Х.К. АЖИГУЛОВА

научный сотрудник, магистр права Университета Оксфорд Великобритании, докторант Университета Лестер Великобритании

Научный институт государства и права КазНУ им. аль-Фараби, г. Алматы

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ СТАНДАРТЫ В СФЕРЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Аннотация

Законодательство Республики Казахстан в сфере регламентирования дорожно-транспортных отношений исходит из принципа приоритета прав и интересов человека над экономическими интересами государства. При этом Республика Казахстан является участником ряда международно-правовых договоров универсального характера, чьи положения подлежат обязательному соблюдению в любых общественных отношениях, в том числе и в дорожно-транспортных. В данной научной статье автор рассматривает соответствующие международно-правовые стандарты в области прав человека, а также проводит анализ законодательства и правоприменительной практики Республики Казахстан, чтобы выявить, насколько права человека соблюдаются при обеспечении безопасности дорожного движения в Республике Казахстан, в целом, и в крупнейшем городе страны - Алматы, в частности. В качестве основополагающих прав человека, автор рассматривает право на жизнь, право на психическое и физическое здоровье, право на безопасную окружающую среду. Также в своей статье автор затрагивает актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения для лиц с особыми нуждами, таких как дети и лица с ограниченными возможностями. В рамках анализа автор опирается на последние данные официальной статистики в сфере обеспечения безопасности дорожного дивжения.

Ключевые слова: международно-правовые стандарты, дорожно-транспортные отношения, безопасность дорожного движения, права человека.

Keywords: international legal standards, road traffic relations, road safety, traffic, human rights.

Тірек сөздер: халықаралық құқықтық стандарттары, жол-транспорттық қатынастар, жол қозғалысы қауіпсіздігі, адамның құқықтары.

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 безопасности дорожного движения» от 15 июля 1996 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].

Эти же принципы отражены в проекте нового Закона «О дорожном движении», который на данный момент находится на рассмотрении Сената РК. В любом случае, очевидно, что в центре дорожно-транспортных отношений находятся, или должны находиться, *права и интересы человека*. Однако 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.

В данной статье мы рассмотрим международно-правовые стандарты в области прав человека, которые должны соблюдаться при регулировании дорожно-транспортных отношений, а также проанализируем, насколько права человека соблюдаются при обеспечении безопасности дорожного движения в Республике Казахстан, в целом, и в крупнейшем городе страны, в частности.

Обзор международно-правовых стандартов

За время независимости Республика Казахстан присоединилась и ратифицировала ряд основополагающих международных договоров в сфере прав человека. Особенностью этих договоров является их универсальный и обязательный характер, т.е. они применимы к любым общественным отношениям и подлежат обязательному исполнению на территории стран-участниц. Дорожно-транспортные отношения, в свою очередь, представляют собой один из видов таких общественных отношений, в которых необходимо строгое соблюдение прав человека. Рассмотрим эти международные инструменты:

- **Международный пакт о гражданских и политических правах от 16 декабря 1966 г. (**ратифицирован Республикой Казахстан 28 ноября 2005 года).

В статье 6(1) Пакта закреплено *право человека на жизнь*[3]**.** Право на жизнь, в широком толковании, понимается не просто как право жить, запрет на произвольное лишение жизни, но это также право на то, чтобы жить *нормально*, *достойно*, и это достойное существование включает в себя ряд смежных прав, в том числе, право на здоровье и экологические права человека. Качество нашей жизни и нашего здоровья, несомненно, связано с качеством окружающей среды, и, к сожалению, неэффективно урегулированная обстановка в дорожно-транспортной сфере негативно сказывается на состоянии здоровья, как физического, так и психологического.

С правом на жизнь тесно переплетаются положения другого международного инструмента, ратифицированного Республикой Казахстан:

- **Международный пакт об экономических, социальных и культурных правах от 16 декабря 1966 г. (***ратифицирован Республикой Казахстан 21 ноября 2005 года)*

Статья 12 Пакта провозглашает *право каждого человека на наивысший достижимый уровень физического и психического здоровья* [4]. Одной из мер, предписанных к выполнению государствами для достижения этого уровня здоровья, является *улучшение всех аспектов гигиены внешней среды.* Данное право, в свою очередь, тесно связано с экологическими правами человека, в частности, с правом на окружающую среду, благоприятную для его жизни, здоровья и благополучия. Эти права отражены в фундаментальных принципах Декларации Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию 1992 года[5].

Если мы обратимся к ситуации с дорожным движением в крупнейшем городе нашей страны, Алматы, мы обнаружим ряд взаимосвязанных факторов негативного влияния на вышеперечисленные ценности, охраняемые правами человека:

1) На сегодняшний день в городе Алматы зарегистрировано порядка 525 000 автомашин на полуторамиллионное население[6]. С учетом автотранспорта, ежедневно заезжающего в город с других областей страны, реальная цифра автомашин на дорогах

еще выше. Как следствие, повышенная загруженность на дорогах города, многочасовое пребывание в заторах, задержка расписания общественного транспорта и подобные факторы приводят к раздражительности и эмоциональной несдержанности водителей. Подобные эмоциональные состояния порой выливаются в крайние формы проявления насилия на дорогах, такие как разрешение споров между водителями с применением силы. Такие случаи были, в частности, зарегистрированы в г. Алматы, Алматинской и Южно-казахстанской областях[7]. Однозначно, уличные заторы отрицательно сказывается на психическом состоянии граждан, соответственно, наше право на психическое здоровье не реализуется в полном объеме.

В качестве панацеи для уменьшения заторов, администрация города решило строить развязки, чем и занимается уже несколько лет. Однако строительство таких развязок нередко проводится с нарушением прав и интересов человека, в частности, пешеходов, полноправных участников дорожного движения. Пытаясь урезать расходы на строительство развязок в угоду своим экономическим интересам, подрядные организации нередко полностью забывают о правах пешеходов, в результате чего через многие развязки переход пешеходами не то, что крайне затруднен, но и опасен для жизни. Это, в частности, касается развязок на улицах Сатпаева и Жандосова, Жарокова-аль-Фараби, Саина-Толе би, Саина-Райымбека, которые абсолютно не приспособлены к пешеходам. Данный вопрос стоит особенно остро, когда дело касается школьников, пенсионеров и людей с ограниченными возможностями (смотрите далее).

2) Далее, эмоциональная возбужденность на дорогах, в свою очередь, приводит к повышенному риску совершения ДТП, в том числе с летальным исходом или причинением тяжкого вреда здоровью. Согласно статистике Управления дорожной полиции ДВД города Алматы, только за 9 месяцев 2013 года в городе Алматы было совершено 3 929 случаев ДТП, на 37.2 % больше, чем в аналогичном периоде 2012 года. В результате этих ДТП погибло 112 человек, 4717 раненых[8]. Согласно Комитету по правовой статистике и специальным учетам генеральной прокуратуры РК, наиболее распространенной причиной ДТП традиционно является превышение скорости[9], что часто является следствием желания измученных заторами водителей скорее доехать до пункта назначения. Более того, казахстанские дороги признаны одними из самых опасных в мире согласно отчету международными экспертами Пулитцеровского центра освещения кризисов[10]. Вследствие высокого риска совершения ДТП в городе Алматы, подвергается риску наше право на физическое здоровье и право на жизнь.

3) Наконец, огромное количество функционирующего транспорта в городе Алматы выделяет колоссальное количество выхлопных газов атмосферу. Результатом этих выбросов является не только уже столь привычный смог над Алматы, но и тот факт, что уже несколько лет подряд Алматы входит в десятку самых грязных городов мира из-за качества воздуха[11]. Факт отрицательного воздействия выхлопных газов на иммунную систему организма человека давно доказан[12]. Как следствие неблагоприятной экологической обстановки в городе, вновь нарушается наше право на благоприятную окружающую среду и наше право на физическое здоровье.

Далее, рассмотрим насколько соблюдаются международно-правовые стандарты прав лиц с особыми нуждами, такие как дети и лица с ограниченными возможностями.

- **Конвенция о правах ребенка от 20 ноября 1989 г.** (ратифицирована Республикой Казахстан от 8 июня 1994 года)

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) также обязывает государства обеспечивать в максимально возможно степени *здоровое развитие* ребенка [13].

Вопрос обеспечения безопасности детей на дорогах Казахстана остается весьма животрепещущим. Ежегодно на дорогах страны гибнут порядка 200 детей и еще около 2000 получают травмы /14/.

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 (ДТП) и их последствий[14]. 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. Именно ненадлежащая защита детей при вождении признается одним из основных рисков безопасности дорожного движения согласно Глобальному отчету ООН по безопасности дорожного движения. В этой связи возникает много вопросов, какие именно государственные меры должны быть приняты для обеспечения должной защиты 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 и т.п. Безусловно, вопрос выработки конкретных мер требует отдельного комплексного исследования, однако, очевидно, что принцип *наилучшего обеспечения интересов ребенка* и право детей *на защиту* не соблюдается должным образом ни на уровне законодательства Республики Казахстан, ни в правоприменительной практике.

- **Конвенция о правах инвалидов от 13 декабря 2006 г.** (подписана Указом Президента от 11 декабря 2008 года).

Эта Конвенция еще не ратифицирована Казахстаном и пока не имеет обязательного действия на территории страны. Тем не менее, она содержит ряд положений о правах инвалидов и обязанностях государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

Так, статья 4(1) обязывает Государства-участников обеспечивать и поощрять полную реализацию всех прав человека и основных свобод всеми инвалидами без какой бы то ни было дискриминации по признаку инвалидности. Далее, в статье 9 содержатся положения об обязанности государств принимать надлежащие меры для обеспечения инвалидам доступа наравне с другими к *физическому окружению*, к *транспорту*, … а также к другим объектам и услугам, открытым или предоставляемым для населения, как в городских, так и в сельских районах. Эти меры распространяются в том числе на …. **дороги и транспорт…** [15]

Вопрос обеспечения прав инвалидов в нашей стране в целом, остается весьма проблематичным. Мобильность наших граждан-инвалидов остается низкой, и однозначно наши дороги и наш транспорт никак не способствуют увеличению этой мобильности. К сожалению, права и интересы инвалидов в дорожном движении еще не урегулированы ни действующим законодательством, ни выше упомянутой Отраслевой программой обеспечения безопасности дорожного движения ни 2012-2014 года. Более того, данная ситуация выглядит дискриминационно, когда целый слой населения выпадает из действия дорожного движения. Хотя, по иронии, государство все же признает, что нередко ДТП приводят к инвалидности. Приходится констатировать факт, что на сегодняшний день дорожно-транспортная система и транспортная инфраструктура страны не готова к принятию инвалидов, как полноправных участников дорожного движения, и эта одна из главных причин, почему большинство инвалидов остаются, по сути, затворниками в своих домах. В этой сфере также необходим комплексный и всеобъемлющий анализ тех мер, которые должны быть приняты государством для обеспечения доступа инвалидов к дороге и транспорту для более независимого и полноценного образа *жизни*.

Заключение

Рассмотрев международно-правовые стандарты в области прав человека, мы приходим к выводу, что в действительности принцип приоритета жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности не соблюдается надлежащим образом на территории нашей страны. Более того, права человека лиц, участвующих в дорожном движении в Республике Казахстан, в том числе с особыми нуждами, систематически нарушаются в силу отсутствия соответствующего законодательства либо слабой эффективности правоприменительной практики. Необходимо в срочном порядке разработать и принять соответствующие меры для улучшения ситуации с безопасностью дорожного движения в стране. Конечно, принятие отдельных мер потребуют 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.

ЛИТЕРАТУРА

1 Центр новостей ООН, «Новая декада безопасности дорожного движения призвана спасти жизни пяти миллионов человек в мире» от 12 мая 2011 года // **https://www.un.org/russian/news/story.asp?newsID=15567**

2 Закон Республики Казахстан от 15 июля 1996 года № 29-I «О безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 04.07.2013 г.)// http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1006177 [последний просмотр 20 октября 2013 г.]

3 Международный пакт о гражданских и политических правах от 16 декабря 1966 г. (ратифицирован Законом Республики Казахстан от 28 ноября 2005 года № 237-IV ЗРК) // http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pactpol.shtml

4 Международный пакт об экономических, социальных и культурных правах (16 декабря 1966 г.) Ратифицирован **Законом** Республики Казахстан 21 ноября 2005 года № 87-III, вступил в силу для РК 24 апреля 2006 года // http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pactecon.shtml

5 Декларация Рио-де-Жанейро по окружающей среде и развитию 1992 г.// http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/riodecl.shtml [последний просмотр 20 октября 2013 г.]

6 Информационный портал Today.kz, В Алматы количество автомобилей за 20 лет увеличилось в три раза» // www.today.kz

7 Газета «Время», «Разборки на дорогах» от 24 октября 2013 года // http://www.time.kz/articles/risk/2013/10/24/razborki-na-dorogah

8 Информационный портал KN.kz, “ИНФОГРАФИКА: Активный рост ДТП в Алматы” от 29 октября 2013 года// http://www.kn.kz/ru/news/view/id/45475/

9 Информационный портал iDrive.kz “Казахстан захлестнула волна ДТП» от 9 октября 2013 года // http://www.idrive.kz/clubs/154/kazahstan_zahlestnula_volna_dtp___3

10 Pulitzer Centre // http://roadskillmap.com/

11 Информационный портал Капитал «4 города СНГ попали с топ-30 самых грязных мегаполисов мира» от 30 июля 2013 года // http://kapital.kz/world/18999/4-goroda-sng-popali-v-top-30-samyh-gryaznyh-megapolisov-mira.html

12 Свободная энциклопедия «Википедия», статья «Выхлопные газы» http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%8B%D1%85%D0%BB%D0%BE%D0%BF%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%B3%D0%B0%D0%B7%D1%8B [последний просмотр 22 октября 2013 г.]

13 Конвенция о правах ребенка (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

14 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

15 Конвенция о правах инвалидов (13 декабря 2006 г.) (Подписана **Указом** Президента РК от 11 декабря 2008 года № 711) // http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/disability.shtml

REFERENCES

1 The center of news of the UN, "New decade of safety of traffic is urged to save lives of five million people in the world" of May 12, 2011/https:/ www.un.org/russian/news/story.asp?newsID=15567

2 The law of the Republic of Kazakhstan of July 15, 1996 No. 29-I "About safety of traffic" (with changes and additions as of 04.07.2013) /http:/online.zakon.kz/Document/?doc_id=1006177 [the last viewing on October 20, 2013]

3 The International Covenant on Civil and Political Rights of December 16, 1966 (ratified by the Law of the Republic of Kazakhstan of November 28, 2005 No. 237-IV ZRK) /http:/www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pactpol.shtml

4 The International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights (on December 16, 1966) Is ratified by the Law of the Republic of Kazakhstan on November 21, 2005 No. 87-III, came into force for RK on April 24, 2006/http:/www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pactecon.shtml

5 The declaration Rio de Janeiro on environment and development of 1992/http:/www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/riodecl.shtml [the last viewing on October 20, 2013]

6 Information portal of Today.kz, In Almaty the number of cars in 20 years increased three times"/www.today.kz

7 The newspaper "Vremya", "Razborki na dorogakh" of October 24, 2013/http:/www.time.kz/articles/risk/2013/10/24/razborki-na-dorogah

8 Information portal of KN.kz, "INFOGRAFIKA: Active growth of road accident in Almaty" of October 29, 2013/http:/www.kn.kz/ru/news/view/id/45475/

9 Information portal of iDrive.kz "Kazakhstan was overflowed by a wave of road accident" 9 October, 2013 /http:/www.idrive.kz/clubs/154/kazahstan_zahlestnula_volna_dtp___3

10 Pulitzer Centre /http:/roadskillmap.com/

11 Information portal the Capital "4 cities of the CIS got with top-30 the dirtiest megalopolises of the world" of July 30, 2013 /http:/kapital.kz/world/18999/4-goroda-sng-popali-v-top-30-samyh-gryaznyh-megapolisov-mira.html

12 Free encyclopedia "Wikipedia", article "Exhaust Gases"/ http:/ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%8B%D1%85%D0%BB%D0%BE%D0%BF%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%B3%D0%B0%D0%B7%D1%8B [last viewing on October 22, 2013]

13 The Convention on the Rights of the Child (on November 20, 1989) (ratified by the resolution of the Supreme Council of RK of June 8, 1994 No. 77) /http:/www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/childcon.shtml

14 The resolution of the government of the Republic of Kazakhstan of June 1, 2012 No. 730 "About the approval of the Industry program of safety of traffic in the Republic of Kazakhstan for 2012-2014" /http:/adilet.zan.kz/rus/docs/P1200000730

15 The Convention on the Rights of Persons with Disabilities (on December 13, 2006) (It is signed by RK Presidential decree of December 11, 2008 No. 711)//http:/www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/disability.shtml

Х.К. Ажигулова, ғылыми қызметкер, заң магистрі (Ұлыбританияның Оксфорд Университеті), заң докторанты(Ұлыбританияның Лестер Университеті)

әл-Фараби атындағы ҚазҰУ Мемлекет және заң ғылыми институты, Алматы қ.

ЖОЛ-ТРАНСПОРТТЫҚ ҚАТЫНАСТАРЫН РЕТТЕУ САЛАСЫНДЫҒЫ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ҚҰҚЫҚТЫҚ СТАНДАРТТАРЫ

Резюме

Осы ғылыми мақалада автор жол-транспорттық қатынастарға байланысты халықаралық құқықтық стандарттарын қарастырып, адам құқықтары Казақстан Республикасы және оның ең үлкен Алматы қаласының ауқымындағы жол қозғалыс кауіпсіздігін реттеуде сақтайтын деңгейді талдап жіктейді.

В данной научной статье автор рассматривает международно-правовые стандарты, применимые к дорожно-транспортным отношениям, а также проводит анализ законодательства и правоприменительной практики Республики Казахстан, чтобы выявить, насколько права человека соблюдаются при обеспечении безопасности дорожного движения в Республике Казахстан, в целом, и в крупнейшем городе страны - Алматы, в частности.

Azhigulova Khalida, research fellow, Magister Juris (University of Oxford, UK), PhD Law postgraduate (University of Leicester, UK)

Research Institute of State and Law, al-Farabi Kazakh National University, Almaty

INTERNATIONAL HUMAN RIGHTS STANDARDS IN REGULATION OF ROAD TRAFFIC RELATIONS

Summary

In this research article, the author examines a number of fundamental international human rights standards that are, *inter alia*, applicable to road traffic relations, and further analyses the legal framework and administrative practices of the Republic of Kazakhstan to identify to what extent these standards are observed in road safety regulations in the Republic of Kazakhstan, in general, and its largest city Almaty, in particular.

Сведения об авторе

Ажигулова Халида Канатбековна, магистр права Университета Оксфорд Великобритании, докторант Университета Лестер Великобритании

Место работы: Научный институт государства и права КазНУ им. аль-Фараби: