

хэрэгжүүлэхэд илүү их дөнгөтэй болсон. Энэ гадна хилийн анги, салбартаа дотоод хяналтын нэгжийг байгуулснаар дотоод хяналтыг бүх шатанд орон зай, цаг хугацаанаас ил хамааран хэрэгжүүлж байна.

Иймээс Хууль зүй, дотоод хэргийн сайд Энхрийн эрхлэх асуудлын хэрэгний агентлагуудын хяналт-шинжилгээ, нэлгээний тогтолцоог ижил статустай болгож, нэгдсэн бодлогоор удирдан чиглүүлэх ажлыг яамны зүгээс авч хэрэгжүүлэх нь зүйтэй байна.

Түүнчлэн нутаг дэвсгэр хариуцсан цагдаагийн байгууллагын зохион байгуулалтын бүтэц, орон тоонд өөрчлөлт оруулж, хяналт-шинжилгээ, нэлгээ хариуцсан байцаагчийн орон тоог газар, хэлтсийн даргын шууд удирдлагад бий болгох шаардлагатай байна.

Цагдаагийн байгууллагын хяналт-шинжилгээ, нэлгээ нь тогтолцооны хэлбэрт хүрсэн хэдий ч хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа нь удирдлагын түвшиндээ зөв ойлголтгүй, нутаг дэвсгэр хариуцсан цагдаагийн байгууллагад салбар нэгж байгуулаагүй зэрэг нь Хяналт-шинжилгээ, нэлгээний тогтолцоог зөв түлвшинлэхэд сөрөг үр нөлөөлж байна гэж дүгнэхэд хүргэлээ.

Иймээс Хяналт-шинжилгээ, нэлгээний тогтолцооны талаар судлан, сайжруулах арга замыг эрэлхийлж, боломжит хувилбарыг дэвшүүлэх нь судлаачдын анхаарч зэх асуудал болжээ.

*Ц.Мягмарсүрэн - Хууль сахиулахын удирдлагын академийн
821 дүгээр дамжааны суралцагч, цагдаагийн хошууч*

ЗАМЫН ХӨДӨЛГӨӨНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХАД АНХААРАХ ЗАРИМ АСУУДАЛ

Хураангуй: Энэхүү нийтлэлээр замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахад тулгамдаж буй асуудлын талаар хөнгөж гаргахыг зорилоо.

Түлхүүр үг: Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, зам тээврийн осол, зам тээврийн ослоос урьдчилан сэргийлэх.

Манай улсын хувьд зам тээврийн осол, зөрчлийн тоо жилээс жилд нэмэгдэж, түүнээс шалтгаалах нас баралт их хандлагатай байна. Манай улсад 2015 онд бүх түрлийн 27757 гэмт хэрэг бүртгэгдсэний дотор Тээврийн хэрэгсэлийн хөдөлгөөний аюулгүй байдал ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг 2010 буюу 7,2 хувийг эзэлсэн байна. Бүх гэмт хэрэгт эзлэх хувийг урьд оны үзүүлттэй харьцуулахад 0,6 хувиар буурсан байна. Мөн нийгмийн амьдрал, эдийн засгийн харилцаанд гарч буй зөрчлөлтөд, тэдгээрийн хандлагынх нь дагуу автомашинжих үйл явц хүчтэй өрнөж, 2015 оны байдлаар 700,000 гаруй тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдэн хөдөлгөөнд

оролцож жолооч замын хдлгний дрэм биеллэгй жолоочийн буруугаас гарсан ослын улмаас нийслэлд явган зорчигч, орон нутгийн замд тээврийн хэрэгслээр зорчигчийн амь нас, эрл мэнд хохирсоор байна. Монгол улсад замын хдлгнд оролцогчдод мэдлэг, хандлага, дадлыг гх мехианизм байхгй учраас замын хдлгнд оролцогч нарын мэдлэг муу, мэдсэн ч биеллэхийг хсдэггй байдал ргэлжилсээр байна. Замын хдлгнд оролцогч явган зорчигч, тээврийн хэрэгслээр зорчигчдод мэдлэг олж авах боломж бололцоо байхгй гэж хэлж болохоор, сургуулийн мнх насны болон сургуулийн насны ххддэд багаас нь Замын хдлгнд оролцох мэдлэг, хандлага, дадлыг эзэмшлэх ажил хангалтгй байна.

Зам тээврийн ослын эрсдэл хэдий санамсаргй боловч бидэнд бууруулах боломж байгаа юм. Жишээлбэл соёлын твшин ндртэй улсуудад ослоос өдсэн нас баралт тун бага байна. Харин буурай, соёлжоогй орнуудад тус элэлт нь ндр байгаа нь тус эрсдэлийг бууруулж болох баталгаа болж байна. Гэтэл манай улсын хувьд хамгаалалтын бс хэрэглэж занших, даатгалд хамрагдахгй даатгалгй, эрсдэлтэй атомашин жолоодох, цагдаагийн хяналтаас гадуур байнгын дрэм зрчих, осол хэрэг йлдэх, хэргийн газрыг орхин явах, согтуурсан едээ жолоо барих, зэрэг нь хэвийн ээгдэл болсон байна.

ЗЦГ-аас 2010 оноос судалгаа хийж ирсэн бггд судалгаанд учирч болох ндсэн эрсдэлдийг ернхийлн тодорхойлжээ. Өнд

Зам тээврийн эрсдэл нь Монгол улсын хувьд хамгийн ноцтой, сэтгэл зовоосон, иргэдийн амь насанд халтай асуудал бггд тээврийн хэрэгслийн тоон слттэй шууд хамаарсан байдлаар зам тээврийн эрсдэл сн нэмэгдэж байгаа хэдий ч жолооч нарын хариуцлага, соёлжилт, техникийн брэн бус байдал, стандарт брэн хэвшээгй байдал хдлгний аюулгй байдлыг хангах чиг өрөг бхий байгууллагууд өрт олгогдсон ажил, эрх өргээ хэрэгжлдэггй, хоорондын ажлын уялдаа холбоогй нь эрсдэлийг нэмэгдлэх хчин зйл болж байна.

Манай оронд слийн 15 жилийн байдлаар Зам тээврийн ослын улмаас /"Зам тээврийн осол"-зам дээр тээврийн хэрэгсэлийн хдлгнн с өдэн хний амь бие, эрл мэнд хохирох, тээврийн хэрэгсэл болон замын байгууламж эвдэрч гэмтэх, ачаа болон бусад эд материалын хохирол учрах явдлыг'-ыг хэлнэ./ 5041 хний амь нас хохирч 11020 хн насан туршийн тахир дутуу болсон. Жилд дундажаар 500 гаруй хн злхн зам тээврийн

¹ МУ-ын ЗХДрэм 1.4 заалтаас

ослын улмаас нас барж байгааг дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагаас онцолсон. Зөвхөн ндрт дунджаар 250 гаруй зам тээврийн ослын дуудлага замын цагдаагийн газарт бүртгэгдсэн байгаа нь анхаарах асуудал мн.

Судлаачид зам тээврийн осол өсгөх хэд хэдэн эрсдэлт хүчин зүйлсийг тогтоосон. Үүнд:

- Хурд хэтрүүлэх, тохируулахгүй байх
- Архим, эм, мансууруулах бодис хэрэглэх
- Ядарсан бидээ тээврийн хэрэгсэл жолоодох
- Залуу эрэгтэй хүн
- Хот, орон сууцны бүсийн замын хүдэлгүүнд оролцогч хүн гжлийн

бэрхшээлтэй байх

- Харанхуйд явах
- Тоормос, жолоодох байдал, ашиглалт
- Замын нөхцөл

Зам тээврийн осол гарах магадлал замын ачаалал ндртэй цагуудад ихээр тохиолддог. Тухайлбал 19:00 цагаас зам дээр осол гарах нь ихэсдэг бол харин өглөө хамгийн бага осол гардаг байна. 2015 оны байдлаар хамгийн оргил цаг буюу 19.00-00.00 цаг буюу ажил тарах, тарсаны дараа гарсан осол дийлэнхи хувийг эзэлсэн тоон 30% лэлт гарсан байна. Хүний амь нас хохирсон гэмт хэргийн гаралт зун, намрын улиралд харанхуй бүрэнхийд шөнийн цагаар 21.00-06.00 цагийн хооронд их бүртгэгдсэн хэвээр байна.

Зам тээврийн осол гарахад орчны байдал ндрт нөлөөтэй байдаг. Харин Монголын хувьд дийлэнхи осол цаг агаарын таатай нөхцөл байдалд гардаг байна. Замын ангилалын хувьд 77.5% нь ердийн зам дээр, 49.6% нь 3 эгдэх орчин чөлөөтэй, 66.6% нь асфальтан зам дээр гарсан байна.

Зам тээврийн ослоор нас барж буй хүмүүсийн 27% нь дугуйтай болон явган зорчигч иргэд байгаа нь жолоочдын хариуцлагын асуудал зөвхөн ндрт бус бусдад хамааралтай болох нь харагдаж байна.

Судлаачдын зүгээс зам тээврийн гэмт явдлын нөхцөлийн байдалд дүн шинжилгээ хийж, түүний шалтгаан, нөхцөлийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр тодорхойлжээ. Эрүүл мэндийн байгууллагын мэдээллээр сүүлийн 10 жилийн хугацаанд зам тээврийн ослоор 5485 хүн амь насаа алджээ. Харин Замын цагдаагийн газраас 1гч буй мэдээллээр мн хугацаанд 3758 хүн амь насаа алдсан, 11154 хүн хүндэвтэр, хүнд зэргийн гэмтэл авч, эрүүл мэндээрээ хохирсон тухай мэдээ байна. Эрүүл мэнд, цагдаагийн байгууллагын үйл ажиллагааны онцлог, бүртгэх аргачлалаас хамааран нас баралтын тоон 30% лэлт ялгаатай гардаг. Жилд дунджаар зам тээврийн

ослын улмаас Монголын түүр 550 иргэнээ буюу нэг сумын насанд хүрсэн хүн амтай тэнцэх хэмжээний хүмүүсээ алдаж байгаа нь харамсалтай.

Зам тээврийн гэмт явдлын шалтгаан, нийтэд хүн, тээврийн хэрэгсэл, зам-орчны олон хүчин зүйл хамаардаг гэж шинжлэх ухааны түүвшинд томъёолон авч үздэг ба Монгол Улсад гарч буй зам тээврийн осол, хэргийн 99.9% нь хүний буруутай үйл ажиллагаанаас болсон гэсэн 2014 оны тоон мэдээлэл байдаг. Үүний 95.3% нь жолоочийн, 4.6% нь явган зорчигчийн буруугаас гэжээ. Автозам, замын байгууламж, хүндэтгэсэн зохицуулах техник хэрэгслээс шалтгаалж гарсан зам тээврийн ослын 33 тохиолдол бүртгэгдсэн нь нийт бүртгэлтэй ослын 0.1 хувьтай тэнцүүлж байна. Техникийн шалтгаанаар гарсан зам тээврийн осол бүртгэгдээгүй байна.

Жолоочийг хууль зүйн болон сэтгэл зүй, ёс зүйн сургалтад хамруулдаг байх шаардлагатай байна.

Замын стандарт, нийтэд муу, тээврийн хэрэгслийн чанар хангалтгүй (86% нь 10-с дээш жилийн насжилттай) манай оронд бүх зам тээврийн ослын шалтгааныг жолоочийн буруу хэмээн явцуу хүрээнд хариуцлага оногдуулах байдлаар шийдвэрлэж байгаа нь тогтолцооны хувьд онцгой анхаарах асуудал мөн. Дэлхийн нийт хүн ам хөгжилтэй улс орны бодлогод зам тээврийн осол гарахгүй байх “нийтэд”-ийг хангах, бүрдүүлэхэд туслах чиглэж байгаа бол манай улсад нийтэд хангалттай бүрдүүлэхгүйгээр “хяналт тавих, хариуцлага тооцох” чиглэл давамгайлж байна.

Монгол Улсад авто машины тоо жил ирэх тусам нийт хурдаар нэмэгдсэн бүртгэлд 2014 оны байдлаар 674869 хүрч, насанд хүрсэн 3 хүн тутамд 1 автомашин ногдож байна. Эдгээр автомашины 86.5% нь 10 ба түүнээс жилийн дээш насжилттай байгаа нь манай улсад ашиглалтын хугацаа нийтэдтэй “хуучин” автомашин давамгайлж байна. Манай улсын тээврийн хэрэгсэл, авто машины огцом өсөлт, тэдгээрийн насжилт, ашиглалтын байдлаас зам тээврийн гэмт явдал шууд хамаарч байна.

Тээврийн хэрэгслийн эрчимтэй өсөлтийг багасгах, хуучин тээврийн хэрэгсэлд тавих татварыг нэмэгдүүлэх, тээврийн хэрэгслийн үзлэг, оношлогоо явуулах ажиллагааг сайжруулахыг цаг өө шаардаж байна. Үнэн хэрэгтээ үнэмлэхүйн манай орны нийтэд байдал зам тээврийн осолд холбогдсон тээврийн хэрэгсэл, ослоос өссөн мөр, эд мөрийн баримтыг бэхжүүлж авах, оношлогоо, техникийн шинжилгээ хийх чиглэлийн үйл ажиллагаа маш их доголдож байгааг мэргэжилтнүүд дуу нэгтэйгээр баталдаг. Зам тээврийн ослын шалтгаан нийтэдийг тодорхойлох бодитой дүгнэлтийг мэргэжлийн байгууллага, эрдэмтдээр гаргуулж байх зөв оновчтой тогтолцоог нэвтрүүлэх нь зүйтэй.

Зам тээврийн ослын улмаас жилд 550 орчим хҮН амь насаа алдаж байгаа нь Монголын тҮР Үндсэн хуульд зааснаар иргэнийхээ "амьд явах, эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах" эрх, эрх чөлөө баталгаатай хангаж чадахгүй байна. МҮН "ТҮРҮС хҮНИЙ эрх, эрх чөлөөг хангахуйц эдийн засаг, нийгэм, хууль зүйн болон бусад баталгааг бҮрдүүлэх, хҮНИЙ эрх, эрх чөлөөг зҮРЧИХТЭЙ тэмцэх, хҮНДГДСҮН эрхийг сэргээн эдлүүлэх ҮҮРГИЙГ иргэнийхээ ҮМН хариуцна" гэсэн Үндсэн хуулийн заалт хэрэгжихгүй байна. Иймд Монгол Улсын ТҮрийн тэргүүн, Ерөнхий сайд Үндэсний аюулгүй байдал, улмаар хҮНИЙ аюулгүй байдалд сҮргүүр нөхүүлж буй Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах асуудлыг онцгойлон анхаарах шаардлагатай байна. Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, зам тээврийн ослын улмаас хҮНИЙ амь нас эрсдэх, эрүүл мэнд, эд хөрөнгөөрөө хохирох явдлыг тҮР засгаас системтэйгээр, хамтын хичээр бууруулах хэрэгтэй байна.

1. Жолооч бэлтгэх сургалтын тогтолцоог шинэчлэх, жолоочийн хандлагыг Үрчлэх, осол, зүрчил гарсан тохиолдолд хууль зүйн болон сэтгэл зүй, ёс зүйн сургалтад хамруулдаг байх шаардлагатай.

2. “Шинэ бэтээн байгуулалт” дунд хугацааны зорилтот хөтөлбөр хэрэгжиж аймгуудын түүхийг нийслэлтэй хатуу хучилттай замаар холбосноор 2016 онд улсын чанартай авто замын сүлжээний 60 хувь нь хатуу хучилттай болно. Ингэж авто замын орчин нөхцөл сайжирснаар цаг хугацаа хэмнэх сайн талтай боловч хурд нэмэгдэж зам тээврийн осол, гарах эрсдэл нсх сүрг хандлага бий болж байна. Манай улсад гарч байгаа зам, тээврийн ослын 58,5 хувь нь асфальтбетон замд, 20,2 хувь нь хайрган хучилттай замд гарч байна.

Манайд баригдсан авто зам, замын байгууламжын праметр хэмжээ, даацад тохироогүй хэт Үндүр жинтэй болон овор хэмжээ ихтэй, жолооны хөрдний баруун гар талын байрлалтай зэрэг стандарт бус тээврийн хэрэгсэл ашиглаж байгаа нөгү талаар хурдны тогтоосон хязгаарыг баримтлахгүй хурд хэтрүүлэх явдал түүгээмэл байгаа нь зам тээврийн осол гарах нэг гол шалтгаан болж байна.

Шинээр зам баригдаж замын нөхцөл сайжирч байгаа боловч авто замд байнга тогтмол хийгдэж байх ёстой арчлалт, урсгал засвар, дунд болон их засварын ажлыг шаардлагын түүшинд хийхгүй орхигдуулж байгаагаас аюулгүй сайн замтай байх боломж нөхцлийг бэрэн хангаж чадахгүйд хөргч энэ нь зам тээврийн осол жил тутам нэмэгдэх нэг шалтгаан болж байна. Жолоочдын хариуцлагагүй байдал, нийгмийн төлүүшил, хотжилт нийт масст бэрэн бэрэлдэж амжаагүй зэргээс гадна жолооны хөрдний байрлал ихээхэн эрсдэл дагуулдаг байна. Олон улсад баруун гар талын

хүндлэгчийн дүрэмтэй тохиолдолд зүүн гар талдаа жолоочийн суудал байх жишиг бий. Нийт дэлхийн улс орны 66% нь баруун гар талын хүндлэгчтэй байдаг ба Үнд Монгол улс багтдаг. Аюулгүй байдлын үүднээс цуглогчий улс орон жолооны хүрд нь буруу талдаа байрласан автомашин худалдаалахыг хориглосон байдаг юм. Австралид энэ заалт орчин үеийн автомашинд хамаарах бөгөөд зүүн гар талдаа жолооны хүрдтэй автомашин оруулж ирэх бол түүнийгээ баруун гар талдаа жолооны хүрдтэй болгон хувиргах шаардлагатай болдог байна.

*Ц.Энхбаяр -Хууль сахиулахын удирдлагын академийн
821 дүгээр дамжааны суралцагч, цагдаагийн дэд хурандаа*

МҮРДН ШАЛГАХ АЖИЛЛАГААНД ТУЛГАМДСАН АСУУДАЛ НЬ ЭРҮГГИЙН БАЙЦААН ШИЙТГЭХ АЖИЛЛАГААНЫ ЗАРДАЛ БОЛОХ НЬ

Хураангуй. Энэхүү илтгэлээр Цагдаагийн байгууллагын хуулиар хүлээсэн чиг үүрэг болох гэмт хэрэгтэй тэмцэх ажлын гол үүм болох мурдн шалгах ажиллагааны явцад Эрүүгийн байцаан шийтгэх ажиллагааны зардлыг шийдвэрлэж буй үнүүгийн байдал, тулгамдсан асуудал цаашид хэрэгжүүлэх ажил, арга замыг санал болгохоор зорьсон.

Толхуур 1.2. Гэмт хэрэгтэй тэмцэх мурдн шалгах ажиллагаа, Эрүүгийн байцаан шийтгэх ажиллагааны зардал, эрх зүйн орчин, туслах санхүүгийн байдал, тулгамдсан асуудал, шийдвэрлэх арга зам.

Хууль сахиулахын их сургуулиас санаачлан, УИХ-ын Хууль зүйн байнгын хороо, Хууль зүйн яам, Хансс Зайделын сан хамтран "Гэмт явдалтай тэмцэх түүрийн бодлогын хэрэгжилт, чиг хандлага " олон улсын эрдэм шинжилгээний хурлыг 2013 оны 5 дугаар сарын 23-ны өдөр Түүрийн ордонд зохион байгуулж түүний мөрөөр зөвлөмж гаргасан ба зөвлөмжид Монгол Улсын ЗГ болон Хууль зүйн яаманд тодорхой түүрийн гэмт хэрэгтэй тэмцэх үндэсний хүтлөх батлан, хэрэгжүүлэх гэсэн чиглэл өгсөн байдаг¹.

Улс орны нийгэм, эдийн засгийн хөгжил, улс түүрийн бөлөгчдийн эрчилдүүн, байгаль орчны баялагийг дагнасан ашиг сонирхол, туслах, хүтлөхрүүд, эрх мэдлийн тэмцэл, безнисийн далд хэлбэрийн бохир мөнгөний хууль бус эргэлт, үр, зээлийн сүлжээ, өмч хүрөнгийн ашиглал, хүн амын нягтрал, нийгмийн давхрагын ялгаварал, ажилгүйдэл, ядуурал,

¹ <http://resource3.sodonvision.com/lawuniversity/>