

Отарбаева А.Б., Арын А.А.

**Жол-көлік оқиғасының
себептері мен
алдын алу шаралары**

Мақалада авторлар Қазақстан Республикасындағы жол-көлік оқиғасының орын алу себебі, қылмыстық әрекеттер механизмі, қылмыстың басталу және даму барысы зерттеліп, статистикалық деректер келтіре отырып сараптама жасайды және мәселені шешудің өзіндік жолдары көрсетіледі. Сонымен қатар бұл мақаланың астарында кез келген жол апатының нақты классификациясы арқылы жаңа көзқараста сипатталған ситуациялардың өзекті сараптамалары, шығу жолдары мен себептері және олардың қайталанбас шешу жолдары берілген.

Түйін сөздер: автокөлік, жол-көлік оқиғасы, көлік қылмыстары, көлік құралы.

Otarbayeva A.B., Aryn A.A.

**Reasons and preventions
of car accidents**

In this article authors explored the reasons of car accident's happening, mechanism of criminal actions, the beginning and develop of crime, also they presented an analysis and characterful solutions of problems by depiction of statistical information. In addition to the all things there are unique solutions to that cases which were characterized by detailed classification of traffic accident in combination with actual dissection of its causes and ways of resolution.

Key words: car accident, traffic offenses, vehicle crime prevention transport.

Отарбаева А.Б., Арын А.А.

**Причины и пути
предотвращения дорожно-
транспортных происшествий**

Авторы в статье рассматривают причины дорожно-транспортных происшествий, механизмы уголовных правонарушений и преступлений, исследовано начало и развитие дорожно-транспортных происшествий, приведены статистические данные дорожно-транспортных происшествий в Республике Казахстан и даются пути решения данных проблем. Плюс ко всему в статье представлены подробнейшие анализы на основе классификаций дорожных происшествий, причины их появления и уникальные методы решения.

Ключевые слова: автомобиль, транспортное происшествие, транспортные преступления, транспортное средство.

¹С.Ж. Асфендияров атындағы Қазақ ұлттық медициналық университеті,
Қазақстан Республикасы, Алматы қ.

²Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті,
Қазақстан Республикасы, Алматы қ.

*E-mail: aizhan_moon777@mail.ru

ЖОЛ-КӨЛІК ОҚИҒАСЫНЫҢ СЕБЕПТЕРІ МЕН АЛДЫН АЛУ ШАРАЛАРЫ

Автокөлік тарихының басталғанына бірнеше ғасыр болғанына қарамастан, автокөлік индустриясының даму қарқыны жыл сайын өсуде. Қазіргі таңда автокөлік қоғамда өзіндік орны бар мүлікке айналып, жол қозғалысының ажырамас бір бөлігін құрайды. Бұл үдеріс біздің елімізде де байқалады. 1991 жылы Қазақстанда жалпы алғанда 1,4 млн.-ға жуық автомобиль, соның ішінде 372 мың жүк автомобилі, 54 мың автобус, 849 мың жеңіл және 119 мың арнайы автомобиль болды [1]. 20 жыл өткеннен кейін жолдағы шетелдік өндірістегі жоғары жылдамдықты көліктер қатары көбейіп, ол 3553,8 млн. құрады [2]. Барлық көлік құралдарын пайдалану арқылы жүк тасымалы 2011 ж. 2974,9 млн. тонна болса, бұл 2010 жылмен салыстырғанда 22% тоннаға артық.

Дегенмен, көлік түрлері мен санының артуы салдарынан көлік қылмыстарының көрсеткіші өсіп, онда зардап шеккендердің күрт өсімі байқалды. Ал көлік қылмыстары ішінен алдыңғы қатарды жол-көлік оқиғалары құрады. Бұл жол-көлік оқиғалары мен оның қоршаған ортаға, адам өмірі мен денсаулығына тигізетін теріс салдарын, жол жүрісінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелерін кезек күттірмей шешу қажет екендігін көрсетеді. Бұл ретте «Автокөлік өлімінің» әлем бойынша қатерлі ісік пен жүрек-тамыр ауруларынан кейін үшінші орынға шығуы таңғаларлық жағдай емес. Біріккен Ұлттар ұйымының баяндамасы бойынша жыл сайын 1,3 млн. адам жол-көлік апатынан қайтыс болса, күніне үш мың адам көз жұмады, ал 20 млн. адам жол апатынан жараланады [3]. Дамыған елдерде соңғы жылдары жол-көлік оқиғаларының құрбандарының көрсеткіші орта есеппен 10% артты. Сондай-ақ автокөлік қозғалысындағы адам өлімі көрсеткіші өзен-теңіз көлігінен – 12 есе, темір жол көлігінен – 3 есе, әуе көлігінен – 1,5 есе жоғары [4].

Бұл үдерістен біздің республикамыз да қалыс қалмауда. Республикадағы жыл сайын автокөлік санының артуы мен жол жүрісінің интенсивтілігі, қоршаған ортаға бірқатар теріс салдарын тигізеді. Республика қалаларының инфраструктурасы мен көліктердің көшедегі қозғалысы «автокөлік санының күрт өсуіне» арналмаған, объективтік себептерден мемлекет тарапынан жол-көлік қозғалысына қатысушылардың қауіпсіздігі мен олардың салдарынан орын алатын көлік апатынан сақтан-

дыру дерлік мүмкін емес. Жолдардың қарқынды қозғалысқа арналып салынбауы көлік жүргізушілерін жол-көлік ережесін бұзуға «итермелейді». Тәжірибе көрсеткендей жалпы ЖКО-ның мынадай түрлері болады: көлік құралдарының соқтығысуы; көлік құралдарының аударылуы, төңкерілуі; жүргіншіні басып немесе соғып кету; тұрған адамды басып немесе соғып кету; жолаушылардың көлік құралынан құлауы немесе тағы басқа оқиға.

Қазақстан Республикасында тіркелген жол-көлік оқиғасына келетін болсақ, республика территориясында 2011 жылы ресми мәліметтер бойынша тіркелген жол-көлік оқиғасының саны 11 955, жол-көлік ережесі мен көлікті пайдалану ережесін бұзудың салдарынан 2 449 адам қайтыс болып, 14 006 адам денсаулыққа ауыр және орташа көлемде жарақат алған [2]. 2012 жылы көлік оқиғаларын (ЖКО) және одан зардап шеккен адамдарды есепке алу деректер банкінің мәліметтеріне сәйкес, Республика бойынша барлығы 12 619 ЖКО тіркелген, салдарынан 2 729 (2 458) адам қаза тапты және 15 491 (12 452) адам жараланды [5]. 2014 жылы республика бойынша 20378 ЖКО тіркелді, салдарынан 2585 адам көз жұмып, 28527 адам жараланды [6]. 2015 жылдың қаңтар айында 1210 ЖКО тіркеліп, онда 148 адам опат болып, 1589 адам жараланды [7]. Бұл республикадағы ЖКО санының жылдан-жылға артып отырғандығын және одан жапа шекендердің ұлғайғандығын көрсетеді. Орташа есеппен жол-көлік оқиғаларынан ел экономикасына жыл сайын 10 млрд. теңге шығын келеді және демографиялық ахуалдың төмендеуіне әкеледі [8].

Барлық дерлік жол-көлік оқиғаларында негізгі орында жүргізушінің әрекеті немесе әрекетсіздігі байқалады. Сондықтан жүргізушінің жол-көлік оқиғасы кезіндегі ролін баса көрсетуді жөн санап отырмыз. Көлік құралын басқаратын кінәлі тұлғаның кез-келген апатты жағдайында оның белгілі бір апатты оқиға сәтіндегі психологиялық-жай-күйі әсер етеді. Қазақстан Республикасы ПМ көрсетуі бойынша ЖКО кезіндегі жүргізушілердің жасайтын әрекеттері: белгіленген жылдамдықты көтеру, мас күйінде көлікті басқару, басып озу ережесін бұзып қарама-қарсы жолға шығып кету, жол қиылысы ережесін сақтамай жол кезегін бұзу; ақауы бар көлікті басқару, ара-қашықтықты сақтамау, реттеу дабылына бағынбау; жол жүрісі белгілеріне бағынбау, адамдарды тасымалдау ережесін бұзу; жаяу жүргіншілер ережесін бұзу және т.б. [9]. ЖКО жиелеуіне түрткі болатын тағы бір мәселе: жаяу жүргіншілердің арнайы жолақпен белгіленген

жолдан өтпеуі; көлік-құралынан кенеттен шығып кету; көлік құралын басқарушылардың мас күйінде болуы, қала ішіндегі ара-қашықтықтың ұзақ орналасуы, қала халқының тығыз орналасуы ішкі урбанизация процесі және т.б.

Жоғарыда аталғандарды қорытындылай келе, көлік қылмыстары көп функциялы, әлеуметтік, психологиялық құбылыс екендігін байқауға болады. ЖКО ережесін бұзу субъектінің әрекетінен, өзге көлік жүргізушілері әрекетінен, психикалық қоршаған ортадан, жолдың жағдайынан, жол жүрісі ережелерінің айқын бейнеленуінен, табиғат жағдайының ықпалы, көлік шығарушы мекеменің сапалы өнім өндірісі, көліктің жай-күйі, техникалық талапқа сай болуы, жүргізушінің жауапкершілігі мен құқықтық біліктілігі, субъективті көзқарасы жол-көлік оқиғасының орын алуына ықпал етеді деген қорытынды жасауға болады.

Жалпы көліктік қылмыстардың алдын алудағы басты бағыттар біздің елімізде ғана емес, сонымен қатар шетелдерде де дәстүрлі түрде келесі шаралар түрі жүргізіледі: экономикалық, құқықтық, ұйымдастыру-техникалық сипаттағы шараларды қарастыратын көліктік деликтілердің алдын алу бойынша кешендік бағдарламаларды жасау мен жүзеге асыру; жол-көлік оқиғаларын қызметтік тергеуді реттейтін актілер мен тиісті деликтілер үшін қылмыстық, әкімшілік, тәртіпті және азаматтық-құқықтық жауапкершілікті регламенттейтін заңнамалық және заңға сәйкес нормативтік актілерді жетілдіру; көліктік қылмыстар бойынша қылмыстық істерді тергеу мен сотта қарастыру тәжірибесін жетілдіру; көліктік тергеушілер мен прокурорларды, көліктің қауіпсіз жұмысын қамтамасыз етуге қатысты ведомстволық құрылымдар мамандарын кәсіби дайындаудың тиісті деңгейін арттыру мен қолдау; көлік жұмысшыларының, әсіресе жекеменшік көлік құралдарының жүргізушілерінің кәсіби дайындығының тиісті деңгейін арттыру мен қолдау; көлік жүргізушілерінің кәсіби сауаттылығын арттыру мақсатында арнайы дәрістер оқу.

Автокөлік қылмыстарының алдын-алу мақсатында келесі шаралар ұсынылады: Біріншіден, жол көлік оқиғасы орын алғаннан кейін туындаған зиянды салдарды болдырмау мақсатында, ҚК шын өкінуіне байланысты жазасын белгілі бір дәрежеде төмендету – қылмыстық оқиғадан кейін жәбірленушілерге көмек көрсетуін міндетті түрде ескеру, жүргізушілер ЖКО салдарының алдын алып, зардап шегушілерді орында қалдырмай, зиянды салдарды жоюға шара қабылдауға тірек болады. Екіншіден, республикадағы

жолдардың сапасын көтеру, дер кезінде жөндеу, тазалау жұмыстарын жүргізу. Республика ішіндегі көшелерінің құрылысын қарастыру, әсіресе көшелердің «тарлығын» қайта қарастыру, кей жағдайда форс-мажор әрекеттері мен маневр жасаудың соңы аталған көшелерді адам өліміне әкелетін жағдайды құрайды. Үшіншіден, жолдарды қарау-бақылау техникалық құралдарымен қамтамасыздандыру, көшелерді жарықтандыру мен жол белгілерінің айқындығын қадағалауды, жоғары қауіп көзін құрайтын көліктерде жылдамдықты тежейтін аппаратты орнатылуын қолға алу. Жаяу жүргіншілердің жолда көрінуін қамтамасыз ету мақсатында арнайы дыбыстар мен лазерлі жарықтандыру қондырғыларын қою. Біздің ойымызша, көлікті жүргізу, басқару, жолда жүру ережесін, жолдың жағдайын бағалауды, саралауды үйренуді мектеп қабырғасында оқытып, арнайы емтихан тапсыруды енгізген жөн деп санаймыз.

Әдебиеттер

- 1 Бекмағамбетов М.М. Қазақстанның автомобиль көлігі қалыптасу және даму кезеңдері. – Алматы: Көлік және коммуникация ғылыми-зерттеу институты 2005 – 15 б.
- 2 ҚР статистикалық агенттігінің ресми сайты: <http://www.stat.kz/Pages/default.aspx>
- 3 Число жертв ДТП в мире может достичь 2,4 млн человек в год – ООН // Интерфакс-Казakhstan, 7 декабря 2012 г.
- 4 Буралев Ю.П., Павлов Е.И. Безопасность жизнедеятельности на транспорте. – М., 1999. – С. 21.; Якубенко Н.В. Дорожно-транспортные правонарушения в антропотехнической системе «дорожное движение». – Тюмень, 2001. – С. 10.
- 5 ҚР статистикалық агенттігінің ресми сайты: 2012 жылдың 11 айындағы жол-көлік оқиғаларын есепке алу жағдайы // <http://pravstat.prokuror.kz/kaz/novosti/press-releasy>
- 6 О состоянии аварийности и травматизма на дорогах // <http://prokuror.gov.kz/rus/novosti/press-releasy/o-sostoyanii-avariynosti-i-travmatizma-na-dorogah>
- 7 О состоянии аварийности и травматизма на дорогах в Республике Казахстан за январь 2015 года // <http://service.pravstat.kz/portal>
- 8 Қайыржанов Е.И. Основные теоретические проблемы объекта уголовно-правовой охраны в СССР: автореф... д.ю.н. – Киев, 1975.
- 9 Котик М.А., Емельянов А.М. Ошибки управления. Психические причины, метод автоматизированного анализа. – Таллин, 1985. – С. 14.

References

- 1 Bekmagambetov M.M. Kazakstannyn avtomobil' kelligi kalypstasu zhәне damu kezeңderi. – Almaty: Kөlik zhәне kommunikacija ғылыми-зерттеу институты 2005 – 15 b.
- 2 QR statistikalyқ agenttiginiң resmi sajty: <http://www.stat.kz/Pages/default.aspx>
- 3 Chislo zhertv DTP v mire mozhet dostich' 2,4 mln chelovek v god – OON // Interfaks-Kazakhstan, 7 dekabrja 2012 g.
- 4 Buralev Ju.P., Pavlov E.I. Bezopasnost' zhiznedejatel'nosti na transporte. – M., 1999. – S. 21.; Jakubenko N.V. Dorozhno-transportnye pravonarusheniya v antropotekhnicheskoy sisteme «dorozhnoe dvizhenie». – Tjumen', 2001. – S. 10.
- 5 QR statistikalyқ agenttiginiң resmi sajty: 2012 zhyldyn 11 aiyndary zhol-kөlik oқıfalaryn esepke alu zhardajy // <http://pravstat.prokuror.kz/kaz/novosti/press-releasy>
- 6 O sostojanii avariynosti i travmatizma na dorogah // <http://prokuror.gov.kz/rus/novosti/press-releasy/o-sostoyanii-avariynosti-i-travmatizma-na-dorogah>
- 7 O sostojanii avariynosti i travmatizma na dorogah v Respublike Kazahstan za janvar' 2015 goda // <http://service.pravstat.kz/portal>
- 8 Kajyrzhanov E.I. Osnovnye teoreticheskie problemy ob#ekta ugolovno-pravovoj ohrany v SSSR: avtoref... d.ju.n. – Kiev, 1975.
- 9 Kotik M.A., Emel'janov A.M. Oshibki upravlenija. Psihicheskie prichiny, metod avtomatizirovannogo analiza. – Tallin, 1985. – S. 14.