

- заңды түсіндіру оны бұзуға әкеп соғатын әрекеттерді тияды, заңсыз актілердің шығуына тосқауыл қояды;
 - заңнаманы дәлме-дәл және біркелкі қолдану тәжірибесін нығайтады (қадағалаудың идеалды әрі түпкілікті мақсаты);
 - Түбі өркениеттілікке, құқықтық мемлекетке жетелейді;
- Жоғарыдағылардың негізінде Қазақстан Республикасы «Прокуратура туралы» Заңының 4-бабын «Прокуратураның функциялары мен қызметінің негізгі бағыттары»- деп атап, оны келесідегі 7) 8) 9)- тармақшалармен толықтыру ұсынылады:
- 7) Республикадағы құқық қорғау органдарының қылмыстылықпен, құқық бұзушылықпен күресін үйлестіреді;
 - 8) Заңнаманы насихаттайды және түсіндіреді, құқықтық мониторингтер жүргізеді;
 - 9) Нормашығарушылықпен айналысады және халықаралық-құқықтық қызметтерді іске асырады.
- Осылайша, прокуратураның функциялары нақтыланып, заңдылыққа жоғары қадағалауды іске асыратын негізгі мемлекет органының қызметін реттейтін заңнаманың сапасын арттыру көзделеді.

1.ҚР-ның заңы «Прокуратура туралы». 21.12.1995 ж.

2.ҚР-ның Қылмыстық істер жүргізу кодексі, 13.12.1995 ж.

In article along with other basic directions of activity of Office of Public Prosecutor its function of propagation and a legislation explanation is considered. The author pays attention to preventive value of this function since he considers that propagation and a legislation explanation warn offences.

В статье наряду с другими основными направлениями деятельности прокуратуры рассматривается ее функция пропаганды и разъяснения законодательства. Автором уделяется внимание на профилактическое значение этой функции, т.к. он считает, что пропаганда и разъяснение законодательства предупреждают правонарушения.

Д.Ы. Нұрмұханбет

КӨЛІК ҚЫЛМЫСТАРЫНЫҢ ДАМУ ТАРИХЫНЫҢ КЕЙБІР МӘСЕЛЕЛЕРІ

1959 ж. 25 желтоқсандағы «ССР Одағы мен одақтас республикалардың қылмыстық заңнамасының негіздері» атты Одақ Заңының негізінде қабылданған Одақтас республикалардың қылмыстық заңнамасында бастапқыда автомотокөлік құралдарын пайдалану процесінде жасалатын қоғамға қауіп бар әрекеттер үшін жауапкершілікті қарастыратын баптар белгілі бір топтарға бөлінген.

Қылмыстардың қандай да бір құрамдарын жеке топқа бөлуді тек оған себепші негіздер болған жағдайда және бірлестік нысаны бойынша ұқсас қол сұғушылықтардың әлеуметтік-құқықтық табиғатын анағұрлым терең түйсінуге шақырған жағдайда ғана ақтап алуға болады.

Бұрынғы Совет республикалар одағының 1959-1962 жж. қабылданған қылмыстық кодекстерінен Қазақ, Армян және Молдаван республикаларының үш қылмыстық кодекстерінде «Көлік қылмыстары» атты арнайы бөлімі қамтылған, ал басқа одақтас республикалардың кодекстеріне көліктік қылмыстардың құрамдары негізінен қоғамдық қауіпсіздікке, қоғамдық тәртіпке, жергілікті халық денсаулығына қарсы қылмыстар туралы бөлімге қосылған болатын, теміржол, су және әуе көлігінің қауіпсіз жұмысына қол сұғушылық барлық одақтас республикалардың қылмыстық кодекстерінде мемлекеттік қылмыстар қатарына жатқызылған.

Осыған байланысты, ғылыми әдебиетте барлық көліктік қылмыстарды қылмыстық кодекстердің ерекше бөліміне жатқызудың дұрыстығы туралы мәселе қойылды[1]. Бұл ретте, қылмыстардың аталмыш санаты барлық көлік қылмыстарын жасауға түрткі болатын ұқсас жағдайлар мен объективті жағына жақын көлік қозғалысының қауіпсіздігі – бірыңғай тектік нысанға қол салатындығы туралы айтылады. Осындай ұстаным салдарынан ескертулер де берілген. Олардың қарсылықтары көлік қылмыстарының «тектік нысаны» көлік қозғалысының қауіпсіздігі болып табылмайтындығына байланысты еді, өйткені қылмыстық заңнама нормаларында біріншіден, тек қозғалыс қауіпсіздігінің ережелері туралы ғана емес, сонымен қатар көлікті пайдалану туралы сөз қозғалған, бұл әр түрлі мәселе болып табылады, екіншіден қылмыстық-құқықтық нормаларының мақсаты қозғалыс қауіпсіздігін жеке-дара қорғау емес, көлікті пайдалану барысында адамдардың өмірі мен денсаулығын, мүлкін сақтау болып табылады[2]. Қарсылыққа қатысты жоғарыда келтірілген түсіндірулер, көбінесе ҚК-тің Айрықша бөлімінің құрылымында талқыланатын нормаларды жүйелеу үшін негіздемелерді нақтылауға қатысты болып келеді. Қылмыстық кодекстегі көлік қылмыстары туралы нормаларды біріктіру туралы ұсыныстар тұтас алғанда ғылым әлемінде қолдау тапқан болатын.

Қазақ ССР-інің қылмыстық кодексін қабылдағанға дейін осыған дейін айтылғандай, автокөліктегі қылмыстар туралы арнайы нормалар болмаған, оларға балама ретінде 1926 ж. РСФСР ҚК 59 «Зв» бабы қолданылатын. Оның күшінің автокөлік қылмыстарына таралуы қылмыстық заңнаманы өте кең таралған түсіндіру ғана болып табылатын.

1932 ж. 26 мамырдағы КСРО Жоғарғы кеңесі Пленумының қаулысында автокөлік жұмысшылары адам құрбандары бар апат үшін тұлғаға қарсы қылмыс ретінде, ал жұмысына ұқыпсыз қарағаны үшін – лауазымдық қылмыс ретінде жауап беруі тиіс деген нұсқау берілген [3]. 1950ж. 15 қыркүйектегі өзінің қаулысында КСРО Жоғарғы кеңесі Пленумы – автокөлік жұмысшылары жасаған қылмыстарды 1926ж. РСФСР ҚК-інің 59 «Зв» бабы бойынша саралауды, ал автокөлік жұмысшылары болып табылмайтын жүргізушілер жасаған әрекеттер

кінә формаларына байланысты тұлғаға қарсы қылмыстар туралы баптар бойынша, басқа жағдайларда теміржол көлігінде қауіпсіздік ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілікті қарастыратын 1926ж. РСФСР ҚК-інің 75 бабы бойынша саралауды ұсынған болатын[4]. Оларды саралай келе, Пленум қылмысты саралауды аналогия принципін сақтай отырып, субъектімен байланыстырғанын байқаймыз.

Көлік санының артуы мен көлік ағындарының қозғалыс қарқындылығы көлік қылмыстарының әрі қарайғы ұлғаюына әкеліп соқтырады. Практикалық формалар заңнамалардың жетілдірілмегеніне байланысты осындай қылмыстарды саралау барысында қиындыққа тап бола бастады. 1959ж. Қазақ ССР-інің ҚК-інде бар нормаларда бірқатар мәселелер бойынша айтарлықтай кемшіліктер жіберілген, соған байланысты 1965ж. - 1968ж. ішінде автокөлік қылмыстары үшін жауапкершілік туралы нормалардың құрылымына толықтыруларға өзгерістер енгізілген болатын: ҚК-тің 217 бабының диспозициясы өзгерген, «Көлік қылмыстары» бөлімі көлік құралдарын мас күйінде жүргізгені, өз бетімен қажетсіз поезды, әуе кемесін және т.б. тоқтату үшін жауапкершілік туралы баптармен толықтырылған.

Қазақ ССР-інің ҚК-інде келесі топтарға бөліп көрсетуге болатын көлік қылмыстарының 8 түрі қамтылған:

а) автомотокөлік, қалалық электр көлігі және басқа да өз бетімен жүретін механизмдердің қауіпсіз жұмысына қол сұғатын қылмыстар;

б) теміржол және әуе көлігінің жұмысына қол сұғатын қылмыстар;

в) өзге де көлік қылмыстары.

Көлік қылмыстарының шамамен ұқсас саралауын А.Н. Игнатов жүргізген[5].

Қазақ ССР-інің ҚК-інде – автомотокөлік қозғалысының қауіпсіздігіне қандай да бір қатысы жоқ әрекеттер үшін жауапкершілікті қарастыратын 219 бап «Көлік құралдарын заңсыз пайдалану» және 220 бап «Автотасымалдаумен заңсыз айналысу» сияқты екі бап қамтылған. Осы тектес нормалар Қырғыз ССР-інің (221 бап), Әзірбайжан ССР-інің (209 бап) және Молдаван ССР-інің қылмыстық кодекстерінде (180 бап) бар.

Қазақ ССР-інің автокөлік қылмыстары туралы заңнамасына сәйкес, автокөлік ұғымына қозғалтқыштарының жұмыс көлемі 49,8 см³ болатын автокөліктердің, мотоциклдердің және мопедтердің барлық түрлері қабылданған. Велосипедтер, сонымен қатар қозғалтқыштарының жұмыс көлемі 49,8 см³-ден төмен болатын жабдықтаман қозғалыс нормаларының ережелері (9 бап) осы қылмыстардың қатарына жатқызылған жоқ[6]. Қалалық электр көлігіне жүк және жолаушылар таситын трамвай мен троллейбустар жатқызылған.

Көліктің басқа түрлеріне, «Көлік қылмыстарындағы сот тәжірибесі туралы» 1970ж. 6 қазандағы ССР Жоғарғы сотының Пленумының қаулысында көрсетілгендей, «Кез-келген жол, құрылыс, ауыл шаруашылық және басқа да арнайы машиналарды (экскаватор, грейдер, автокран, автотиеуші және т.б.) жатқызу керек[7].

«Көлік құралдарын жүргізуші тұлғалардың қозғалыс қауіпсіздігі мен көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзу» ҚК-тің 217 бабының диспозициясында қозғалыс қауіпсіздігі мен пайдалану ережелерін бұзу көрсетілген. КСРО Жоғарғы сотының Пленумының 1970 жылғы 6 қазандағы қаулысы соттарға жаза тағайындау барысында «жол берілген ережелерді бұзудың сипаты мен дәлелдерін» және «кінәлінің осы заңбұзушылықтарға қарым-қатынасын» ескеруді ұсынған болатын[8]. Сол жылдардағы сот тәжірибесінде бір жағдайда жүргізушінің нақты ережені бұзғаны үшін кінәлі деп тану үшін қажет деп танылған, тағы бір жағдайда – жүргізуші автокөлікті техникалық тұрғыдан білікті жүргізу үшін жауап береді. [9]. Б.А. Куриновтің айтуынша, РСФСР ҚК-нің 211 бабында (ҚазССР-інің ҚК-інің 217 бабы) жүргізушінің мінез-құлқы «жазылған» және «жазылмаған» ережелерден тыс анықталады, өйткені нормативтік актілерде көлікті пайдалану бойынша барлық бар мінез-құлық ережелерін толық көрсету мүмкін емес[10].

Қазақ ССР-інің ҚК 217 бабының 1 бөлімі келесі салдардың баламалығын қылмыстың міндетті белгілері ретінде атайды: а) жеңіл дене жарақаттарын келтіру, б) орташа ауырлықты дене жарақаттары немесе, в) айтарлықтай материалдық шығын. Дене жарақаттарының түрлерін анықтауды сот КСРО Денсаулық Министрлігі бекіткен Ережелердің негізінде жүзеге асырған[11].

Әдебиетте және сот тәжірибесінде «айтарлықтай материалдық шығын» ұғымы туралы мәселе ауыр шешілуде. Занда осы тұрғыда ескерту болмағандықтан, шығын жеке, сондай-ақ мемлекеттік немесе қоғамдық жекеменшікке жатқызылуы да мүмкін. Материалдық шығын көлік құралдарына, жол ғимараттарына, тасымалданатын жүктер және т.б. келтірілуі мүмкін. Шығынның мөлшері туралы мәселе алуан түрлі шешілген еді. Сол жылдардың сот тәжірибесінің таңдаулы деректері бойынша егер шығын ақшалай көріністе 500 және одан астам рубльді құраған жағдайда айтарлықтай деп танылған.

Шығын мөлшерін есептеу барысында автокөліктер мен жүк бағасының көпсатылы жүйесінің салдарынан қиындықтар туындап отырған. Осылайша, бір автокөліктің инвентарлық бағасы иесіне байланысты есептелген (колхоз, мемлекеттік мекемелер, әскери бөлім немесе жекеменшік иесі).

Қылмыстың субъективтік жағын талқылау барысында да даулы мәселелер туындап жатқан.

1965 ж. 9 сәуіріндегі КСРО Жоғарғы соты Пленумының қаулысында «автокөлік қылмыстарындағы кінәлінің ережелерді бұзуға қатысты... қасақана ой формасында, сондай-ақ абайсыздық формасында да, ал туындаған салдарға те абайсыздық формасында ғана көрініс табуы мүмкіндігі көрсетілген[12].

1970 жылғы 6 қазанда КСРО Жоғарғы соты Пленумының қаулысын қабылдағанға дейін жүргізуші куәлігі жоқ немесе мас күйде автокөлікті жүргізген тұлғалар «көлік құралдарын жүргізуші тұлғалардың көлік қозғалысы мен көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзу» ҚК-тің 217 бабы бойынша жауап берген. Пленум аталған қаулыда осындай жағдайларда жүргізушілердің әрекеттері «техникалық ақауы бар көлік құралдарын пайдалануға шығару» ҚК-тің 218 бабы бойынша, ал нақты жүргізген тұлғалар әрекеттері ҚК-тің 218 бабы бойынша саралауға жатқызылады. Егер жүргізуші өкілетті лауазымды тұлға немесе Мемавтоинспекция

қызметкері автокөлікті жүргізуден оны аластатқан жағдайда автокөлікті жүргізуден бас тартқан жағдайда оның жауапкершілігі ескерілмейді.

«Көлік құралдарын жүргізуші тұлғалардың көлік қозғалысы мен көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзу» ҚК-тің 217 бабының өзінің бастапқы редакциясында орын алған салдар қауіпінің деңгейінің сипатын қандай да ескерусіз әрекет үшін жауапкершілікті қарастырған. Бұл, әрине заңдағы ауыр ақау болып табылады. 1968ж. енгізілген өзгерістер нәтижесінде 217 бап келесі үш құрамды қамти бастаған: жай (217 баптың 1 бөлімі), білікті (217 баптың 2 бөлімі) және аса білікті (217 баптың 3 бөлімі) [13].

Аталмыш қылмыстың құрамы жеңіл және орташа ауырлықты дене жарақатын, айтарлықтай материалдық шығынға жол берілген заңбұзушылық барысында жай болып танылған.

Жәбірленушіге ауыр дене жарақаттарын тигізген немесе өлім әкелген жағдайда құрам білікті болып есептеледі.

Аса білікті құрам өзінің белгісі ретінде жүргізуші жол берген заңбұзушылықтар нәтижесінде екі немесе одан астам тұлғалардың өлімін қарастырады.

1968 ж. «қала, елді мекендер көшелері және жолдары бойынша қозғалыс Ережелері мен автокөлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзғаны үшін әкімшілік жауапкершілікті күшейту туралы» Қазақ ССР-інің Жоғарғы кеңесінің Жарлығымен көлік құралдарын мас күйде жүргізгені үшін қылмыстық жауапкершілік белгіленген. ҚазССР-інің ҚК-іне осындай заңбұзушылық үшін бір жылдың ішінде әкімшілік жазалау шарасы қолданылатын жүргізуші куәлігі жоқ тұлғаның мас күйде көлік құралдарын жүргізуді қарастыратын 217-1 бабы енгізілген[14].

ҚК-ке аталмыш норманы енгізу жол оқиғаларының көпшілігі мас күйде көлікті жүргізу барысында орын алатындығынан туындаған. Аталған норма әкімшілік преюдицияны бекіту барысында әрекет етеді, яғни ұқсас заңбұзушылықтар үшін қолданыс мерзімі өтпеген немесе белгіленген тәртіпте алынбаған әкімшілік жазалау шарасы болған жағдайда әрекет етеді.

Бастапқы редакциясында «Лауазымды тұлғалардың машиналарды пайдалану ережелерін бұзу» ретінде айтылатын ҚК-тің 218 бабы кейінірек «Техникалық ақауы бар көлік құралдарын пайдалануға шығару» деп аталған және тиісінше баптың диспозициясын айтарлық түзету жүзеге асырылған[15].

Ақаулы көлікті пайдалануға шығару салдарынан жекеменшік техникалық ақауы бар көлік құралында жұмыс істеуге рұқсат беруге немесе жолға шығуға рұқсат беруге байланысты әрекеттер орын алған. Пайдалану ережелерін өзге де дөрекі бұзуларға жүргізуші мен көлік жұмысын дұрыс ұйымдастырмау жатқызылады.

ҚК-тің 217 бапта көрсетілген заңбұзушылық нәтижесінде салдардың орын алуы қылмыс құрамының міндетті элементі болып есептеледі.

ҚК-тің 218 бабы бойынша бастапқы редакциясымен салыстырғанда, тек көлік мекемелерінің басшылары ғана емес, сонымен қатар көлік құралдарының жүргізушілері, жеке көлік иелері де қылмыс субъектісі болып табылады.

Қазақ ССР-інің Жоғарғы соты Пленумының 1970 жылғы 6 қазандағы қаулысында көлік құралының жүргізушісіне немесе иесіне қолданыстағы ережелерді бұза отырып, көлікті жүргізуді осы көлік түрін жүргізуге құқы жоқ тұлғаға бергені үшін ҚазССР-інің ҚК-інің 218 бабы бойынша жауапкершілік артылатындығын (РСФСР ҚК 211 «2» бабы, тиісінше басқа одақтас республикалардың ҚК баптары), ал нақты жүргізген тұлғаға - ҚазССР ҚК-інің 217 бабы бойынша және басқа одақтас республикалардың тиісті баптары бойынша жауапкершілік артылатындығын түсіндірген болатын.

Жаңа Қылмыстық кодекстерін қабылдағанға дейін автокөлік құралдарын айдап кету кей жағдайларда бұзақылық ретінде, ал басқа жағдайларда ұрлық немесе өз бетімен жүргізу ретінде сараланған. Аталмыш қылмыстық құрамы КСРО-да алғашқылардың бірі болып, ҚазССР қылмыстық кодексінде қабылданған (221 бап «көлік құралдарын айдап кету»). 1960-1961 ж.ж. арнайы бап сондай-ақ, Грузин ССР-інің, Әзірбайжан ССР-інің, Тәжік және Түркімен одақтас республикаларының қылмыстық кодекстеріне енгізілген болатын. Кейінірек – 1965 жылы РСФСР ҚК-іне, 1968 жылы – Украин ССР-інің ҚК-іне, ал 1969 жылы Эстон ССР-інің ҚК-іне де енгізілді.

Көліктегі қауіпсіздікті қорғау туралы қолданыстағы ережелерді бұзу екі бөлімнен тұратын ҚазССР-інің ҚК-інің 222 бабында қарастырылған. 1 бөлімде ауыр салдар тудырған теміржол, су, автокөлік және арбалы көлік ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілік белгіленген. Диспозиция бланкетті түрде жасалған. Ережелерді тиісті министрліктер, ведомстволар, жергілікті билік органдары жасап шығарған және көлік қозғалысына қатысты салалардағы азаматтар әрекеттерінің түрлі тараптарын реттеген. Мысалы, осындай ережелерге КСРО тасымал жолдар министрлігі бекіткен Жол қозғалысы Ережелері, автоарбалы көліктің жүру Ережелері, теміржол өткелдері арқылы аса ауыр және үлкен көлемді жүкті тасымалдау Ережелері мен теміржол төсемі арқылы мал айдап өту Ережелері және т.б. жатқызылған. Сот тәжірибесінде қасақаналық жолымен кетпеген, құрамның міндетті белгілері ретінде қаскөйлік қарастырылған. Әдебиетте қылмыс субъектісі сан қилы сипатталған. Бір автор «көлікте қолданылатын ережелерді бұзу» РСФСР ҚК-інің 213 бабында (ҚазССР ҚК-інің 222 бабы «көліктегі қауіпсіздікті қорғау туралы ережелерді бұзу») РСФСР ҚК 211 бабының «көлік құралдарын жүргізетін тұлғалардың қозғалыс қауіпсіздігі мен көлікті пайдалану ережелерін бұзуы» (ҚазССР ҚК-інің 217 бабы «көлік құралдарын жүргізетін тұлғалардың қозғалыс қауіпсіздігі мен көлікті пайдалану ережелерін бұзуы») көрсетілген тұлғалар жауап бермейтіндігін алға тартады[16].

КСРО Жоғарғы соты Пленумының 1970 жылғы 6 қазандағы қаулысында РСФСР ҚК (ҚазССР ҚК-інің 222 бабы) 213 бапта қарастырылған қылмыс субъектісі жүргіншілер, велосипедистер, мотоциклистер, сонымен

қатар ҚазССР ҚК-інің 217, 217 «1», 218, 71, 239 баптарында және басқа одақтас республикалардың тиісті баптарында келтірілмеген басқа да 16 жасқа жетпеген жеке тұлғалар болып табылатындығы түсіндірілген.

222 бабының екінші бөлімінде өз бетімен қажетсіз стоп-кранмен поезды тоқтату немесе сигналдарды шектен тыс қолданғаны үшін жауапкершілік белгіленген. Өз бетімен қажетсіз стоп-кранмен поезды тоқтатқаны үшін қылмыстық жауапкершілік бастапқыда 1941 ж. 9 сәуірдегі КСРО Жоғарғы кеңесінің Президиумының жарлығымен осы заңнамалық акт күшін жойған болып есептеледі[17].

ҚазССР ҚК-інен басқа, 1960-1961 ж.ж. күшіне енген одақтас республикалардың қылмыстық кодекстерінде мұндай нормалар болған жоқ. 1963ж. 3 маусымдағы РСФСР Жоғарғы кеңесінің Президиумының жарлығымен ҚК 213 «1» бабымен толықтырылған, онда аталған әрекеттер қайтадан қылмыстық тұрғыдан жазаланатын болып танылған. 1963-1966 жж. Басқа одақтас республикаларда да өздерінің қылмыстық кодекстеріне тиісті толықтырулар мен өзгерістер енгізілген.

Аталған қылмыстар үшін жауапкершілік субъектісі тек жеке тұлғалар ғана емес, сонымен қатар теміржол қызметкерлері де бола алады (жолсеріктер, бригадирлер, теміржол вагон-ресторандарының жұмысшылары мен басқалары.).

XX ғасырдың екінші жартысында жаңа, бұрыннан белгісіз – әуе кемелерін айдап кету сияқты қылмыстық қол сұғушылықтың түрі тарала бастады. Өткен ғасырдың 70-жылдары дүние жүзі бойынша ұшақтарды айдап кетудің екі жүзден астам оқиғасы тіркелген[18].

1970 ж. 25 қарашада БҰҰ Ассамблеясы Секретариатының XXV сессиясы әуеде ұшақтарды басып алу кінәлі тұлғаларды қылмыстық қудалауды белгілеу ұсынылған резолюция қабылдады. 1970 ж. 16 желтоқсанда 76 мемлекет қатысқан, сонымен қатар КСРО, УССР және БССР делегациясының қатысуымен Гаагада (Нидерланды) өткен Халықаралық конференцияда әдетте әуедегі пираттық деп аталатын, әуе кемесін заңсыз басып алумен күрес жөніндегі Конвенция қабылданған, ал 1971 ж. 7 тамызда оны Кеңес Одағы ратификациялаған болатын. 1971 ж. 14 қазанда аталмыш конвенция күшіне енді. БҰҰ Конвенциясының ұйғарымын орындау мақсатында ССР Жоғарғы кеңесінің Президиумы 1973ж. 3 қаңтарда «Әуе кемесін айдап кеткені үшін қылмыстық жауапкершілік туралы» [19] Жарлығын қабылдады, соған сәйкес Қазақ ССР-інің Жоғарғы кеңесінің Президиумы ҚазССР-інің ҚК-інің 223-1 бабындағы «Көлік қылмыстары» қосымша бөлімін келесі редакцияда қаулы етті:

Күш қолдану немесе қауіп төндіру арқылы жасалған немесе әуе кемесінің апатын немесе басқа да ауыр салдар туындатқан айдап кету мақсатында осындай кемені басып алу немесе жердегі немесе ұшу барысындағы әуе кемесін айдап кету – мүлікті тәркілеу арқылы немесе тәркілеусіз 5 жылдан 15 жылға дейін бас еркіндігінен айыру арқылы жазаланады. Осы баптың 1 және 2 бөлімдерінде қарастырылған, адамдардың қазаға немесе ауыр дене жарақаттарына ұшырауына әкеліп соқтыратын әрекеттер – мүлікті тәркілеу арқылы 8-ден 15 жылға дейін бас еркіндігінен айыру немесе өлім жазасымен қоса мүлікті тәркілеу арқылы жазаланады[20].

Халықаралық құқықпен бірге кеңестік заңнамада әуе кемесі ұғымы нақтыланбаған. Осы мәселені шешу барысында әуе кемесін әуе жастықшасындағы аппараттан басқа, ауа ортасындағы реакция әсерінің көмегімен әуе кеңістігінде қалқи алатын ұшу аппаратын әуе кемесі деп есептейтін халықаралық стандартты басшылыққа алу ұсынылған[21]. Айдап кетудің мәнін кез келген мақсаттағы және кез келген ұлттық меншіктегі әуе кемесін, азаматтық құтқару, әскери, санитарлық, сонымен қатар шетелдік мемлекеттер мен олардың компанияларының әуе кемелерін түсінген жөн. Н.Иванов, М.Михайлов «Айдап кету» ұғымын әуе кемесін жеке немесе басқа да қоғамға қарсы мақсаттарда өздігінен басып алумен байланыстырған. Мұндай шектеу заңнан бастау алмаған, өйткені дәлелдер айдап кету құрамын міндетті түрде мойындау ретінде қосылған.

1970ж. дейін шекара арқылы ұшақты айдап кету барысында қылмыскерлер жауапкершіліктен құтылу үмітінде өздерінде саяси көзқарастарының болуына сілтеме жасай отырып, осындай жолмен өздеріне қорғану құқығын ұсынуды пайдаланғысы келеді. 1970ж. Гаага конвенциясын қабылдағаннан кейін осы Конвенцияның 7 бабында қарастырылған «шартпен» осындай негіздер алынып тасталуы тиіс еді, аумағында қылмыскер орын тепкен мемлекет, егер оны шығарып бермесе, қандай да бір ерекшеліксіз және оның аумағында қылмыс жасалғанына қарамастан, істі өзінің құзыретті органдарына қылмыстық қудалау мақсатында тапсыруға міндетті болып табылады. Осы органдар ауыр сипатты кез келген әдеттегі қылмыс жағдайындағыдай түрде осы мемлекеттің заңнамасына сәйкес шешім қабылдайды. Алайда, кейбір шетелдік авторлар Гаага конвенциясының ұшақтарды айдап кету барысында саяси ұстанымдарды және осылайша кінәлілердің жауапкершіліктен және жазадан құтылу мүмкіндігін ескеруге тыйым салмайтындығын қадап айтады[22]. Айтылғандарды назарға ала отырып, 1971 ж. 15 қазанда Батуми-Сухуми бағыты бойынша, яғни бұрынғы КСРО-ның әуе кеңістігі шегінде ұшып бара жатқан, 45 жолаушысы бар АН-24 жолаушылар ұшағының салонында орын алған оқиғаға кішігірім экскурс жасағанымыз артық болмас. Ұшу барысында қаруланған екі жолаушы (әкелі-балалы Бразинскийлер, баласы кәмелетке толмаған) экипажға шабуыл жасап, борттағы жолсерік Н.Курченконы өлтіріп, кеме командирі П.Л. Чахракай мен штурман В.Н. Фадеевті ауыр жарақаттаған, экипажды бағытты өзгертуге мәжбүрлеп, ұшақты Трабзон (Түркия) қаласының әуежайына қондырған болатын. Оқиға жағдайын бағалау барысында саяси ұстанымдардың кірігуі нәтижесінде, сонымен қатар Түркияның КСРО-мен мемлекетаралық қарым-қатынастарының күрделі болғандығынан Бразинскийлер жасаған ісі үшін қылмыстық жазадан қашып құтылды. Түркия үкіметі КСРО-ға қылмысты іс үшін жауапкершілікке тарту мақсатында Бразинскийлерді беруден бас тартқан.

Конвенцияға сәйкес, қылмыс жасаған кінәлі тұлғалардың мемлекеттік қатыстылығының маңызы болмаған.

ҚК-тің 223 бабында қылмыстың үш құрамы қамтылады. 1 бөлімде қарастырылған құрам ресми түрде құралған – жауапкершілік жасалған әрекет фактісі, яғни әуе кемесін басып алу үшін артылады. Материалдық

кылмыстар ретінде құралған 2 және 3 бөлімдерімен қарастырылған басқа екі құрам да оларда көрсетілген қауіпті салдардың белгісі ретінде қамтылады (жәбірленушілердің ауыр дене жарақаттары мен өлімі).

Ұшақты басып алу барысында күштеу акциясы әсіресе, экипаж немесе әуе кемесінде қызмет ететін қызметкерлерге ғана емес, айдап кетушілердің әрекеттеріне қарсылық көрсете алатын жолаушылар құрамының тұлғаларына да қарсы бағытталуы мүмкін. Кінәлілердің әрекеттері ұшақты басып алу және оны айдап кету ойымен ғана сипатталады, ал кінә салдарына қатысты қасақана (тікелей немесе жанама) немесе абайсыз болуы мүмкін. Кейбір авторлар айдап кетушінің өз әрекеттерінің салдарына психикалық қарым-қатынасын талдай келе, оларға кінәнің абайсыз формасын ескермейді[23]. ҚК-тің 223 бабының 3 бөлімі бойынша әрекеттерді саралау үшін тым болмаса бір адамға онда аталған салдар тигізу жеткілікті болып табылған. Экипаж мүшелері, әуежайда қызмет ететін қызметкерлер, жолаушылар және басқа да бөгде тұлғалар жәбірленуші болуы мүмкін. Теміржол, су және әуе көлігіне жататын әрекеттерді криминализациялау тарихына үңіле отырып (1926 ж. РСФСР ҚК 59 «Зв» бабы), осы нормаға көлік қылмыстары туралы істер бойынша сот тәжірибесінде анағұрлым жиі пайдаланалатын болу жазылғанын атап өткен жөн, бұған оның «каучукті» заңнамалық құрылымы себепші болған. Әрекеттердің шамалы тізімін қамтыған диспозицияның бланкетті сипаты жауапкершілікке теміржол, теңіз және өзен көлігінің пайдалану және қозғалыс ережелерін бұзудың барлығын қамтыған кең шеңберлі әрекеттерді жатқызуға мүмкіндік берді. Объективті жағын «еңбек тәртібін бұзу» ретінде сипаттау соттың қарау саласын шексіз кеңейтіп жіберді. Көлік қылмыстарының саласында қылмыстық заңнаманың қалыптасуын тарихи шолу қарастырылатын нормалар топтарын дамытудағы белгілі бір тенденцияларды анықтау мүмкіндігін береді.

Біріншіден, заңнамада бірден бірнеше көлік түрлеріне қол сұғушылық үшін жауапкершілікті қарастыратын нормаларды жасау бағыты байқалады.

Екіншіден, көлік қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігін реттеуге жатпайтын ережелерді қылмыстық бұзу қатарына қосу есебінен көлік қылмыстары ұғымына шектен тыс кең түсіндірмелер берілген.

Үшіншіден, жеткілікті негізсіз субъектіні жазалау жасын кеміту арқылы – олардың жеке түрлері үшін 12 жылға дейін және санкцияға жазаның жоғары шарасы – өлім жазасын қосу (1926ж. РСФСР ҚК-інің 59 «Зв» бабы).

1959ж. ҚазССР ҚК-ін қабылдағаннан кейін көлік қылмыстарының саласындағы заңнаманы дамыту бағыттарын талдау келесі ерекшеліктерді байқауға мүмкіндік береді.

Біріншіден, жаңа ҚК-те бұрыннан белгілі көлік қылмыстарының бірқатары айтарлықтай трансформацияға ұшыраған. Ең алдымен, ол келесілерге әсер еткен: теміржол, су және әуе көлігі жұмысшыларының еңбек тәртібін бұзуы (1926ж. РСФСР ҚК-інің 59 «Зв» бабы).

Екіншіден, көлік құралдарының қозғалыс және пайдалану қауіпсіздігіне қол сұғушылықтардың бірқатары (үш құрам) «Көлік қылмыстары» бөлімінен тыс қалып, қылмыстық кодекстің «Әскери қылмыстар» атты он екінші бөліміне орналастырылған, бұл, әрине, қылмыстық-құқықтық нормаларды жүйелеу туралығын бұзады.

Үшіншіден, қолданысқа енгізу сәтінде ҚазССР ҚК-і криминализацияға ұшыраған: автотөлемдік пен қалалық электр көлігінің қозғалыс және пайдалану қауіпсіздігінің ережелерін бұзу (ҚК-тің 217 бабы), ақаулы көлік құралдарын пайдалануға шығару (ҚК-тің 218 бабы), көлік құралдарын өз бетімен айдап кету (ҚК-тің 221 бабы), әуе тасымалдарын қорғау ережелерін бұзу (ҚК-тің 223 бабы). Әрі қарай да осы саладағы криминализация процестері өзінің жалғасын тапты. Бөлімге 1990 жылғы 23 қазандағы КСРО заңымен көлік қылмыстары үшін жауапкершілік туралы жаңа нормалар (217-1, 217-2, 217-3 баптары) негізінде теміржол, су және әуе автотөлемді немесе магистралды құбыр көлігінің жұмысшыларын өзінің қызметтік міндеттемелерін орындамауға мәжбүрлеу, теңіз немесе өзен кемесін, теміржолдың жылжымалы құрамын айдап кету немесе басып алғаны үшін жауапкершілік енгізілген, соған сәйкес 1959ж. ҚазССР ҚК-іне толықтырулар жасалған. Жаңа құрамдар енгізілген қатар, бұрынна бар және жаңадан жасалған құрамдарға жаңа саралаушы белгілер енгізілген. 1968 жылы 217 бап бірнеше тұлғалардың өлімі түріндегі салдары бар қылмыстың саралаушы белгісі ретінде 6 бөліммен толықтырылған. 1982 жылдан бастап, осындай күштеуді қолдану қауіпсіздігі немесе жәбірленушінің өмірі мен денсаулығы үшін қауіпті болып табылмайтын күштеумен байланысты (ҚК-тің 221 бабының 2 бөлімі) немесе жәбірленушінің өмірі мен денсаулығы үшін қауіпті болып табылатын күштеумен байланысты (ҚК-тің 221 бабының 3 бөлімі) топтасқан тұлғалардың алдын ала келісімі бойынша жасалған айдап кету көлік құралдарын айдап кетудің саралаушы түрлері ретінде таныла бастады.

ҚазССР-інің ҚК-інде көліктегі қылмыстар үшін жауапкершілікті қарастырған нормалар тұтас алғанда сол кезеңде елдегі қылмыстық-құқықтық теория мен тәжірибенің қол жеткізілген даму деңгейіне жауап берген.

Көлік құралдарын Қазақ ССР-інің Қылмыстық кодексінде дербес бөлімге біріктіру басқа одақтас республикалардың (оның ішінде, РСФСР ҚК, Армян және Молдаван ССР-інің Қылмыстық кодекстерінен басқа) ұстанымдарына қарағанда, толық негізді болып табылды. Көлік құралдары құрамдарының Қылмыстық кодексінің түрлі бөлімдері бойынша шашыраңқылығы осы одақтас республикалардың қылмыстық заңнамасының көзге ұрар кемшілігі болып табылған[24]. Қылмыстық құқық жасамның дамуындағы соңғы жылдар оқиғалары 1959ж. ҚазССР-інің ҚК-індегі көліктегі қылмыстар үшін жауапкершілік туралы нормаларды жүйелі орналастыру ісінің теориялық және практикалық дұрыстығын көрнекті түрде растайды, бұл өздерінің жаңа қылмыстық кодекстерінде көліктің қауіпсіз жұмысына қол сұғушылықтарды ҚК-тің айрықша бөлімінің тарауында даралайтын РФ және басқа да одақтас республикалар үшін үлгі ретінде қызмет етеді.

Кенес кезеңіндегі қылмыстық заңнама дамуының ретроспективті шолуын аяқтай отырып, міндетті түрде елдің басынан өткерген жағымды және жағымсыз тарихи тәжірибесін ескере отырып, қазіргі қолданыстағы қылмыстық заңнаманы ғылыми-тәжірибелік тұрғыдан түсіндіру қажеттілігі туралы атап өткен жөн.

1. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. - М., 1970. - С.10-11.
2. Глистин В.К. Курс советского уголовного права. – Ленинград, 1981. - Т.5. - с.68.
3. Постановление Пленум Верховного Совета СССР от 26 мая 1932 г.
4. Постановлении Пленума Верховного Совета СССР от 15 сентября 1950г.
5. Преступления против общественной безопасности, общественного порядка «Здоровья населения» Курс советского уголовного права. Т.6 М. 1971 с. 407.
6. Правила дорожного движения. Алма-Ата, 1978.
7. Постановление Пленума Верховного Суда ССР от 6 октября 1970г. «О судебной практике, о транспортных преступлениях»
8. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г.
9. Советская юстиция М. 1968г. с. 66
10. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. - М., 1970. - с. 31.
11. Правила судебно-медицинского определения степени тяжести телесных повреждений. – М., 1978.
12. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 9 апреля 1965 г. // Сборник постановлений Пленума Верховного Суда ССР, 1924-1970. - М., 1970. – с.492.
13. Указ Верховного совета Казахской ССР от 28 июня, 1968 года // Ведомости Верховного совета Казахской ССР. – 1968. - №28.
14. Указ Верховного совета Казахской ССР от 28 июля, 1968 года // Ведомости Верховного совета Казахской ССР. – 1968. - №28.
15. Указ Верховного совета Казахской ССР от 28 июня, 1968 года // Ведомости Верховного совета Казахской ССР. – 1968. - №28.
16. Научно-практической комментарий к УК РСФСР. - М. 1964. - с. 445.
17. Ведомости Верховного Совета ССР. 1960 г. М.с.465.
18. Иванов Н, Михайлов М. Ответственность за угон воздушного судна. «Советская юстиция» 1973. №11. - с. 14.
19. Ведомости Верховного Совета СССР. 1973, №1 с.3
20. Указ Верховного совета Казахской ССР от 9 марта 1973 года // Ведомости Верховного совета Казахской ССР. – 1973. - №11.
21. Иванов Н, Михайлов М. Ответственность за угон воздушного судна. «Советская юстиция» 1973. №11. - С. 14.
22. Малеев Ю.К. Принцип «выдать или наказать» в отношении преступления «незаконный захват воздушного судна» Советское государство, 1971. №10 с. 101-105.
23. Глистин В.К. Транспортные преступления. Курс советского уголовного права. Т.5 Л. 1981.- С.121.
24. Коробеев А.И. Транспортные преступления. - М., 1999. – С. 30.

В статье рассмотрены некоторые вопросы развития уголовного законодательства Казахстана регламентирующего ответственность за транспортные преступления.

Г.С. Отарбаев

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ОВД СНГ В БОРЬБЕ С ТЕРРОРИЗМОМ

Анализ террористической деятельности показывает, что наличие у террористов единомышленников за пределами государств и материально-финансовые возможности террористических организаций позволяют им беспрепятственно перемещаться через государственные границы для развития своей незаконной деятельности.

Т.М. Нарикбаев отмечает особенности транснациональной преступности, к которой относит и международную террористическую деятельность, заключающиеся в следующем: гибкость и подвижность, обеспеченные отсутствием жесткой структуры, для которой свойственна пирамидальное организационное построение; изолированность главарей от непосредственной преступной деятельности; быстрое реагирование на меры, принимаемые правоохранительными органами; способность перемещаться по территориям различных государств, в целях укрытия преступников, особенно в странах, где уголовное правосудие и правоохранительные органы намного слабее [1.С.10,11].

Изучение деятельности террористов в пораженных терроризмом регионах СНГ определила приоритетные направления по пресечению, выявлению, устранению причин и условий, способствующих развитию терроризма. Предмет и содержание борьбы с терроризмом в известной степени производны от объекта исследования, имеется в виду, что борьба с терроризмом должна адекватно по форме и содержанию отражать реальные действия органов внутренних дел СНГ их согласованное проведение совместных мероприятий, обмен информацией и других аспектов, касающихся взаимодействия. На вопрос анкетирования сотрудников ОВД: «Необходимо ли взаимодействие органов внутренних дел СНГ в сфере борьбы с терроризмом?», опрошенные сотрудники ответили «Да» - 100%. Результаты опроса нет необходимости комментировать, они показывают безусловную необходимость осуществления взаимодействия органов внутренних дел в борьбе с терроризмом. Эффективность взаимодействия органов внутренних дел СНГ можно достигнуть путем обеспечения неукоснительного выполнения договоренностей и обязательств, принятых в рамках СМВД.

Г.В. Андреев, рассматривая проблемы взаимодействия, отмечает: «Это положение предопределяет объективное развитие согласованной деятельности органов стран СНГ, но уровень их взаимодействия не соответствует тем задачам, которые обусловлены современной оперативной обстановкой»[2.С.6].

На вопрос анкеты: «Как вы оцениваете состояние взаимодействия правоохранительных органов Республики Казахстан в сфере борьбы с терроризмом?», опрошенные сотрудники ОВД ответили: в достаточной степени отвечает требованиям борьбы с терроризмом – 19,35%, не отвечает требованиям борьбы с терроризмом – 58,07%, затрудняюсь ответить – 22,58% (см. приложение В). Результаты опроса показывают, что основная масса респондентов 58,07% указали, что взаимодействие правоохранительных органов в борьбе с терроризмом в достаточной степени не отвечает требованиям. Рассмотрим, какие процессы влияли на развитие взаимодействия органов внутренних дел стран СНГ, для чего мы считаем необходимым провести его ретроспективный анализ.

Ж.Т. Успанов в своей монографии указывает: «Распад СССР и ликвидация союзных правоохранительных структур неизбежно привели к разрушению согласованной системы противостояния преступности.