

**ЗАМ ТЭЭВРИЙН ОСЛЫН УЛМААС ХҮНИЙ АМЬ НАС, ЭРҮҮЛ МЭНДЭД
УЧРАХ ХОХИРЛЫГ БУУРУУЛАХ ЧИГЛЭЛЭЭР АВЧ ХЭРЭГЖҮҮЛСЭН
АЖИЛ, АРГА ХЭМЖЭЭНД ХИЙСЭН ДҮН ШИНЖИЛГЭЭ**

ANALYSIS OF MEASURES TO REDUCE HUMAN
INJURIES FROM TRAFFIC ACCIDENTS

О.Болорцэцэг

ДХИС-ийн магистрант, цагдаагийн ахлах дэслэгч

Bolortsetseg O.

Graduate student of the University of Internal Affairs, Police Senior Lieutenant

Хураангуй: Энэхүү өгүүлэлд Монгол Улсын хэмжээний зам тээврийн осол, зөрчлийн нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ хийж, түүний улмаас хүний амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учруулсан арга, хэлбэр, шалтгаан, хүчин зүйлийг судалж, зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх, бууруулах арга замын талаар санал-зөвлөмж боловсруулсан.

Abstract: In this report, how the life and health of sheep were damaged by road traffic accidents throughout Mongolia, and the influencing factors study and analyze and prevent accidents and incidents. some ways to reduce are briefly discussed.

Түлхүүр үгс: Автомашин, амь нас, байгууламж, бэртэл, гэмтэл, зам, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, хохирол, хүн, эрүүл мэнд.

Keywords: Car, Life, facility, injuries, damage, Road, Traffic Safety, damage, person, health.

Үндсэн хэсэг

Зам, тээврийн ослын улмаас хүний амь нас, эрүүл мэнд хохирох явдал дэлхий нийтийн анхаарал татах гол асуудал хэвээр байна. Манай улсын хувьд ч ялгаагүй зам, тээврийн ослоос үүдэлтэйгээр иргэд амь нас, эрүүл мэндээрээ хохирох үзэгдэл түгээмэл ажиглагдаж байна.

Криминологийн шинжлэх ухааны нэг чухал зорилт бол хүн амыг гэмт хэрэгт хохирохоос урьдчилан сэргийлэх болон гэмт хэргийн хохирогчийн эрх зүйн байдлын асуудлын талаарх шинжилгээ, судалгааны ажил хийж, үр дүнтэй санал, зөвлөмжийг бодит амьдралд хэрэгжүүлэх явдал мөн. Зам, тээврийн ослын улмаас хүний амь нас, эрүүл мэндэд хохирол учрах асуудал нь мөн адил криминологийн шинжлэх ухааны анхаарах ёстой сэдвийн нэг билээ. Энд тээврийн хэрэгслийг жолоодож буй хүний буруутай үйлдлээс улбаатай үүсдэг хохирол, хор уршгийн асуудал түлхүү яригдах боловч хохирогчийн буруутай үйлдлийн улмаас гарах сөрөг үр дагаврын асуудал ч тодорхой байр суурь эзэлж байдаг онцлогтой юм. Хохирогчийн зан үйл нь гэмт санаа үүсч, хэрэгжихэд нөлөөлсөн тохиолдолд сая нэг хохирогчийн гэм буруутай тухай ярих нөхцөл бүрдэнэ⁴³.

Үүнтэй холбоотойгоор хохирогч судлал буюу виктимологийн тухай асуудал яригдах учиртай. Уг нэр томъёо нь “Victima /хохирогч/ гэсэн латин үг, “Logos” /сургааль/ гэсэн грек үгнээс гаралтай бөгөөд хохирогчийн тухай сургууль буюу хохирогч судлал” гэсэн утгийн илэрхийлнэ. Виктимологи нь хохирогч, түүний мөн чанар, нийгмийн сөрөг үр дагавар бүхий тохироонд хохирогчийн гүйцэтгэх үүргийн тухай сургаал мөн⁴⁴.

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлын эсрэг гэмт хэргийн виктимологи, түүний объект нь зам тээврийн осолд өртөж, хохирсон жолооч, тээврийн хэрэгслээр зорчигч, явган зорчигч, онцгой тохиолдолд аж ахуйн нэгж байгууллага байна. Монгол Улсад бүртгэгдсэн анхны зам тээврийн ослын хохирогч нь явган зорчигч байсан ба түүнээс

⁴³ Болдбаатар, Ж. Нямдаваа, О. Криминологи. 1 дэвтэр. Улаанбаатар. 2010. 112 дахь тал.

⁴⁴ Нямсүрэн, Ч. Гэмт хэргийн виктимологи. Улаанбаатар. 2005. 36 дахь тал.

хойш автомашин үзэгдэх болж, улмаар зам тээврийн осол ч нэлээд бүртгэгдэж эхэлсэн талаар бүтээлүүдэд дурьдагдсан байна. Тухайлбал, 1925 онд Хятад далайн пүүсийн жолооч Ты Юань Күй Маймаа нь хотын зүүн өмнө гудамжид машинтай давхиж явахдаа хашааны гадна тоглож байсан П.Долгорсүрэн гэгч охиныг дайрч амь насыг нь хохироож байсан, И.М. Майскийн тэмдэглэн үлдээснээр XIX зууны сүүлчээр нийслэл хот, өргөөний гудамжид Монгол эмэгтэйг Оросын консулын сүйх тэрэг дайрсан⁴⁵, XVII зууны сүүлчээр Франц улсад “Морин тэрэгний хөдөлгөөн зохицуулах заавар” нэртэй анхны хөдөлгөөн зохицуулах баримт бичиг гарсан нь одоогийн замын хөдөлгөөний дүрмийн эхлэл байсан гэж үздэг. Өнөөдөр дэлхийд нэг сар тутамд 4800 хүн зам тээврийн ослоор нас барж байна. Энэ нь дэлхийн хамгийн том онгоцнуудын нэгд тооцогддог “Бойнг” гэх 960 хүний суудалтай онгоц сард 5 удаа унаж, осолдож байгаа явдалтай хохирлын хувьд тэнцэж байгаа юм. Дэлхийн улс орны зарим судлаачид “дэлхийн 3 дугаар дайн зам дээр болж байна” гэж дүгнэсэн байдаг.

“Зам тээврийн ослоор хохирогсдод хүндэтгэл үзүүлэх дэлхий нийтийн өдөр”-ийг жил бүрийн 11 дүгээр сарын 3 дахь 7 хоногт дэлхий нийтээрээ тэмдэглэн өнгөрүүлж, хүндэтгэл үзүүлдэг уламжлалтай. Уг өдрийг анх 1993 онд Английн Вант улсад тэмдэглэсэн ба үүнээс хойш улс орнууд уг арга хэмжээг авто ослоор амь үрэгдэгсдийн дурсгалыг хүндэтгэх, сэтгэл санааны болон бусад хохирол амсаж суугаа тэдний ар гэр, ойр дотныхонд гашуудал илэрхийлэх, сэтгэл санааны дэмжлэг үзүүлэх өдөр болгон тэмдэглэж байхаар Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ерөнхий ассамблейгаас шийдвэрлэсэн байна⁴⁶.

Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хуулийн 3.1.6-д “Зам тээврийн осол” гэж “зам дээр тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнөөс үүдэн хүний амь нас, эрүүл мэнд хохирох, тээврийн хэрэгсэл болон зам, замын байгууламж эвдэрч гэмтэх, ачаа болон бусад эд хөрөнгийн хохирол учрахыг ойлгоно”⁴⁷ гэж заасан байдаг. Зам тээврийн ослыг хохирлоор ангилаад, зам тээврийн гэмт хэрэг, зам тээврийн зөрчил гэж ялгаж болох юм. Зам тээврийн гэмт хэрэгт Монгол Улсын Эрүүгийн хуулийн тусгай ангийн 27.10 “Автотээврийн хэрэгслийн жолооч хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль, түүнд нийцүүлэн гаргасан захиргааны хэм хэмжээний актыг зөрчсөний улмаас хүний эрүүл мэндэд хүндэвтэр хохирол учруулсан бол дөрвөн зуун тавин нэгжээс таван мянга дөрвөн зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгох, эсхүл хоёр зуун дөчин цагаас долоон зуун хорин цаг хүртэл хугацаагаар нийтэд тустай ажил хийлгэх, эсхүл нэг сараас нэг жил хүртэл хугацаагаар зорчих эрхийг хязгаарлах ял шийтгэнэ”⁴⁸ буюу түүнээс дээш хохирол учирсан зам тээврийн ослыг хамааруулан ойлгоно. “Зам тээврийн зөрчил” гэдэгт ослын улмаас учирсан хохирол нь эрүүгийн хуульд заасан хариуцлага хүлээлгэхээргүй, Зөрчлийн тухай хуулийн 14.7.51 дэх хэсэгт зааснаар арга хэмжээ тооцогдох байдлыг хамааруулан ойлгоно.

Хүснэгт №1. 2017-2021 оны хооронд бүртгэгдсэн зам тээврийн ослын тоо

⁴⁵ Энхболд, А. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал. Улаанбаатар. 2007. 15 дахь тал.

⁴⁶ <https://www.trends.mn/n/7382>.

⁴⁷ Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль. //Төрийн мэдээлэл. Улаанбаатар. 2015. №28.

⁴⁸ Монгол Улсын Эрүүгийн хууль. //Төрийн мэдээлэл. Улаанбаатар. 2016. №7.

№	Он	Зам тээврийн осол																							
		Осолд өртсөн нийт хүн			Үүнээс Явган зорчигч			Нийт осолд өртсөн хүнд явган зорчигчийн эзлэх хувь			Амь насаа алдсан хүн			Үүнээс Явган зорчигч			Гэмтсэн хүн			Үүнээс Явган зорчигч			Явган зорчигчийн бүрүүтэй үйлдлээс гарсан осол		
		У/лс	Хот	О/н	У/лс	Хот	О/н	У/лс	Хот	О/н	У/лс	Хот	О/н	У/лс	Хот	О/н	У/лс	Хот	О/н	У/лс	Хот	О/н	У/лс	Хот	О/н
1	2017	5104	3736	1168	4823	3706	1117	94.5	99.2	81.7	392	74	318	111	44	67	4712	3662	1050	2359	2141	218	868	768	100
2	2018	5323	3901	1423	2933	2394	239	49.5	61.4	16.8	562	140	422	132	82	50	4761	3761	1000	2501	2312	189	632	549	83
3	2019	4351	2836	1515	2089	1704	385	48	60	25.4	561	131	430	140	88	52	3790	2705	1085	1949	1616	333	530	451	79
4	2020	3178	1833	1315	1393	1070	323	43.8	58.4	24.6	460	111	319	163	82	81	2718	1722	996	1230	988	242	532	417	115
5	2021	2858	1617	1241	1224	947	277	42.8	58.6	22.3	383	116	267	129	72	57	24	75	1501	974	1095	875	220	442	63

Улсын хэмжээнд 22482 зам тээврийн осолд өртсөн 2858 хүний 383 буюу 13,4 нь амь насаа алдаж, 2475 буюу 86,6 хувь нь гэмтэл, бэртэл авч эрүүл мэндээрээ хохирсон үзүүлэлт гарсан байна.

Монгол Улсын хэмжээнд бүх төрлийн 25429 гэмт хэргийн улмаас 683 хүн нас барсан /амь насаа алдсан/ нь өнгөрсөн оны үзүүлэлтээс 1.9 хувиар өссөн. Гэмт хэргийн улмаас нас барсан 683 хүний 34.8 хувь нь хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн улмаас амь насаа алджээ. Улсын хэмжээнд хүний амь нас хохирсон гэмт хэргийн 354 тохиолдол бүртгэгдэж, түүнээс 157 гэмт хэргийг Эрүүгийн хэрэг хянан шийдвэрлэх тухай хуулийн холбогдох зүйл, заалтаар хэрэгсэхгүй болгосон, мөн эрүүгийн хэрэг үүсгэхээс татгалзаж, зөрчлийн хэрэг хянан шийдвэрлэх тухай хуульд заасны дагуу шалгасан байх тул статистик мэдээнд нас барсан 284 гэж тусгагдсан байна.

Амь насаа алдсан хүний тоон үзүүлэлтийг доорх байдлаар ангилдаг. Үүнд:

- Зам тээврийн ослын улмаас амь насаа алдсан хүн;
- Гэмт хэргийн улмаас амь насаа алдсан хүн.

Зам тээврийн ослын улмаас газар дээрээ болон хэрэг бүртгэлт, мөрдөн байцаалтын шатанд нас барсан буюу бодит нас баралтын тоон үзүүлэлтийг авч үздэг байна.

“Гэмт хэргийн улмаас амь насаа алдсан хүн” гэж Цагдаагийн байгууллагын мэдээллийн нэгдсэн сангаас боловсруулан гаргасан үзүүлэлт буюу эрүүгийн хэрэг хянан шийдвэрлэх тухай хуулийн холбогдох заалтаар хэрэгсэхгүй болгосон хэрэг болон хохирлыг хасаж тооцсон тоон үзүүлэлтийг хэлдэг бол “гэмт хэргийн улмаас гэмтсэн хүн” гэж зам тээврийн ослын улмаас биед авсан гэмтлийн зэрэг нь шүүх эмнэлгийн магадлагаагаар хүндэвтэр, хүнд зэрэг тогтоогдон, эрүүгийн хэрэг үүсгэн шалгасан хэргийн улмаас гэмтсэн хүний тоон үзүүлэлтийг ойлгохоор заажээ.

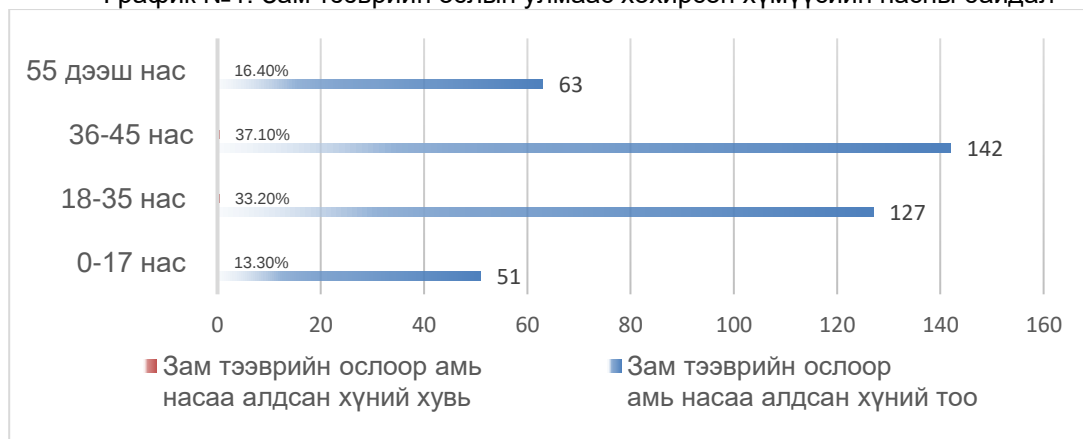
Улсын хэмжээнд зам тээврийн ослын улмаас 2475 хүн гэмтсэн нь өнгөрсөн оны үзүүлэлтээс 8.9 хувь, хүнд, хүндэвтэр гэмтсэн хүн 1.3 хувиар тус тус буурсан байна⁴⁹.

Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэргийн улмаас улсын хэмжээнд 238 хүн амь насаа алдаж, 774 хүн гэмтсэн үзүүлэлтийг өнгөрсөн оны үзүүлэлттэй харьцуулахад, амь насаа алдсан хүний тоо 9.8 хувиар, гэмтсэн хүн 1.3 хувиар тус тус буурсан байна. Гэмт хэргийн улмаас амь насаа алдсан хүний 164 буюу 68.9 хувь нь орон нутагт, 74 буюу 31.1 хувь нь нийслэлд

⁴⁹ Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлт. Эмхэтгэл. Улаанбаатар. 2021.

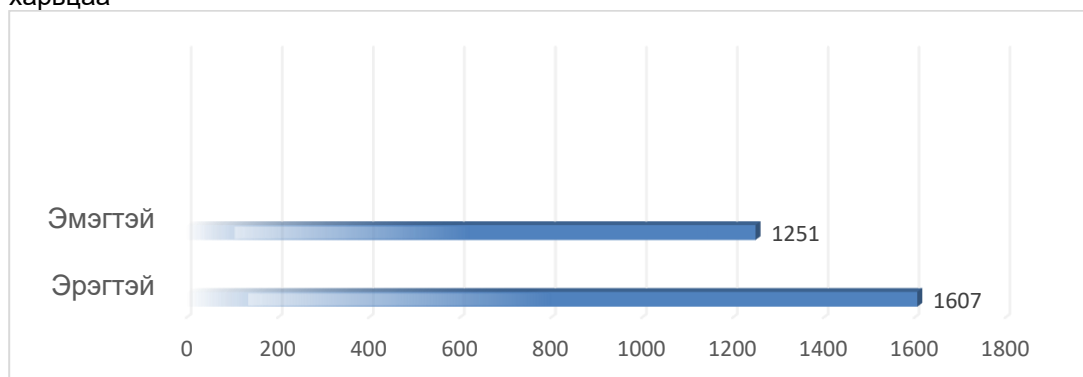
байна⁵⁰. Нийт гэмтсэн 2475 хүний 774 буюу 31.3 хувь нь хүнд болон хүндэвтэр гэмтэл авсан байна.

График №1. Зам тээврийн ослын улмаас хохирсон хүмүүсийн насны байдал



Зам тээврийн ослын улмаас 254 эрэгтэй хүн амь наснаа алджээ. Хохирсон хүмүүсийн хүйсийн харьцааг авч үзвэл, амь наснаа алдсан хүний 66.3 хувийг эмэгтэй, 54.7 хувийг эрэгтэй хүмүүс эзэлжээ. Тэгэхээр 18-35 насны эрэгтэй, хөдөлмөрийн насны хүмүүс замын хөдөлгөөнд зөв оролцоогүй, замын хөдөлгөөний дүрэм зөрчсөн хэн нэгэн буруутай этгээдээс хамаарч амь нас, эрүүл мэндээрээ хохирсоор байна.

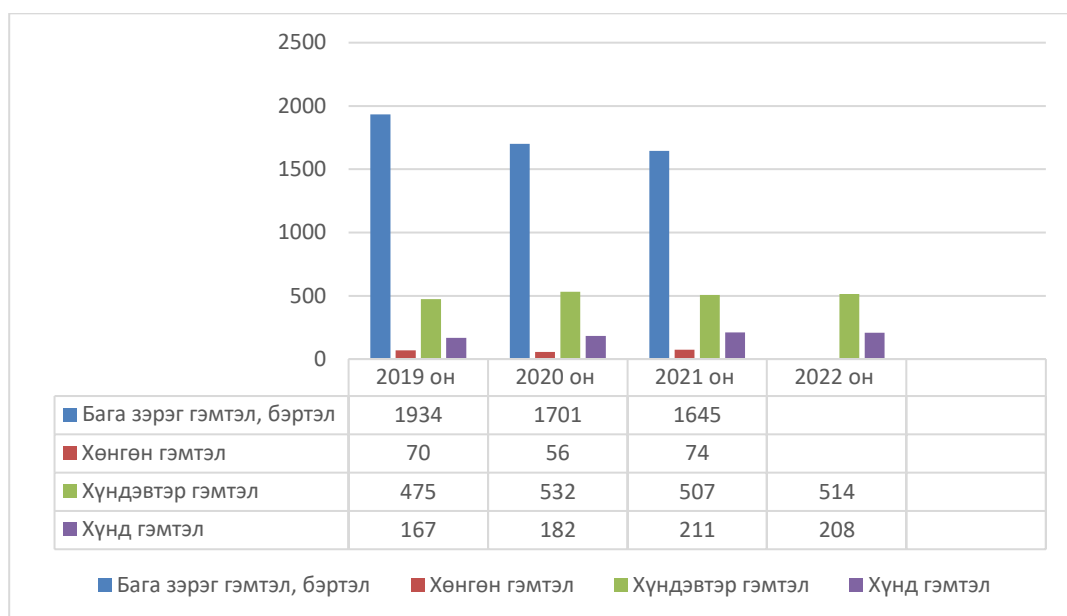
График №2. Зам тээврийн ослын улмаас хохирсон хүмүүсийн хүйсийн харьцаа



Зам тээврийн ослын хамгийн хүнд үр дагавар бол хүний эрүүл мэнд, амь нас хохирох явдал байдаг. Зам тээврийн осолд өртөж, хохирсон хүн, гэмтлийн зэрэг, гэмтсэн эрхтэн, ямар хүчин зүйлийн улмаас гэмтэл учирч байгаа болон амиа алдаж байгаа зэрэг зүйлсийг тодорхойлох нь түүнээс урьдчилан сэргийлэх, хор уршгийг багасгах, эмнэлгийн тусламжийг шуурхай, оновчтой үзүүлэх гэх мэтийн арга хэмжээг төлөвлөх, боловсронгуй болгоход нэн чухал ач холбогдолтой.

График №3. Зам тээврийн ослын улмаас хүний биед үүссэн гэмтлийн тоон үзүүлэлт

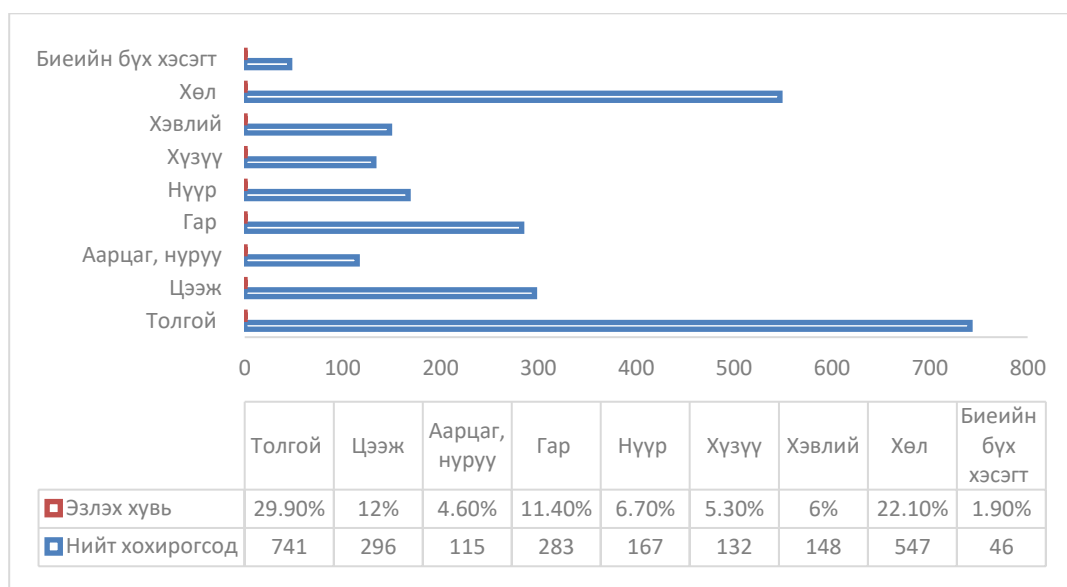
⁵⁰ Тээврийн цагдаагийн алба. Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлт. Улаанбаатар. 2021. 31 дэх тал.



Зам тээврийн ослын улмаас гэмтсэн хүний 71.7 хувь нь зөөлөн эдийн гэмтэл, бэртэл, шалбарсан, зулгарсан гэх мэт амь насанд аюул багатай гэмтэл авсан байна. Цагдаагийн байгууллагын бүртгэлд зам тээврийн ослын улмаас амь насаа алдсан 383 хүний 89.3 хувь нь ослын газар дээрээ болон эмнэлгийн тусламж авч амжаагүй амь насаа алдсан бол хүнд зэргийн гэмтэл авсан 46 хүн эмчлэгдэж байгаад 30 хоногт амь насаа алдсан тоон мэдээ байна. Зам тээврийн ослын үед амь нас, эрүүл мэндээрээ хохирогчид нь толгой, цээж, хөл, гар, тулгуур эрхтний, гэмтэл, бэртэл ихээхэн авдаг байна⁵¹. Зам тээврийн осолд өртөж амь насаа алдсан 383 хүний 15.4 хувь нь осолд өртсөн даруйд эмнэлгийн анхны тусламж авсан, 84.6 хувь нь анхны тусламж авч чадаагүй гэсэн мэдээлэл байна. Зам тээврийн ослоор нас барсан хүмүүсийн 355 буюу 92.7 хувь нь ослын газар дээрээ болон 24 цагийн дотор амь насаа алдсан бол 28 буюу 7.3 хувь нь осолд өртөж, эмнэлгийн тусламж авсны дараа 30 хоногт амь насаа алдсан тоон судалгаа гарсан байна. Амь насаа алдсан хүмүүсийн 45.4 хувь нь толгойдоо, 8.6 хувь нь цээжиндээ хүнд гэмтэл авсан байхад 149 хохирогч толгой, тархи, тулгуур эрхтний хавсарсан гэмтэл авч амь насаа алдсан байна.

Хүснэгт №2. Зам тээврийн ослын улмаас 2021 оны байдлаар биеийн аль хэсэгт гэмтэл авсан талаар

⁵¹ Тээврийн цагдаагийн алба. Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлт. Улаанбаатар. 2021. 34 дэх тал.



Зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх үр дүнтэй арга хэмжээг боловсруулахад зам тээврийн осол гарах шалтгаан, нөхцөл, түүнд нөлөөлөх хүчин зүйлийг сайтар судлах нь зүйтэй. Замын хөдөлгөөний хүрээнд үүссэн гэмт хэрэг нь хүн амын дотор өөрийн аюулгүй байдлын талаар аймшиг төрүүлэх итгэлгүй мэдрэмж бий болгож, олон нийтийн амгалан тайван байдлыг алдагдуулдаг. Энэ төрлийн гэмт хэргийн өсөж буй хэмжээ нь түүнийг хянаж, аюулгүй байдлыг хангахад чиглэсэн, зохион байгуулалт, санхүү, материал техникийн болон бусад зардлыг улсаас шаардаж байна. Тэгэхээр зам тээврийн осол нь криминологийн шинжлэх ухааны бие даан судалбал зохих асуудал болж байна. Зам тээврийн осол нь объектив хүчин зүйлээс үүдэлтэй хэдий ч, осол гарахад хүний субъектив хүчин зүйлийн нөлөө онцгой үүрэг гүйцэтгэдэг болохыг статистик тоо баримтаас харж болно⁵².

Судлаач Х.Доржпалам зам тээврийн хэрэг, ослын шалтгааныг “Тээврийн хэрэгслийн жолооч замын хөдөлгөөний журам зөрчсөн үйлдэл, хөдөлгөөнд оролцогч бусад зорчигчдын буруутай үйлдэл, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдалд сөрөг хүчин зүйлүүдийн нөлөөлөл /зам засварын ажлыг гэрэлтүүлэггүй буюу хангалтгүй хийх/, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг зөрчих гэмт хэргийн хохирлыг ихэсгэхэд нөлөөлөх хүчин зүйлүүд /хохирогчид эмнэлгийн тусламж үзүүлээгүй буюу буруу эмчлэх/, техникийн боловсронгуй бусаас аюулын эх сурвалжийг ихэсгэх /тахир бол хугарах, хурдны таяг мултрах зэрэг/ байдлуудын үр дүн”⁵³ гэж ангилан үзжээ. Харин судлаач Д.Нямдорж уг хэргийн шалтгааныг судалж үзээд, “жолооч хөдөлгөөний аюулгүй байдлын журам зөрчсөнөөс, явган хүний буруугаас, замын нөхцөлөөс шалтгаалан гарч байна”⁵⁴ гэж дүгнэсэн байна.

Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагаас (Цаашид – ДЭМБ гэх) улс орнуудын замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын түвшинг тогтооход харгалзах гол үзүүлэлт нь 100.000 хүн амд ногдох нас баралтын түвшин байдаг. Монгол Улсын хувьд энэ үзүүлэлт нь 2020 оны байдлаар 13 байгаа нь өмнөх оны үеэс буурсан байна.

ДЭМБ-аас гаргасан “Дэлхийн замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тайлан 2018”-д⁵⁵ дурдсанаар дэлхийн дундаж 18.2, манай улс бүсчлэлд нь хамаарч байгаа ази-номхон далайн бүсийн дундаж 16.9 байна.

⁵² Нямдорж, Д. (2009), Монголын зам тээврийн гэмт хэргийн криминологийн товч үнэлэмж. //Гэмт явдал.

⁵³ Нямдорж, Д. (2009). Криминологическая характеристика и предупреждение преступлений, связанных с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации автомобильного транспорта в монголии. Хууль зүйн ухааны доктор (Ph.D)-ын зэрэг горилсон бүтээл. Москва.

⁵⁴ Мөн тэнд.

⁵⁵ <https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018>.

Дэлхийн улс орнууд зам тээврийн ослын шалтгаан, нөхцөлийг тогтооход системийн шинжилгээний аргуудыг өргөнөөр ашиглах болсон бөгөөд “Хүн-Зам /орчин/-Тээврийн хэрэгсэл” гэсэн гурван хүчин зүйлсийн нөлөөллийг харгалзахыг зөвлөж байна. Германы эрдэмтдийн судалж тогтоосноор зам тээврийн ослын нэг сөрөг хүчин зүйл болоод байгаа замын нөлөөлөл 31 хувь буюу түүнээс дээш, Оросын эрдэмтэн А.П.Матросов⁵⁶ зам тээврийн ослын шалтгаан, нөхцөлийг нарийвчлан тогтоох зорилгоор 1971 онд хийсэн судалгаагаар “замын нөхцөл нь гарсан ослын 70 хувьд нь ямар нэг байдлаар сөрөг нөлөө үзүүлсэн” гэж үзсэн бол Шведийн судлаач Хелена Стигсон нар⁵⁷ энэ нөлөөллийг ойролцоогоор “63 хувь” гэж дүгнэжээ. Эдгээр эрдэмтэн, судлаачдын дүгнэлт болон ДЭМБ-ийн арга зүйгээс үзэхэд, зам тээврийн ослын шалтгаан нь жолооч, явган зорчигч, замын нөхцөл байдал зэргээс үүдэл буюу харилцан хамааралтай болох нь тогтоогдож байна.

Зам тээврийн ослын шалтгааныг доорх байдлаар ангилан үзэх явдал түгээмэл байна. Үүнд:

- Явган зорчигчийн өөрийн буруутай үйлдлээс гарсан;
- Жолоочийн буруутай үйлдлээс гарсан;
- Зам орчин-замын нөхцөлөөс гарсан;
- Техникийн бүрэн бус байдлаас гарсан осол.

Улсын хэмжээнд бүртгэгдсэн 21482 зам тээврийн ослын 17682 буюу 97.5 хувь нь жолоочийн буруугаас, 424 буюу 2.6 хувь нь явган зорчигчийн буруугаас, 25 буюу 0.2 хувь нь замын нөхцөл, техникийн байдлаас үүдэлтэй байна.

График №4. Зам тээврийн ослын шалтгааныг харуулсан хүснэгт



Улсын хэмжээнд зам тээврийн осолд өртөж, амь нас нь хохирсон 2858 хүний 1224 буюу 42.8 хувь нь явганаар замын хөдөлгөөнд оролцож байсан бол 1032 буюу 36.1 хувь нь тээврийн хэрэгслээр зорчигч, 511 буюу 17.9 хувь нь жолооч, 91 буюу 3.2 хувь нь дугуйгаар зорчигч байна.

Зам тээврийн осол нь олон нийтэд ил үйлдэгддэг, иргэдэд орчны аюулгүй байдалдаа санаа зовох мэдрэмж, эргэлзээ төрүүлж, нийтийн амгалан, тайван байдалд маш их сөрөг нөлөө үзүүлж байдаг нийгмийн үзэгдэл боловч осол гарахад нөлөөлдөг хүчин зүйл нь тодорхой, хүнээс шалтгаалах асуудал тул түүнээс урьдчилан сэргийлэх боломжтой гэж олон улсад үздэг.

⁵⁶ Зам тээвэр, хөгжлийн яам, Хууль зүй, дотоод хэргийн яам, Эрүүл мэндийн яам. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын цагаан ном. (2018). Улаанбаатар. 2019. 66-67 дахь тал.

⁵⁷ Helena Stigson, Maria Krafft & Claes Tingvall. Use of Fatal Real-Life Crashes to Analyze a Safe Road Transport System Model, Including the Road User, the Vehicle, and the Road. Traffic Injury Prevention, 9:5, 2008. page 463- 471, DOI: 10.1080/15389580802335240.

Хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах чиг үүрэгтэйгээр ажилладаг Тээврийн цагдаагийн алба нь зам тээврийн осол, түүнээс үүдэн гарч буй хохирол, хор уршгийн тухай мэдээллийг судалсны үндсэн дээр, зам тээврийн осол гарч байгаа шалтгаан, нөхцөлийг тогтоох, арилгах, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх, таслан зогсоох талаар цогцолбор арга хэмжээ авч, энэ чиглэлийн асуудалд зонхилох үүрэг гүйцэтгэж байна. Зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх ажлыг төр, олон нийтийн байгууллага хамтран гүйцэтгэх шаардлагатай боловч, өнөөдрийн байдлаар цагдаагийн байгууллага дангаараа үүрэг гүйцэтгэж байна.

Тээврийн цагдаагийн албаны 2022 оны 1 дүгээр улиралд “Хар цэг” хэсэгчилсэн арга хэмжээг зохион хэсэгчилсэн арга хэмжээний хүрээнд 21 аймгийн нутаг дэвсгэрт сүүлийн 5 жилийн хугацаанд зам тээврийн осол, хэрэг тогтмол бүртгэгддэг 231 байршлын судалгааг аймаг тус бүрээр гаргасан байна⁵⁸.

Хүснэгт №3. Зам тээврийн осол, хэрэг гардаг цэгүүдийн (аймаг тус бүрээр) судалгаа

№	Зам тээврийн осол, хэрэг гардаг цэгүүдийн тоо	Аймаг
1	27	Архангай
2	4	Баян-Өлгий
3	4	Баянхонгор
4	6	Булган
5	14	Говь-Алтай
6	2	Говьсүмбэр
7	3	Дархан-Уул
8	5	Дорноговь
9	5	Дорнод
10	5	Дундговь
11	12	Орхон
12	5	Өмнөговь
13	30	Өвөрхангай
14	27	Сэлэнгэ
15	10	Увс
16	3	Завхан
17	2	Сүхбаатар
18	27	Төв
19	10	Ховд
20	6	Хөвсгөл
21	16	Хэнтий

Зам тээврийн хяналтын хэлтсээс дээрх цэгүүдэд хөдөлгөөн зохион байгуулалтыг өөрчлөх, шаардлагатай тэмдэг, тэмдэглэлийг мэргэжлийн байгууллагаар хийлгэх нэн тэргүүний шаардлагатай байна. Уг ажлыг хэрэгжүүлснээр зам тээврийн ослыг багасгах боломж үүснэ.

Монгол Улсад зам тээврийн осол, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх чиглэлийн зохион байгуулалтын бүтэц 1949 оноос бий болж, өнөөг хүртэл үйл ажиллагаа нь тогтмол хэрэгжсээр байна. Гэхдээ зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх хэлтсийн үйл ажиллагаа нь соён гэгээрүүлэх, аян, хэсэгчилсэн арга хэмжээ хэрэгжүүлэх, судалгаа, шинжилгээ хийх, төрийн болон төрийн бус байгууллагатай хамтран ажиллах зэрэг арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлэхээс бус замын дэд бүтцийг судалж, замын нөхцөл байдлаас үүдэлтэй шалтгаан, нөхцөлийг буурахад чиглэсэн арга хэмжээг хэрэгжүүлдэггүй болох нь ажиглагдаж байна.

⁵⁸ Тээврийн цагдаагийн алба. Зам тээврийн хяналтын хэлтсийн тайлан. Улаанбаатар. 2022.

Гэтэл зөвхөн замын эвдрэл, гэмтэл л гэхэд хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад сөрөг нөлөө үзүүлж, зам тээврийн осол, хэрэг гарах шалтгаан, нөхцлүүдийн нэг болдог байна. Өнөөг хүртэл замын эвдрэл, гэмтэл, онгорхой нүх, овоолсон шороо, зузаан мөстсөн замын хэсэг, замын бусад хангалтгүй нөхцөлийг тойрох гэсэн автомашины жолооч хөдөлгөөний чиглэлээ гэнэт өөрчлөх, тойрч эсрэг урсгалд орсноос гарсан тохиолдлыг осол гарсан актад тусгахгүй, ихэнх тохиолдолд бурууг жолооч, бусад хөдөлгөөнд оролцогчдод хариуцуулж байна. Манай орны зам тийм сайн биш байхад замын нөхцөл гэсэн хүснэгтэд байгаа тоон үзүүлэлт маш бага байгаа нь үүнтэй холбоотой юм.

Зам тээврийн ослоор иргэнд эд хөрөнгийн болон эрүүл мэнд, амь насны хохирол учирсан тохиолдолд гадаад орнуудад хэрхэн шийдвэрлэдэг талаар Япон Улсын жишгийг авч үзье. Япон Улсын хуулиар зам тээврийн ослын хохирлыг шүүхээр тус тусад нь авч үздэг. Японд иргэний хэрэг нь “Иргэд, аж ахуйн нэгж зэрэг хувийн хэвшлийн байгууллагуудын хоорондын эрх, эрх зүйн харилцаатай холбоотой маргааныг шийдвэрлэх журам” гэгддэг ба нөгөө талаар эрүүгийн хэрэг нь “Эрүүгийн хууль, бусад хууль тогтоомжид зааснаар хэрэг хийсэн хүнийг төр шийтгэх журам, өөрөөр хэлбэл, иргэн, хувийн хэвшлийн байгууллага төрийн харилцааны тухай журам” байдаг ажээ.

Авто замын ослоор хүн нас барсан тохиолдолд хохирогч болон хохирогчийн ар гэрийнхэн нь эмчилгээний зардал болон сэтгэл санааны төлбөр зэрэг хохирлын нэхэмжлэлийг гаргахын (Иргэний хэрэг шүүхэд хянан шийдвэрлэх журмаар) зэрэгцээ Эрүүгийн хэрэг шүүхэд хянан шийдвэрлэх журамд “Албан үүрэгтээ хайнга хандсанаас болж хүний амь насанд хүрсэн”, “Аюултай байдлаар машин барьсан” гэсэн ял, шийтгэлийг эрүүгийн хуулийн заалтын дагуу оногдуулдаг байна. Зам тээврийн ослын улмаас бэртсэн тохиолдолд төлөгдөх нөхөн төлбөр болгож доорх зардлыг гаргуулдаг байна. Үүнд:

- Эмчилгээний зардал болон бусад зардал, хажууд нь харж, асрах хүний зардал (шаардлагатай гэж тогтоогдсон бол), эмнэлэг орох замын зардал зэрэг нь жолоочид бичиг болон зардлын тайлан болон ирдэг байна;

- Ажилдаа яваагүйгээс үүдэн гарах хохирол, өдрийн дундаж цалин, өдрийн орлого зэргийг байгууллагын албан бичгээр шүүхэд илгээдэг бөгөөд шүүх харин жолоочийн өмгөөлөгч эсвэл гэрт нь албадан хүргэнэ;

- Бэртлийн нөхөн төлбөр (сэтгэл санаа, бие бялдрын хувьд амссан хохирол). Мэргэжлийн сэтгэл зүйч бие бялдрын гэмтэл авсан хохирогчтой долоо хоногийн турш ажиглалт хийсний үндсэн дээр сэтгэл санааны нөхөн олговрын хэмжээг шүүхийн байгууллага руу илгээдэг байна.

- Бэртлийн улмаас (хууч өвчтэй болсон тохиолдолд) ирээдүйд ямар нэгэн нөлөөлөл үлдсэн, жишээ нь: хөлөө тайруулах, сохрох зэрэг гэмтлийн агуулгаас шалтгаалж 1-14 группд ангилан, тухайн ангилалд тохирсон нөхөн төлбөрийг тогтооно. Жишээ нь: “Нэг талын чих нь 40 сантиметрээс дээш зайны энгийн яриа, дуу чимээг сонсохгүй болсон бол” 11 дүгээр групп буюу 3.300.000 иений нөхөн төлбөр оногдуулна. Хоёр гараа, тохойгоо хүртэл алдсан бол “1 дүгээр групп” гэж үзэн, 30.000.000 иений нөхөн төлбөр оногдуулна. Ирээдүйд гарч болох нөлөөллийн хувьд урьдчилан зохих хэмжээгээр тодорхой болсон зүйлийг нийлүүлэн тооцож, нэхэмжилнэ. Тооцоолоогүй хууч өвчин гарч, энэ нь осолтой холбоотой болох нь тогтоогдвол, дараа нь дахин хянан шийдвэрлүүлж, тухайн хэсгийг нэхэмжилж болно. Түүнчлэн эмчийн оношоор “өвчин архагшсан” гэж тогтоогдсон буюу одоогийнхоос сайжрахгүй, муудахгүй гэсэн үеэс нөхөн төлбөрийн нэхэмжлэлийг бүрдүүлж, жолоочид төлбөрийн бичиг илгээдэг байна.

Зам тээврийн ослын улмаас хүний эрүүл мэндэд гэмтэл, хохирол учирсан тохиол бүрийг нарийн тусгаж, төлбөрийн нэхэмжлэл гаргасан явдал нь нийгмийн харилцааны хүрээнд иргэдийн хооронд үүсэх энэ чиглэлийн харилцааг тодорхой зохицуулсан байна. Тэгвэл зам тээврийн ослын улмаас хүний амь нас хохирсон тохиолдолд дараах төрлийн зохицуулалттай байна. Үүнд:

- Эмчилгээний зардал гарсан бол тухайн зардлыг осол гаргасан жолооч хохирогчид 100 хувь нөхөн олгох;

- Оршуулгын зардал. Жолоочийн алдаанаас болж иргэн амь насаа алдвал жолооч сэтгэл санаа болон оршуулгын зардал, насанд хүрээгүй хүүхэдтэй байсан бол хүүхдийг 18 нас хүртэл нь төлбөрийг нь 100 хувь төлөх болон байрны зардал зэргийг хариуцна.

- Олох байсан орлого (амьд мэнд ажиллаж байсан бол олох байсан орлого). Уг аргыг шүүхийн шийдвэрийн эмнэлэг гаргадаг ба ажиллаж байсан байгууллагаас хамаарч хоёр сарын турш тандалт явуулсны үр дүнд тооцдог байна. Хариуцлага алдсан жолооч хамгийн багадаа 10-15 жилийн турш амьд мэнд байхдаа олдог мөнгийг нь гэр бүлд нь нөхөн олгодог байна.

Дүгнэлт

Зам тээврийн ослоор хүний амь нас, эрүүл мэнд хохирсон асуудал нь урьдчилан сэргийлэх боломжтой, ихээхэн судлагдаж, нөлөөлдөг үндсэн эрсдэлт хүчин зүйл нь тодорхой болсон асуудал юм. Иймээс энэхүү тулгамдсан асуудлыг шийдвэрлэх зорилгоор зам тээврийн осол, гэмтлийн эрсдэлт хүчин зүйлийг бууруулах, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, хөдөлгөөнд оролцогсдын мэдлэг, хандлагыг өөрчлөн, зохистой зан үйлийг төлөвшүүлэх, салбар хоорондын хамтын ажиллагааг сайжруулах замаар зам тээврийн осол, гэмтлийг бууруулах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай гэж үзэж байна.

Сүүлийн 20 жилийн хугацаанд хөгжингүй орнуудад замын хөдөлгөөний аюулгүй байдалд системийн хандлагыг хэрэглэж, зам тээврийн ослыг бууруулж чадсан байна. Системийн хандлага нь дан ганц замын хөдөлгөөнд оролцогсдын зан үйлийг өөрчлөх замаар бус замын орчин, тээврийн хэрэгсэл, замын хөдөлгөөнд оролцогсдод чиглэсэн арга хэмжээг цогцоор нь авч хэрэгжүүлэх арга юм.

Замын хөдөлгөөний осол зөрчлийн ангиллыг хянаж, осол, зөрчлийн буруутай эзнийг тогтооход голлон анхаарах бус, шалтгаан, нөхцөл, түүнд нөлөөлсөн хүчин зүйлийг тогтооход түлхүү анхаарлаа төвлөрүүлэх хэрэгтэй байна. Судалгаанаас үзэхэд, Дорнод аймгийн хувьд өнөөгийн гаргасан шийдвэр, хэрэгжүүлж байгаа арга хэмжээнүүдээ дахин үнэлэх, өнөөгийн шаардлагад нийцүүлж сайжруулах, шинэчлэх шаардлагатай харагдаж байна.

Санал

Дээрх дүгнэлтийг үндэслэн зам тээврийн ослыг бууруулах, түүнээс урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр дараах санал дэвшүүлж байна. Үүнд:

1. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой стандарт, хэм хэмжээ, дүрэм, журмыг боловсронгуй болгохын зэрэгцээ, авто замын сүлжээ өндөр хөгжсөн орнуудын стандартыг өөрийн орны зохицуулалтад нэвтрүүлэн тусгаж, нарийвчилсан хэм хэмжээ тогтоож өгдөг заавал мөрдөх шаардлага бүхий техникийн зохицуулалтуудыг шинээр бий болгох;

2. Зам тээврийн ослоор амь насаа алдагсдын 70 хувь нь эмнэлгийн анхны тусламж авч чадаагүй буюу энэ тусламжийг буруу үзүүлснээс, 20 хувь нь эмнэлгийн тусламж хоцорч очсоноос, 10 хувь нь аврах боломжгүй гэмтэл байдаг гэсэн олон улсын судалгааны дүнд үндэслэн, эмнэлгийн анхны тусламжийг цаг алдалгүй хүргэх нөхцөлийг бүрдүүлэх, тусламж үзүүлэх чадвар бүхий иргэдийн хүрээг нэмэгдүүлэх;

3. Зам тээврийн ослын газрын үзлэг хийх, зам тээврийн ослын шалтгаан, нөхцөлийг иж бүрэн тодорхойлох, өндөр хөгжилтэй улсуудад ашиглаж байгаа программ хангамжийг нэвтрүүлэх;

4. “Шар дарцаг”, “Яараад яахав дээ”, “Аажуу явбал аяндаа хүрнэ”, Дураараа биш дүрмээрээ, Хамгаалах бүс, “School police” гэх мэт олон нийтийг уриалсан шинэ, шинэлэг хөдөлгөөнүүдийг олон нийтийн мэдээллийн хэрэгсэл, цахим сүлжээгээр дамжуулан идэвхтэй өрнүүлж, үр дүнг тооцон ажиллаж, тус үйл ажиллагаануудад суурилж, цаашид авах арга хэмжээг төгөлдөржүүлэх;

5. Жолооч бэлтгэх сургалтын хөтөлбөр, арга, механизм, шалгалт авч буй тогтолцоо, аргыг цогцоор нь шинэчлэн, ур чадвар, сэтгэл зүй, ухамсрын төвшинд төлөвшсөн жолооч бэлтгэх тогтолцоог бүрдүүлэн, жолоочоос шалтгаалсан ослыг бууруулахад чиглэсэн бусад дэвшилтэт аргуудыг нэвтрүүлэх;

6. Иргэд, байгууллагад замын хөдөлгөөний нөхцөл байдлыг танилцуулж, замын хөдөлгөөний тухай хууль, тогтоомжуудыг судлуулж мөрдүүлснээр, зам тээврийн ослоор хүний амь нас, эрүүл мэнд хохирох асуудлаас урьдчилан сэргийлэх чиглэлийн сургалт, хөтөлбөр, товхимлыг замын хөдөлгөөнд оролцогчийн нас болон хууль дүрмийн хүрээнд хүлээх үүрэг хариуцлагаар нь ангилан, шинэчлэн боловсруулж, иргэдийн ихээр үйлчлүүлдэг автобус, автобусны буудал, дэлгүүр зэрэг газарт байршуулах-зэрэг болно.

Ашигласан материал

1. Болдбаатар, Ж. Нямдаваа, О. Криминологи. 1 дэвтэр. Улаанбаатар. 2010. 112 дахь тал.

2. Зам тээвэр, хөгжлийн яам, Хууль зүй, дотоод хэргийн яам, Эрүүл мэндийн яам. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын цагаан ном. (2018). Улаанбаатар. 2019. 66-67 дахь тал.

3. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль. //Төрийн мэдээлэл. Улаанбаатар. 2015. №28.

4. Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлт. Эмхэтгэл. Улаанбаатар. 2021.

5. Монгол Улсын Эрүүгийн хууль. //Төрийн мэдээлэл. Улаанбаатар. 2016. №7.

6. Нямдорж, Д. (2009), Монголын зам тээврийн гэмт хэргийн криминологийн товч үнэлэмж. //Гэмт явдал.

7. Нямдорж, Д. (2009). Криминологическая характеристика и предупреждение преступлений, связанных с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации автомобильного транспорта в монголии. Хууль зүйн ухааны доктор (Ph.D)-ын зэрэг горилсон бүтээл. Москва.

8. Нямсүрэн, Ч. Гэмт хэргийн виктимологи. Улаанбаатар. 2005. 36 дахь тал.

9. Тээврийн цагдаагийн алба. Зам тээврийн хяналтын хэлтсийн тайлан. Улаанбаатар. 2022.

10.Тээврийн цагдаагийн алба. Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлт. Улаанбаатар. 2021. 31 дэх тал.

11.Тээврийн цагдаагийн алба. Монгол Улс дахь зам тээврийн осол, зөрчлийн статистик үзүүлэлт. Улаанбаатар. 2021. 34 дэх тал.

12.Энхболд, А. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал. Улаанбаатар. 2007. 15 дахь тал.

Гадаад эх сурвалж

1. Helena Stigson, Maria Krafft & Claes Tingvall. Use of Fatal Real-Life Crashes to Analyze a Safe Road Transport System Model, Including the Road User, the Vehicle, and the Road. Traffic Injury Prevention, 9:5, 2008. page 463- 471, DOI: 10.1080/15389580802335240.

Интернет эх сурвалж

1. <https://www.trends.mn/n/7382>.
2. <https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018>.