

NEWS

OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN
SERIES OF SOCIAL AND HUMAN SCIENCES

ISSN 2224-5294

Volume 3, Number 307 (2016), 152 – 162

324.7(574):656.11

ROAD TRAFFIC SAFETY OF CHILDREN IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN: LEGAL AND PRACTICAL PERSPECTIVES

K. Azhigulova

Magister Juris (University of Oxford, UK)
PhD Candidate (University of Leicester, UK)
Research Fellow of the Institute of State and Law
al-Farabi Kazakh National University, Almaty
kazhigulova@gmail.com

Key words: road traffic, road safety, human rights, people with special needs, children safety.

Abstract: The underlying principle of the road safety legislation of the Republic of Kazakhstan is the priority of human rights and interests over the economic interests of the State. Along with that, Kazakhstan is a member state of a number of universal human rights treaties, including the 1989 Convention on the Rights of the Child, that are applicable, *inter alia*, to the road safety area. In this research article, the author examines topical matters of ensuring road safety of children who represent the most vulnerable and numerous group of population with special needs.

The author analyses to what extent the rights and best interest of a child are observed in the road safety regulations and administrative practice of the Republic of Kazakhstan and its biggest city - Almaty. In her research, the author relies on official statistical data and global best practices in road safety.

In conclusion, the author puts forward a set of recommendations for competent authorities of Kazakhstan aiming at improving the road safety of children.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ДЕТЕЙ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН: ПРАВОВЫЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

Х.К. Ажигулова

Магистр права Университета Оксфорд Великобритании,
докторант Университета Лестер Великобритании,
научный сотрудник Института государства и права КазНУ им. аль-Фараби, г. Алматы
kazhigulova@gmail.com

Ключевые слова: дорожно-транспортные отношения, безопасность дорожного движения, права человека, лица с особыми потребностями, безопасность детей.

Аннотация: Законодательство Республики Казахстан в сфере регламентирования дорожно-транспортных отношений и обеспечения безопасности дорожного движения исходит из принципа приоритета прав и интересов человека над экономическими интересами государства. При этом Республика Казахстан является участником ряда международно-правовых договоров универсального характера, включая Конвенции о правах ребенка 1989 года, чьи положения подлежат обязательному соблюдению в любых общественных отношениях, в том числе и в дорожно-транспортных. В данной научной статье автор рассматривает актуальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения для детей, которые являются наиболее уязвимой и многочисленной группой населения с особыми потребностями.

Автор проводит анализ законодательства и правоприменительной практики Республики Казахстан относительно международно-правовых стандартов в области прав человека, чтобы выявить, насколько эффективно права и интересы детей соблюдаются при обеспечении безопасности дорожного движения в Республике Казахстан в целом, и в крупнейшем городе страны – Алматы, в частности. В рамках анализа

автор опирается на последние данные официальной статистики и примеры лучшей мировой практики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В заключении автор делает ряд рекомендаций для компетентных государственных органов в целях повышения безопасности дорожного движения для детей.

I. Введение

2011-2020 года были объявлены Декадой ООН по обеспечению безопасности дорожного движения с целью привлечь внимание мировой общественности к высокой смертности на дорогах[1]. Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения также остро стоят и в Республике Казахстан. Согласно действующему Закону РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года, статья 3, «Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

... - соблюдение интересов граждан и государства при обеспечении безопасности дорожного движения[2].

Действующие правила дорожного движения РК определяют безопасность дорожного движения как состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, а также негативных воздействий дорожного движения на экологическую обстановку, здоровье населения[3]. Очевидно, что в центре дорожно-транспортных отношений находятся, или должны находиться, *права и интересы человека*. В повседневной жизни, будучи участниками дорожного движения, мы редко задумываемся, насколько наши права и интересы действительно обеспечиваются и действительно находятся в приоритете над экономическими интересами государства. В масштабах города Алматы данный вопрос достаточно актуален, учитывая непростую обстановку в дорожно-транспортной системе растущего мегаполиса.

Не менее важным вопросом является обеспечение безопасности дорожного движения для лиц с особыми потребностями. Термин «лица с особыми потребностями» означает лиц, которые требуют особого обращения в силу умственных, возрастных, эмоциональных или физических особенностей (нетрудоспособность)[4]. В международной литературе наиболее часто к этой категории относят детей, пожилых людей, людей с ограниченными возможностями.

В любом обществе есть люди с особыми потребностями, и любое цивилизованное и развитое общество стремится создать условия для равноправного участия в жизни общества для всех своих членов, включая лиц с особыми потребностями. Личное участие в жизни общества, включая посещение мероприятий, государственных и негосударственных учреждений, невозможно без использования дорожно-транспортной инфраструктуры, включая общественный транспорт, пользование тротуаром и т.п. Лица с особыми потребностями являются полноправными членами общества и участниками дорожно-транспортных отношений. Однако не всегда на законодательном уровне и/или на практике потребностям этих людей уделяется достаточное внимание. К сожалению, очень часто интересы этой категории людей остаются вне поля зрения законодателей. И даже если в государстве приняты прогрессивные законы, где учитываются потребности лиц с особыми потребностями, но на практике не создаются условия для их эффективной реализации, подобные законодательные нормы являются, по сути, декларативными и бесполезными на практике.

Республика Казахстан является участницей ряда международно-правовых договоров, которые, прямо или косвенно, регулируют вопросы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, в том числе Конвенции о правах ребенка 1989 года, которая требует от государств учитывать наилучшие интересы ребенка во всех сферах государственной политики, включая в сфере дорожно-транспортных отношений.

В данной статье мы рассмотрим международно-правовые стандарты в области прав человека, которые должны соблюдаться при регулировании дорожно-транспортных отношений с участием детей, как одной из самых уязвимых и многочисленных групп населения с особыми потребностями, а также проанализируем, насколько эффективно права детей соблюдаются при обеспечении безопасности дорожного движения в Республике Казахстан, в общем, и в городе Алматы, в частности. В заключении статьи будут предложены рекомендации по совершенствованию национального законодательства и правоприменительной практики с учетом прогрессивного опыта зарубежных государств.

II. Обеспечение безопасности дорожного движения для детей: правовые аспекты

Основным международным документом, обеспечивающим права и интересы ребенка, является **Конвенция о правах ребенка от 20 ноября 1989 года** (ратифицирована Республикой Казахстан 8 июня 1994 года).

Согласно статье 1 Конвенции, ребенком является каждое человеческое существо до достижения 18-летнего возраста, если по закону, применимому к данному ребенку, он не достигает совершеннолетия ранее. В статье 3(1) Конвенции провозглашаются фундаментальный принцип *наилучшего обеспечения интересов ребенка*, который должен соблюдаться во всех действиях в отношении детей, а также обязанность государств обеспечивать ребенку такую *защиту* и заботу, которые необходимы для его благополучия. Статья 6(2) Конвенции также обязывает государства обеспечивать в максимально возможной степени *здоровое развитие* ребенка[5].

Дети более уязвимы в дорожно-транспортных отношениях, чем взрослые, в силу естественных ограничений в физиологическом и социальном развитии и особенностей восприятия. Небольшой рост затрудняет возможность детей видеть окружающие машины, а также затрудняет возможность водителей увидеть детей на дороге. Более того, если ребенок попадает в дорожно-транспортное происшествие (ДТП), его более мягкие костные ткани приводят к более серьезным повреждениям, чем у взрослых. Также дети младшего возраста могут иметь сложности с толкованием различных звуковых сигналов и образов, что может повлиять на их суждение о близости, скорости и направлении движения транспортного средства. Детям также бывает сложно концентрироваться на более чем одной задаче, что вызывает проблемы с внимательностью на дорогах. А в подростковом возрасте, дети становятся более импульсивными и более склонными к совершению действий, подвергаящих их рискам на дорогах.

Согласно данным Всемирной организации здравоохранения в мире каждые 4 минуты один ребенок погибает или получает серьезные увечья в дорожно-транспортном происшествии, из них 38% детей являются пешеходами. При этом дети-пешеходы наиболее часто получают травмы в развивающихся странах, где плохо развита пешеходная инфраструктура, такая как тротуары, пешеходные переходы и оградительные барьеры. Далее, 36% детей погибают и получают травмы в автомобильных авариях из-за отсутствия сдерживающих устройств, ремней или детских кресел. Оставшаяся часть травмированных детей являются велосипедистами и мотоциклистами, которые чаще всего ездят без шлемов[6].

Вопрос обеспечения безопасности детей на дорогах Казахстана остается весьма животрепещущим. Согласно официальным статистическим данным Демографического ежегодника Казахстана в Республике Казахстан зарегистрировано 5 592 561 человек в возрасте от 0 до 19 лет, что составляет 33% от общего числа населения страны[7]. Ежегодно на дорогах страны гибнут порядка 200 детей и еще около 2000 получают травмы[8], а в 2014 году на дорогах страны погибло 232 ребенка[9]. С началом учебного года этот вопрос становится еще более острым, так как количество детских жертв на дорогах возрастает. В цивилизованном обществе подобное явление является возмутительным и требует немедленного вмешательства со стороны законодателей и исполнительных органов на местах, чтобы максимально свести эти числа к нулю.

Давайте рассмотрим, какие законодательные и административные меры приняты и принимаются в Республике Казахстан для обеспечения безопасности детей в дорожно-транспортной сфере. Учитывая, что Республика Казахстан стремится войти в 30-ку развитых стран мира, данный вопрос является весьма актуальным для нашей страны.

В Республике Казахстан действует Закон №345-ІІ от 8 августа 2002 года «О правах ребенка в Республике Казахстан»[10]. Как гласит преамбула, «настоящий Закон регулирует отношения, возникающие в связи с реализацией основных прав и законных интересов ребенка, гарантированных Конституцией Республики Казахстан, исходя из принципов приоритетности подготовки детей к полноценной жизни в обществе, развития у них общественно значимой и творческой активности, воспитания в них высоких нравственных качеств, патриотизма и гражданственности, формирования национального самосознания на основе общечеловеческих ценностей мировой цивилизации». Далее, статья 8 Закона закрепляет неотъемлемое право каждого ребенка на охрану здоровья, которое должно обеспечиваться государственными органами путем *создания благоприятной окружающей среды, необходимой для развития ребенка*. Очевидно, что дороги и транспорт являются одной из важных составляющих окружающей ребенка среды, и чем более они безопасны, тем более благоприятна эта среда для развития ребенка.

Далее рассмотрим специальные меры обеспечения жизни и здоровья детей, закрепленные в Законе РК «О дорожном движении» 2014 года[2]:

- Статьи 13 и 45 предусматривают наличие образовательных учебных программ по обучению детей правилам дорожного движения в организациях образования, при этом утверждение типовых программ входит в компетенцию уполномоченного органа в области образования. Также статьей 13 предусмотрено, что уполномоченный орган должен координировать взаимодействие государственных органов по повышению уровня образования учащихся общеобразовательных школ в сфере безопасности дорожного движения.

- Статьей 54 (пункты 21 и 22) запрещается остановка и стоянка на детских и спортивных площадках, в том числе в жилой зоне (пункт 33);

- Статьей 54 (пункт 4, подпункт 37) водителю запрещается перевозить детей до двенадцати лет на заднем сидении мотоцикла, а также при отсутствии специального детского удерживающего устройства или

иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией транспортного средства, а на переднем сидении механического транспортного средства – при отсутствии специального детского удерживающего устройства.

Как мы видим, из 95 статей Закона только четыре пункта направлены на обеспечение безопасности дорожного движения для детей.

Далее, 1 июня 2012 года Постановлением Правительства была утверждена Отраслевая программа обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2012-2014 годы. Цель этой Программы – повышение уровня защиты жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, от дорожно-транспортных происшествий и их последствий[11]. Хотя данная программа и содержит список профилактических мер, направленных на снижение количества ДТП, к сожалению, ни эта Программа, ни законодательство РК в целом не регламентирует обеспечение должной защиты детей в дорожном движении. Говоря об этой отраслевой программе, также нужно отметить, что на практике она оказалась весьма неэффективной. Согласно отчету Счетного комитета Республики Казахстан

«... основные цели Программы обеспечения безопасности дорожного движения в большинстве своем не достигнуты, при использовании бюджетных средств, выделенных на осуществление организации дорожного движения, имеется ряд системных проблем и недостатков. Допущен рост количества дорожно-транспортных происшествий, увеличилось число погибших и пострадавших в них. Внедряемая интеллектуальная система контроля за дорожным движением стоимостью более 1 млрд. тенге не соответствует ее технико-экономическому обоснованию и не имеет проектно-сметной документации».[12]

В качестве конкретного примера, отчет Счетного комитета указывает, что «Системы фиксации скоростного режима и проезда на запрещающий сигнал светофора, установленные в городах Темиртау и Шымкент на сумму 76 млн. тенге не фиксируют нарушения проезда на красный сигнал светофора»[12].

Очевидно, что даже те минимальные профилактические меры, предусмотренные Программой, не были эффективно внедрены на практике, и сам по себе документ остался просто бумагой с нереализованными целями. После 2014 года более никаких программ по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Казахстан не принималось.

III. Обеспечение безопасности дорожного движения для детей: практические аспекты

Важность безопасных дорог и безопасного транспорта для детей трудно переоценить. В Глобальном плане Декады безопасности дорожного движения на 2011-2020 года, а также в специальном отчете Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), содержится ряд рекомендаций и стратегий по повышению безопасности дорог специально для детей в целях обеспечения всесторонней защиты детей в дорожно-транспортных отношениях[6]. Данные стратегии разработаны с учетом мировой положительной практики в разных странах. Предлагаем рассмотреть эти стратегии и сравнить их с действующим законодательством и правоприменительной практикой обеспечения безопасности дорожного движения для детей в Республике Казахстан.

Стратегия 1: Контроль скорости

Превышение скорости приводит к одной трети всех смертельных исходов ДТП в развитых странах и к половине всех смертельных исходов ДТП в развивающихся странах и странах со средним уровнем доходов. Длинные, прямые дороги, которые проложены вдоль школ и жилых кварталов облегчают движение водителей на большой скорости, что создает риск для здоровья и безопасности детей. Следующие стратегии могут помочь снизить скорость:

- Установление и *обеспечение* соблюдения максимального скоростного предела для соответствующих участков дороги;
- Установление и обеспечение соблюдения максимального скоростного режима в 30 км/ч на дорогах с высокой концентрацией пешеходов;
- Обеспечение соблюдения скоростного режима с использованием автоматических камер-скоростемеров;
- Строительство новых дорог или возведение на дорогах конструкций для уменьшения скорости, такие как светофоры, искусственная неровность, кольцевые транспортные развязки с односторонним движением.

Мировая практика: Великобритания

За последние 20 лет в Лондоне были введены зоны со скоростным лимитом в 30 км/ч в районах школ и жилых кварталов. В дополнение были установлены искусственные неровности. В результате число смертей среди детей-пешеходов сократилось на 46%.

Ситуация в Казахстане

Действующими правилами дорожного движения предусмотрено ограничение скорости на участках дороги вблизи детского учреждения (школы, оздоровительного лагеря и т.п.), на проезжей части которого возможно появление детей. Для этого используется предупреждающий знак «Дети» и запрещающий знак «Ограничение максимальной скорости» не более 40 км/ч. А в жилых зонах правилами дорожного движения предусмотрено обязательное ограничение скорости не более 20 км/ч. Также есть примеры, когда на участках дороги вблизи детских учреждений устанавливаются искусственные неровности или нерегулируемые пешеходные переходы. И все же наиболее оптимальным вариантом было бы установление регулируемых переходов, когда дети-пешеходы могли бы воспользоваться светофором по требованию. Подобные переходы являются наиболее эффективными в обеспечении безопасности дорожного движения детей. К сожалению, в самом крупном городе Казахстана, Алматы, до сих пор отсутствуют такие светофоры «по требованию» пешехода.

Стратегия 2: Сокращение случаев вождения в состоянии опьянения

Серьезный риск для безопасности детей-пешеходов, велосипедистов и пассажиров в транспортном средстве создают водители, которые управляют транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Согласно данным ВОЗ, риск совершения ДТП начинает существенно возрастать, когда концентрация алкоголя в крови водителя транспортного средства составляет 0.4 и более промилле. Также установлено, что менее опытные молодые водители совершают в 25 раз больше ДТП при наличии концентрации алкоголя в крови в 0.5 и более промилле. Следующие стратегии помогут снизить случаи вождения в состоянии алкогольного опьянения:

- Установление и обеспечение соблюдения пределов концентрации алкоголя в крови водителей до 0.5 промилле для всех водителей и 0.2 промилле для молодых водителей;
- Обеспечение соблюдения законов о запрете управлять транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения посредством выборочных проверок на наличие алкоголя в крови;
- Ограничение продажи алкоголя путем установления минимального возраста лиц, которым разрешена продажа алкоголя, а также регулирование отдельных видов заведений, которые могут продавать алкоголь и время их работы;
- Ограничение продажи алкоголя детям.

Ситуация в Казахстане

В Республике Казахстан применяются все вышеперечисленные стратегии. Более того, в Казахстане полностью запрещено управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения (ст. 54 пункт 4 Закона РК «О дорожном движении»), т.е. даже самое минимальное количество алкоголя в крови запрещено. Это, на наш взгляд, еще более прогрессивная мера по сравнению с предложенной мировой практикой.

Стратегия 3: Использование шлемов для велосипедистов и мотоциклистов

Для детей наиболее доступным видом транспорта для самостоятельного вождения является велосипед, а дети старшего возраста могут водить мопеды и мотоциклы в Казахстане уже с 16 лет. И единственным эффективным способом защиты детей-велосипедистов и мотоциклистов является обязательное ношение шлема. Для велосипедистов всех возрастов ношение шлема уменьшает риск травмы головы на 69%, а для мотоциклистов ношение шлема уменьшает риск летального исхода при ДТП на 40% и серьезных травм головы на 70%.

Следующие стратегии могут обеспечить использование шлемов:

- Принятие и обеспечение соблюдения законов об обязательном ношении шлемов для велосипедистов и мотоциклистов с учетом возрастной группы;
- Обеспечение наличия и доступности шлемов для тех, кто в них нуждается;
- Поддержка общественных организаций в распространении знаний среди родителей о важности использования детьми шлемов при езде на велосипеде и мотоцикле, а также в распространении бесплатных или уцененных шлемов для детей, которые ездят на велосипедах или мотоциклах.

Мировая практика: Вьетнам

В конце 2007 года во Вьетнаме приняли закон, обязывающий всех водителей и пассажиров мотоциклов, включая детей, носить шлемы. С принятием закона уровень ношения шлемов мотоциклистами возрос более чем на 90%. В результате значительно сократились летальные исходы и серьезные травмы головы при ДТП с участием мотоциклов. Однако закон не обязывал полицию обеспечивать ношение шлемов детьми младше 14 лет, а также не предусматривал ответственности водителя-мотоциклиста, если ребенок, находящийся в его

транспортном средстве, ездил без шлема. В результате уровень ношения шлемов детьми при езде на мотоцикле оставался таким же низким, на уровне 40%. После принятия соответствующих поправок в закон в отношении детей, уровень ношения шлемов среди детей во время езды на мотоцикле возрос до 56%.

Ситуация в Казахстане

Действующим законодательством Республики Казахстан о дорожном движении предусмотрено обязательное ношение мотошлемов водителями и пассажирами мотоциклов, однако подобное требование не распространяется на водителей мопедов и велосипедистов, что повышает риск для этой категории участников дорожного движения, среди которой чаще всего встречаются дети. В этой связи рекомендуется ввести в действие правовую норму об обязательном ношении шлемов велосипедистами и водителями мопедов, чтобы предупредить серьезный травматизм детей, управляющих этими видами транспорта.

Стратегия 4: Удерживающие устройства для детей

Для детей, которых перевозят в транспортном средстве, существует ряд удерживающих устройств для их защиты во время езды: кресла для младенцев, детские кресла для детей от 6 месяцев и до 12 лет, дополнительная подушка сиденья, позволяющая детям использовать стандартные ремни безопасности, и сами ремни безопасности, использование которых зависит от возраста, веса и роста ребенка. По сравнению с использованием только ремней безопасности, дополнительное использование подушек сиденья сокращает риск получения серьезных травм детьми при ДТП от 4 до 7 лет на 59%. В общем, использование детских удерживающих средств сокращает вероятность тяжелых последствий при ДТП на 70% среди младенцев и на 54-80% среди детей младшего возраста.

Следующие стратегии могут повысить использование детских удерживающих устройств:

- Принятие и обеспечение соблюдения законов об удерживающих устройствах для детей на всех частных транспортных средствах;
- Введение в действие международно-признанных стандартов производства для удерживающих устройств;
- Обеспечение наличия и доступности удерживающих устройств для тех, кто в них нуждается;
- Введение обязанности для национальных производителей автомобилей устанавливать фиксаторы на сиденья для возможности использования детских удерживающих устройств;
- Введение кредитных схем для приобретения удерживающих устройств, а также обучение семей, как использовать эти удерживающие устройства.

Ситуация в Казахстане

Как было указано выше, действующий Закон РК «О дорожном движении» запрещает перевозить детей до двенадцати лет при отсутствии специального детского удерживающего устройства или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности. То есть, по действующему законодательству водитель любого транспортного средства обязан иметь специальное детское удерживающее устройство, наиболее распространенным из которых является автокресло, если он планирует перевозить пассажиров младше 12 лет. При этом действующим законодательством не учитываются два важных момента:

1. Данное требование должно быть обязательно только для *частных* транспортных средств, за исключением такси и общественного транспорта, где выполнение этой нормы изначально затруднительно.
2. Очевидно, что данная норма несет дополнительные финансовые расходы для владельцев автомобилей. При этом, учитывая, что в Казахстане отсутствует производство специальных детских удерживающих устройств, их средняя стоимость значительно превышает минимальную заработную плату в стране, а в виду свободно плавающего курса национальной валюты, их стоимость постоянно растет. Не все семьи могут позволить себе купить даже одно автокресло. Ситуация еще более усложняется для семей, где имеется несколько детей младше 12 лет. В таких случаях государство должно предоставлять материальную помощь менее финансово защищенным семьям, чтобы они могли приобрести детские кресла по доступной для них цене. Правительству РК также рекомендуется рассмотреть возможность по запуску национального производства детских кресел совместно с автозаводами, которые осуществляют сборку автомобилей в Казахстане.

Стратегия 5: Обеспечение возможности детей видеть автотранспорт и быть видимыми водителями

Возможность видеть и быть увиденными водителями являются основными условиями для безопасности всех людей, которые передвигаются по дороге, и в особенности для детей в силу особенностей их физиологического развития.

Следующие стратегии позволяют улучшить видимость детей на дороге:

- Ношение школьниками белой или светлой одежды, что позволяет водителям лучше видеть детей;

- Использование светоотражающих лент в одежде или на школьных рюкзаках;
- Формирование «шагающих автобусов» для детей, проживающих вблизи школы. Суть шагающих автобусов в том, что несколько учителей или родителей приводят учеников в школу, по пути забирая их со специальных остановок. Дети идут организованно, в парах; они заходят и выходят из этой движущейся колонны в том месте, где им необходимо, при этом взрослые обеспечивают безопасное следование этой колонны при пересечении регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходов и перекрестков. Маршрут таких «шагающих автобусов» может также охватывать близлежащие остановки, чтобы обеспечить безопасность детей при пересечении дороги;
- Назначение дежурных для регулирования движения транспорта у школ;
- Использование налобного фонаря и отражающих передних, задних рефлекторов на велосипедах;
- Использование ходовых огней в дневное время на мотоциклах и автотранспорте. Подобная практика использования ходовых огней в дневное время сокращает количество ДТП с участием детей-пешеходов на 29%;
- Обеспечение правильной парковки автотранспорта, чтобы он не перекрывал видимость пешеходных переходов, по которым могут передвигаться дети;
- Максимальное освещение улиц вблизи школ.

Мировой опыт: Россия

Акция «шагающий автобус» уже несколько лет проводится в образовательных организациях практически во всех городах России в целях профилактики дорожного травматизма среди детей с началом учебного года. В рамках этих прогулок дети изучают путь до школы, учитывая все опасные дорожные «виражи» и особенности района проживания. [13]

Ситуация в Казахстане

Многие из вышеперечисленных стратегий в Казахстане еще не реализуются, за исключением обязанности водителей использовать ходовые огни в дневное время, а также запрет для водителей останавливаться ближе, чем 5 метров до пешеходных переходов, однако данный запрет в условиях перегруженности города Алматы автомобильными транспортными средствами и острой нехватки парковочных мест систематически нарушается. В этой связи уполномоченному государственному органу и местным исполнительным органам требуется принять срочные меры по изучению данного положительного мирового опыта и его внедрению в действующее законодательство и правоприменительную практику для более эффективного обеспечения безопасности дорожного движения для детей.

Стратегия 6: Улучшение дорожно-транспортной инфраструктуры

Исторически дороги строились преимущественно для автотранспорта, а потребностям пешеходов, которым требовалось пересекать эти дороги, не уделялось должного внимания. Строительство новых и модернизация существующих дорог с учетом безопасности дорожного движения повысит безопасность для жизни местных сообществ и сократит риск ДТП для детей.

Следующие стратегии позволят улучшить дорожно-транспортную инфраструктуру:

- Применение физических мер, такие как светофоры, кольцевые транспортные развязки с односторонним движением, искусственные неровности для регулирования скорости движения автотранспорта, надземные пешеходные переходы, в том числе и надземные, разделительные полосы дороги, а также уличное освещение на дорогах с активным движением автотранспорта;
- Разделение различных типов автотранспорта и участников дорожного движения посредством различных механизмов, такие как возвышенные тротуары для пешеходов, выделенные полосы движения для пешеходов и велосипедистов, разделительные барьеры и полосы для транспорта, движущегося в разных направлениях;
- Создание пешеходных зон, где движение автотранспорта будет запрещено, для повышения безопасности пешеходов;
- Внедрение школьных зон безопасности с применением комплексных мер по снижению скорости, созданию зон свободных от машин, пункты безопасной посадки и высадки детей в автотранспорт, в том числе в общественный транспорт, введение института дежурных, регулирующих движение транспорта у школ;
- Увеличение времени для пересечения регулируемых перекрестков, расположенных рядом со школами;
- Расположение игровых зон для детей вдали от дороги;
- Инвестирование в безопасный общественный транспорт.

Мировая практика: Кения

Обеспечение безопасной среды вокруг школ крайне важно для обеспечения безопасности детей. В Найваше, Кении местные власти предприняли ряд мер для обеспечения безопасности детей вокруг школ, включая строительство надземных пешеходных переходов, специальных дорожек для пешеходов и велосипедистов и искусственные неровности; уменьшение и обеспечение соблюдения скоростного режима в 30 км/час возле школ; улучшение видимости детей через улучшение уличного освещения, а также через поощрения использования детьми светоотражающих рюкзаков, и наконец, предоставление соответствующего наблюдения за детьми посредством привлечения дежурных, регулирующих движение автотранспорта вблизи школ.

Ситуация в Казахстане

Некоторые из выше перечисленных мер в Казахстане были внедрены частично, но работа над совершенствованием дорожно-транспортной инфраструктуры должна вестись постоянно, чтобы повышать ее эффективность в целях обеспечения безопасности дорожного движения для детей. Например, все нерегулируемые пешеходные переходы на дорогах и магистралях с интенсивным автопотоком нужно заменить на надземные пешеходы или на регулируемые переходы со светофором «по требованию», чтобы дети могли безопасно пересекать эти опасные участки дороги. Также в Казахстане до сих пор отсутствуют безопасные зоны вблизи образовательных учреждений, где бы соблюдался комплекс мер по обеспечению безопасности дорожного движения детей. Вопрос наличия безопасного общественного транспорта для детей также остается одним из наиболее актуальных в Казахстане.

Стратегия 7: Адаптирование дизайна автотранспорта

Оптимальные дизайн и стандарты автотранспорта могут способствовать безопасности детей как внутри, так и снаружи автомобиля, а также тех детей, которые управляют велосипедом или мотоциклом. Многие автомобильные меры безопасности защищают всех участников дорожного движения, но есть и специальные меры для детей, значительно снижающие риск детского травматизма. Эти стратегии включают в себя:

- На законодательном уровне введение обязанности для автовладельцев установить поглощающие зоны деформации для защиты пассажиров внутри транспортного средства в случае ДТП;
- Изменение дизайна переднего капота автомобилей, чтобы они наносили меньшие по тяжести повреждения пешеходу в случае наезда на пешехода;
- Установка на транспортные средства камеры и звуковых сигналов, способные выявить небольшие по размеру объекты, которые нельзя увидеть в зеркале заднего вида;
- Установка системы блокировки в автомобилях лиц, которые ранее были задержаны в состоянии алкогольного опьянения во время управления транспортным средством.

Ситуация в Казахстане

Ни одна из предложенных прогрессивных мер пока не была внедрена в Казахстане и рекомендована к изучению и внедрению компетентными государственными органами.

Стратегия 8: Минимизация рисков для молодых водителей

Молодые неопытные водители ответственны за совершение существенного количества ДТП в мировом масштабе. Сопутствующими факторами являются превышение скорости, употребление алкогольных и наркотических средств во время вождения, а также разговоры и набор смс-сообщений во время вождения. В некоторых странах для молодых водителей существуют специальные программы обучения вождению в автошколах с дополнительными временными ограничениями. Такие обучающие программы на практике сокращают количество ДТП на 46%. Подобные программы могут иметь значительное влияние на безопасность дорожного движения для детей при применении следующих стратегий:

- Понижение допустимого уровня алкоголя в крови для молодых и неопытных водителей;
- Вождение с ответственным взрослым и опытным водителем в течение определенного срока во время обучения вождению;
- Ограничение вождения и перевозки пассажиров в ночное время;
- Обеспечение соблюдения нулевой терпимости к любым дорожным правонарушениям, в том числе к написанию смс-сообщений во время вождения.

Мировая практика: Австралия

В июле 2007 года Австралия повысила требования своей национальной программы обучения вождению путем введения следующих элементов: увеличение срока прохождения программы с 6 месяцев до 12 месяцев, увеличение количества часов вождения с сопровождением до 100 часов либо с родителем, либо с профессиональным инструктором, а также 10 часов обязательного вождения с сопровождением в ночное время. Дополнительно в программу включены положения, запрещающие использование мобильных

телефонов за рулем, чтобы водитель не отвлекался. Часы вождения должны регистрироваться в специальном журнале и должны быть представлены в уполномоченный орган до прохождения теста на вождение.

Ситуация в Казахстане

Действующее законодательство РК предусматривает правила для организации учебной езды, однако не все из вышеперечисленных прогрессивных стратегий отражены в этих правилах. Компетентным государственным органам РК рекомендуется изучить мировой опыт обучения вождению в автошколах, чтобы повысить качество обучения и практику вождения молодыми и неопытными водителями.

Стратегия 9: Предоставление должного лечения пострадавшим в ДТП детям

Улучшение национальных мер реагирования в экстренных ситуациях, а также улучшение качества реабилитационных услуг является лучшим подходом к повышению качества лечения пострадавших при ДТП, однако есть определенные моменты, касающиеся пострадавших детей. Благодаря своему молодому возрасту и высокой способности регенерации тканей дети могут быстро восстановиться при условии получения своевременной высококачественной медицинской помощи после получения травмы в ДТП.

Ключевые стратегии по медицинскому обслуживанию пострадавших детей включают следующие:

- Организация курсов обучения для родителей, опекунов и учителей по экстренной медицинской помощи, а также разработка заблаговременных планов активации официальных и неофициальных систем транспортировки травмированных детей до медицинских учреждений;
- Обеспечение автомобилей скорой помощи оборудованием и медицинскими инструментами, подходящими по размеру для детей;
- Создание в медицинских учреждениях благоприятных для детей условий, чтобы минимизировать дополнительную психологическую травму для пострадавших детей;
- Улучшение педиатрических реабилитационных услуг, в частности амбулаторное лечение, включая доступ к реабилитационным центрам по месту проживания;
- Улучшение доступа к консультативным службам, чтобы смягчить последствия психологического влияния дорожной травмы на детей и их семьи, а также для получения консультации по правовым вопросам и вопросам финансового возмещения.

Ситуация в Казахстане

На сегодняшний день вопрос эффективности обучения родителей, опекунов и учителей оказанию первой медицинской помощи своим подопечным детям еще не изучался. Какие-либо данные о консультационных службах для пострадавших в ДТП также отсутствуют. В данном направлении уполномоченным государственным органам РК, в том числе в сфере образования, рекомендуется изучить предложенный мировой опыт.

Стратегия 10: Контроль за детьми возле дорог

Дети младшего возраста обладают ограниченной способностью оценивать риск. В силу этого родители и иные опекуны должны играть важную роль, помогая своим детям понимать, что происходит вокруг них. Их руководящая роль особенно полезна для обеспечения безопасности детей в сложной дорожно-транспортной обстановке. Контроль не сможет сам по себе заменить всех вышеперечисленных мер, но может дополнить и усилить их. Контроль может включать такие меры, как обеспечение ношение детьми шлемов, наличие детских кресел и ремней безопасности в машине, а также соблюдение скоростного режима на участках вблизи школьных учреждений. Контроль в сочетании с другими вышеперечисленными стратегиями поможет сократить вероятность участия и травмирования детей в ДТП.

Ситуация в Казахстане

Успешная реализация данной стратегии во многом зависит от правового сознания и правовой культуры родителей детей. Уполномоченному органу в сфере образования рекомендуется обеспечить участие родителей в совместном закреплении правил дорожного движения, а также привлекать добровольцев из числа родителей для патрулирования участков дороги вблизи образовательного учреждения во время массового прибытия и отбытия детей.

Заключение

Если сравнить меры по обеспечению безопасности дорожного движения для детей в Казахстане с рекомендованной мировой практикой, то мы увидим, что на законодательном уровне некоторые из наиболее важных стратегий еще не нашли свое закрепление. А те стратегии, которые закреплены на законодательном уровне, еще недостаточно эффективно реализуются на практике и требуют внедрения дополнительных механизмов реализации. Следовательно, мы пока не можем говорить об адекватной безопасности отечественных дорог и транспорта для наших детей. На наш взгляд, среди наиболее актуальных вопросов,

которые до сих пор не урегулированы на законодательном уровне, можно выделить следующие: обязанность родителей устанавливать детское кресло в личном автотранспорте, обязанность водителей пристегивать ремни безопасности несовершеннолетним пассажирам, повышение видимости школьников в сумеречное и ночное время путем использования светоотражательных приборов.

Будущее любой страны – это ее дети, и мы не можем позволить себе потерю такого ценного человеческого ресурса в дорожно-транспортных происшествиях. В этой связи, законодательным органам страны настоятельно рекомендуется в срочном порядке разработать и принять соответствующие меры для улучшения ситуации с безопасностью дорожного движения для детей, а местным исполнительным органам рекомендуется выделять бюджетные средства в том объеме, который необходим для улучшения дорожно-транспортной инфраструктуры своих населенных пунктов, чтобы сделать ее максимально безопасной для детей. Принятие предложенных в статье мер может потребовать существенных финансовых затрат, однако, как закреплено в нашем законодательстве, жизнь и здоровье человека имеют приоритет над экономическими выгодами государства, и этот приоритет должен быть не только на бумаге, но и в действии в отношении всех людей, и в особенности детей.

ЛИТЕРАТУРА

[1] «Новая декада безопасности дорожного движения призвана спасти жизни пяти миллионов человек в мире», Центр новостей ООН, 12 мая 2011 года, <https://www.un.org/russian/news/story.asp?newsID=15567> [последний просмотр 11 января 2016 г.]

[2] Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194-V «О дорожном движении» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 05.05.2015 г.), http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31536713 [последний просмотр 11 января 2016 г.]

[3] Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года № 1196 Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам (с изменениями и дополнениями по состоянию на 23.06.2015 г.), http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31635588 [последний просмотр 11 января 2016 г.]

[4] Merriam-Webster Dictionary (толковый словарь Мэриам-Вебстер), <http://www.merriam-webster.com/dictionary/special%20needs> [последний просмотр 11 января 2016 г.]

[5] Конвенция о правах ребенка от 20 ноября 1989 г. (ратифицирована постановлением Верховного Совета РК от 8 июня 1994 г. № 77, http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/childcon.shtml) [последний просмотр 21 января 2016 г.]

[6] «Десять стратегий по обеспечению безопасности детей на дорогах», отчет Всемирной организации здравоохранения («Ten Strategies for keeping children safe on roads»), 2015 год, http://www.who.int/roadsafety/week/2015/Ten_Strategies_For_Keeping_Children_Safe_on_the_Road.pdf [последний просмотр 21 января 2016 г.]

[7] Демографический ежегодник Казахстана 2013, стр. 39, http://stat.gov.kz/faces/wcnav_externalId/publicationsCompilations?_adf.ctrl-state=bq6e7jgsd_317&_afLooP=629446819009812#%40%3F_afLooP%3D629446819009812%26_adf.ctrl-state%3Dw3553zra7_4 [последний просмотр 21 января 2016 г.]

[8] «15 ноября – Всемирный день памяти жертв ДТП», официальный сайт Министерства внутренних дел Республики Казахстан, http://mvd.gov.kz/portal/page/portal/kdp/kdp_pages/kdp_all_actions [последний просмотр 21 января 2016 г.]

[9] «О состоянии аварийности и травматизма на дорогах», официальный сайт Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан, пресс релиз от 27 января 2015 года, <http://pravstat.prokuror.kz/rus/novosti/press-release/o-sostoyanii-avariynosti-i-travmatizma-na-dorogah> [последний просмотр 21 января 2016 г.]

[10] Закон Республики Казахстан от 8 августа 2002 года №345-III «О правах ребенка в Республике Казахстан» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.12.2014 г.), http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1032460 [последний просмотр 15 января 2016 г.]

[11] Постановление Правительства Республики Казахстан от 1 июня 2012 года № 730 «Об утверждении Отраслевой программы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2012-2014 годы», <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1200000730> [последний просмотр 21 января 2016 г.]

[12] «Об исполнении Отраслевой программы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан на 2012-2014 годы», официальный сайт Счетного комитета Республики Казахстан, пресс-релиз от 01 августа 2014 года, <http://www.esep.kz/rus/showin/article/1954> [последний просмотр 21 января 2016 г.]

[13] «Шагающий автобус», Официальный сайт Госавтоинспекции Российской Федерации, 24 сентября 2015 года, <http://www.gibdd.ru/art1887489/> [последний просмотр 21 января 2016 г.]

REFERENCES

- [1] 'New decade of traffic safety is urged to save lives of five million people in the world', United Nations News Centre, dated 12 May 2011, <https://www.un.org/russian/news/story.asp?newsID=15567> [last access 11 January 2016] (in Russian)
- [2] Road Traffic Law No. 194-V of the Republic of Kazakhstan dated 17 April 2014 (amended as of 05 May 2015), http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31536713 [last access 11 January 2016] (in Russian)
- [3] Resolution No. 1196 of the Government of the Republic of Kazakhstan dated 13 November 2014 On Approval of the Road Safety Rules (amended as of 23 June 2015), http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31635588 [last access 11 January 2016] (in Russian)
- [4] Merriam-Webster Dictionary, <http://www.merriam-webster.com/dictionary/special%20needs> [last access 11 January 2016] (in English)
- [5] UN Convention on the Rights of the Child adopted on 20 November 1989 (ratified by the Resolution No.77 of the Supreme Council of the Republic of Kazakhstan as of 8 June 1994): http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/childcon.shtml [last access 21 January 2016] (in Russian)
- [6] 'Ten Strategies for keeping children safe on roads', Report of the World Health Organization, 2015, http://www.who.int/roadsafety/week/2015/Ten_Strategies_For_Keeping_Children_Safe_on_the_Road.pdf [last access 21 January 2016] (in English)
- [7] Demographic Yearbook of Kazakhstan, 2013, page 39 http://stat.gov.kz/faces/wcnav_externalId/publicationsCompilations?_adf.ctrl-state=bq6e7jgsd_317&_afLooP=629446819009812#%40%3F_afLooP%3D629446819009812%26_adf.ctrl-state%3Dw3553zra7_4_ [last access 21 January 2016] (in Russian)
- [8] '15 November – the World Day of Remembrance of Road Traffic Victims', official website of the Ministry of Interior of the Republic of Kazakhstan, http://mvd.gov.kz/portal/page/portal/kdp/kdp_pages/kdp_all_actions [last access 21 January 2016] (in Russian)
- [9] 'Accident and Traumatization Rate on Roads', official website of the Committee for Legal Statistics and Special Reports of the Prosecutor General's Office of the Republic of Kazakhstan, Press Statement dated 27 January 2015, <http://pravstat.prokuror.kz/rus/novosti/press-releasy/o-sostoyanii-avariynosti-i-travmatizma-na-dorogah> [last access 21 January 2016] (in Russian)
- [10] Law on the Rights of the Child in the Republic of Kazakhstan No. 345-II dated 8 August 2002 (amended as of 29 December 2014), http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1032460 [last access 15 January 2016] (in Russian)
- [11] Resolution of the Republic of Kazakhstan No. 730 dated 1 June 2012 On Approval of the Industry Program for Road Safety in the Republic of Kazakhstan for 2012-2014, <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1200000730> [last access 21 January 2016] (in Russian)
- [12] Press Statement on Implementation of the Industry Program for Road Safety for 2012-2014, official website of the Accounts Committee of the Republic of Kazakhstan, dated 01 August 2014, <http://www.esep.kz/rus/showin/article/1954> [last access 21 January 2016] (in Russian)
- [13] 'Walking Bus', official website of the State Road Inspection of the Russian Federation, dated 24 September 2015, <http://www.gibdd.ru/art1887489/> [last access 21 January 2016] (in Russian).

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ ЕРЕКШЕ ҚАЖЕТТІЛІГІ БАР АДАМДАРҒА ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫС ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУГЕ БАЙЛАНЫСТЫ МАҢЫЗДЫ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Х.К. Ажигулова

Заң магистрі (Ұлыбританияның Оксфорд Университеті),
заң докторанты (Ұлыбританияның Лестер Университеті),
ғылыми қызметкер, әл-Фараби атындағы ҚазҰУ-дың Мемлекет және заң ғылыми институты, Алматы қ.
kzhigulova@gmail.com

Түйін сөздер: жол-транспорттық қатынастар, жол қозғалысы қауіпсіздігі, адамның құқықтары, ерекше қажеттілігі бар адамдар, балалар қауіпсіздігі.

Аннотация. Осы ғылыми мақалада автор жол-транспорттық қатынастарға байланысты халықаралық құқықтық стандарттарын қарастырып, Қазақстан Республикасындағы балаларға жол қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты маңызды мәселелерді талдап жіктейді.

Поступила 25.04.2016 г.