазақстан Республикасындағы адам саудасына қарсы іс-қимыл саласындағы адам құқықтарын қорғаудың өзекті проблемалары» арнайы баяндамасы. Жалпы редакциясын басқарғандар Қуаныш Султанов, Тастемір Әбішев, 2015. – 139 б.

Ұсынылып отырған Қазақстан Республикасы Президенті жанындағы Адам құқықтары жөніндегі комиссияның «Қазақстан Республикасындағы адам саудасына қарсы іс-қимыл саласындағы адам құқықтарын қорғаудың, өзекті проблемалары» атты арнайы баяндамасы (бұдан әрі – баяндама) адам саудасына қарсы күрестің өзекті мәселелеріне, Қазақстандағы адам саудасы құрбандарының құқықтары мен олардың арнайы әлеуметтік қызмет көрсетулерге ие болу құқықтарын қамтамасыз етудің ахуалын кешенді талдауға арналған.

Баяндама Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 29 желтоқсандағы № 32-47.327 қарарымен мақұлданған.

Онда Қазақстандағы адам саудасына қарсы іс-қимыл саласындағы ұлттық, заңнама мен құқыққолдану практикасының салыстырмалы талдауы, трафик құрбандары құқықтары ахуалының бағасы, орын алып отырған проблемалар мен оларды шешу жолдары келтірілген.

Ішінара алғанда, адам саудасына қарсы іс-қимыл және адам саудасы құрбандарына арнайы әлеуметтік қызмет көрсету саласындағы заңнама мен құқыққолдану практикасындағы қатыгездік қарым-қатынастың, соның ішінде трафиктің құрбандарының әлеуметтік-құқықтық қорғалуы деңгейдегі ақтаңдақтар айқындалған.

Баяндама Адам құқықтары жөніндегі комиссияның өзінің өткен уақыт аралғы ішіндегі құқық қорғау қызметінің және оның арнайы зерттеулерінің нәтижелеріне негізделген. Онда Қазақстан Республикасының мемлекеттік органдары мен үкіметтік емес құқық қорғау ұйымдарының, Халықаралық көші-қон ұйымының (ХКҚҰ) Қазақстандағы өкілдігінің, басқа да халықаралық ұйымдардың мәліметтері кеңінен тартылған.

Баяндама қорытындылар мен заңсыз көші-қон мен адам саудасы фактілерін болдырмау, адам саудасы құрбандарының қылмыстық іс жүргізуден тыс құқықтық мәртебесінің анықтамасын заңнамалық бекіту, трафик құрбандарын қорғау тетіктерін жетілдіру, Адам саудасының құрбандарына арнайы әлеуметтік қызмет көрсетудің бірыңғай стандартын әзірлеу және қабылдау, адамды саудаға салушылардың жауапкершілігін күшейту, адам саудасына қарсы іс-қимыл саласында құқық қорғау органдарының ҮЕҰ-мен өзара іс-қимылын нығайту, құқық қорғау органдары қызметкерлері мен ҮЕҰ үшін білім бағдарламаларын дамыту, қоғамдағы әлеуметтік жанжалдар тәуекелдерін төмендету және т.б. жөніндегі ұсынымдарды қамтиды.

Баяндамада қамтылған материалдар биліктің заң шығарушы, атқарушы және сот тармақтары органдарына, құқық қорғау және құқық қолдану органдарына, адвокатураға, адам құқықтарын соттан тыс қорғау институттары, үкіметтік емес және халықаралық ұйымдар, басқа да қоғамдық бірлестіктер, Қазақстанда аккредиттелген дипломатиялық қызметтер өкілдеріне пайдалы болады.

Бұл жорияланым (есеп) Халықаралық көші-қон ұйымының Қазақстандағы өкілдігін және Халықаралық көші-қон ұйымының Даму Қорының техникалық қолдауымен дайындалды. Жарияланым (есеп) материалдары ХКҚҰ ресми көзқарасын көрсетуі міндетті емес.