

3.2 Некоторые меры профилактики дорожно-транспортных преступлений по Жамбылской области

В начале XXI века проблема обеспечения безопасности дорожного движения приобрела особую актуальность для Республики Казахстан. Особая важность решения этой проблемы обусловлена тем, что интенсивная коммерциализация автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в Казахстане сокращает систему ежедневного контроля за физическим состоянием водителей, снимает административную ответственность за системную ответственность.

Автомобильный транспорт играет ключевую роль в развитии транспортной системы страны. Сейчас автомобильный транспорт развиваясь в условиях, когда наметилась тенденция к оживлению и восстановлению реального сектора экономики, он способствует нормализации положения в финансовой и кредитной сфере и в настоящее время значительно увеличился спрос на услуги автомобильного транспорта, в связи с чем начаты важные структурные преобразования, активно идет процесс совершенствования организационно-правовых, финансово-экономических механизмов, регулирующих транспортную деятельность. Вместе с тем, в системе обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств имеется целый ряд серьезных проблем социально-экономического, административно-правового, уголовно-правового характера, которые диктуют необходимость принятия государственных мер с целью снижения негативных последствий автомобилизации на развитие государства и общества.

С начала автомобилизации Казахстана проблема объективной квалификации преступлений связанных с транспортными средствами является особенно актуальной. Далеко не секрет, что в преступлениях, в которых нарушаются правила дорожного движения и правила эксплуатации транспортных средств ежегодно получают ранения разной степени тяжести погибает огромное количество человек.

Ученые-юристы уже более полувека направляют свои усилия на выявление подлинных причин дорожно-транспортных и других преступлений связанных с техническими устройствами различного назначения.

Транспортным преступлением является: «Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека...» [90].

Состав большинства данных преступлений материальный, преступление окончено с момента наступления общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека или смерти.

В зависимости от общественной опасности совершённого деяния, преступления, предусмотренные данной статьёй, могут быть преступлениями средней тяжести, тяжкими преступлениями.

Преступление может быть совершено действием, к примеру, водитель не удостоверившись в том, что проезжая часть в месте пешеходного перехода свободна от пешеходов выехал на неё и, своими действиями, причинил пешеходу (либо нескольким) тяжкий вред здоровью или смерть.

В юридической науке в качестве объекта преступления выступает безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Под безопасность дорожного движения понимается состояние процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. А под эксплуатацией транспортных средств деятельность, которая направлена на обеспечение надлежащего технического состояния, технической исправности транспортного средства, как совокупность условий по обеспечению транспортной безопасности.

Предметом данных преступлений признаётся автомобиль, троллейбус, трамвай или другое механическое транспортное средство. Под «Механическим транспортным средством» понимается любое транспортное средство кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. нарушение правил дорожного

движения на двух- трёхколёсном транспортном средстве, приводимом в движение двигателем с рабочим объёмом не более 50 кубических сантиметров и имеющим максимальную скорость на более 50 километров в час, не подпадают под действие данной статьи Уголовного кодекса Республики Казахстан.

Лицо, управляющее транспортным средством может нести ответственность по УК РК только если наступившие общественно-опасные последствия наступили в следствии нарушения им правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека.

Под дорожным движением понимается совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Это сложная социально-техническая система, включающая пешеходов, пассажиров и различные транспортные средства, движение подчиняется определённым принципам, нарушение которых влияет на квалификацию данных преступлений:

1. приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении;
2. приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан участвующих в нём;
3. соблюдение интересов граждан при обеспечении дорожного движения.

Нарушение правил эксплуатации транспортных средств заключается в не обеспечении надлежащего технического состояния, технической исправности транспортного средства, нарушении правил перевозки пассажиров или груза. Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатировать транспортные средства, находится в приложении к правилам дорожного движения.

Транспортные преступления могут выражаться в виде:

1. Столкновение - происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

К этому виду относятся столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством.

2. Опрокидывание - происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось.

3. Наезд на стоящее транспортное средство - происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп.

4. Наезд на препятствие - происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударились о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.).

5. Наезд на пешехода - происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т.п.).

6. Наезд на велосипедиста - происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

7. Наезд на гужевой транспорт - происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство. К этому виду также относится наезд на животное.

8. Падение пассажира - происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП.

9. Иной вид ДТП - происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др. [91]

Согласно статистическим данным Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан за 8 месяцев 2021 года в стране зарегистрировано 8 307 аварий на дорогах, в которых пострадало 12 205 человек.

Рост дорожных транспортных происшествий (ДТП) составил 10,2%, количество пострадавших возросло на 11,2% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года.

В результате ДТП различного вида телесные повреждения получили 10 947 (рост на 10,5%) и погибло 1 258 человек (рост на 17,7%).

Особого внимания заслуживает рост пострадавших на дорогах несовершеннолетних лиц, их количество увеличилось с 1808 до 2298 и составляет 18,8% от общего количества пострадавших.

По месту совершения большая часть 72,6% или 6030 дорожных аварий произошли в населенных пунктах, 1512 зарегистрированы на трассах международного, республиканского значения, 765 на дорогах областного, районного значения.

Зачастую ДТП происходят в результате столкновения транспортных средств – 3420 факта, а также из-за наезда на пешеходов - 2897.

Результаты изучения показывают, что в 87% случаев виновными в аварии признаны водители (7256 фактов), из которых 322 находились в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.

Наиболее трагичным является попутное или боковое столкновение автотранспортных средств (40,5% от общего числа погибших). На втором месте

– наезд на пешеходов (26,9% от общего числа погибших). Из-за превышения установленной скорости совершено 1990 ДТП, в которых погибло 405 лиц[92].

А в результате исследования всех материалов предоставленных МПС, УАП ДП Жамбылской области и КазАвтоЖол[93], можно заключить следующее:

Причинами дорожно-транспортных происшествий во многом являются:

- Не соблюдение скоростного режима участниками ДТП;
- Потенциально аварийно-опасные участки на дорогах области;
- Не опытность автолюбителей (менее 7 лет водительского стажа);
- Отсутствие должного контроля деятельности легальных такси, не легальных такси, интернет такси;

Причинами высокой смертности участников ДТП, возможно является не своевременное оказание экстренной медицинской помощи в связи с удаленностью медицинских учреждений от места ДТП.

В связи с выше изложенным предлагаем следующие профилактические меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий:

- Во-первых, увелечение дорожных патрулей в потенциально опасных участках дорог выявленных МПС, УАП ДП Жамбылской области и КазАвтоЖол, в целях обеспечения безопасности дорожного движения и регулирования скоростного режима;

- Во-вторых, установка скоростометров (стационарных радаров и треног) в потенциально опасных участках дорог выявленных МПС, УАП ДП Жамбылской области и КазАвтоЖол;

- В третьих, пересмотреть все дорожные знаки и освещение в потенциально опасных участках дорог выявленных МПС, УАП ДП Жамбылской области и КазАвтоЖол (по необходимости устанавливать предупреждающие знаки как, крутой поворот, подъем, спуск, обгон запрещен, животные и т.д.);

- В четвертых, в потенциально опасных участках дорог города Тараз рассмотреть возможность установления камер видеофиксации типа «Сергек»;

- В пятых, необходимо пересмотреть инициативу о введении термина и статьи «агрессивное вождение транспортного средства» в КоАП РК, так как

частое перестроение из одного ряда в другой, резкие маневры с ускорением и таким же внезапным торможением и приближение на опасное расстояние к другим автомобилям - такой стиль езды нередко представляет угрозу для окружающих;

- В шестых, на регулярной основе, раз в квартал необходимо проводить рейды по выявлению нарушений нормативных-актов регулирующих деятельность пассажиро-перевозок (рейды в автовокзалах области и в местах скопления частных извозчиков);

- В седьмых, раз в шесть месяцев проводить профилактическую беседу с водителями таксопарков, общественного транспорта и водителями компании по грузоперевозкам области;

- В восьмых, рассмотреть возможность установления стационарного поста ДПС в потенциально опасных участках дорог Кордайского района, где вместе с экипажем дорожной полиции будет и экипаж скорой (экстренной) медицинской помощи.