

4) опроса с их согласия лиц, предположительно владеющих информацией, относящейся к уголовному делу.

Сведения, полученные в ходе опроса, могут быть использованы в качестве доказательств, после допроса лица органом, ведущим уголовный процесс, проведенного в порядке, установленном настоящим Кодексом.

При невозможности допроса ранее опрошенного лица указанные сведения могут быть использованы в качестве доказательств непосредственно, при этом подлинность подписи ранее опрошенного лица должна быть удостоверена в установленном законом порядке».

В указанной норме закона прослеживается передача функций иницируемых стороной защиты, стороне осуществляющей функции уголовного преследования, фактически на усмотрение необходимость производства следственных действий, исполнения заявляемых ходатайств. Таким образом, положения анализируемого закона носят незавершенный характер, ввиду отсутствия механизма реализации законных требований адвоката. Следует признать, что орган уголовного преследования в целях исполнения законных требований в рамках осуществления процессуальных действия, имея полномочия от имени закона и государства испытывает сложности, по представлению материалов, от юридических лиц, дачи показаний физическими лицами. Адвокат в этих случаях вообще находится в крайне сложном положении. Поэтому внесение очередных изменений и дополнений в различные законодательные акты не способствует реализации в полной мере равноправия сторон. Следует комплексно рассматривать необходимость принятия Закона РК «О квалифицированной юридической помощи», в котором бы предусматривали права, обязанности, механизм, порядок осуществления деятельности по производству процессуальных действий. Обозначался статус адвоката в структуре участников уголовного процесса, последствия неисполнения требований адвоката в рамках всего правоохранительного законодательства.

1.Гражданский процесс: учебник для юридических вузов /под ред. проф. М.К.Треушникова. – М.: Новый Юрист, 1998. С. 34.

In the article the role of barrister in ensurance of contest and equality of parties, the necessity of adoption of the RK Law “About quillified legal help”, in which barrister’s duties and rights,, mechanism and order of carrying out activity on producing procedural actions, consequences of not fulfilling barrister’s legal demands should be foreseen, complex of measures, directing to increasing barrister’s status in criminal procedure are suggested.

Мақалада қорғаушының екі жақты тең құқылылығы мен бәсекені қамтамасыз етуі, қорғаушының құқығын, міндеттерін, тегігін, іс жүргізушілік әрекеттің өндірісі бойынша жүзеге асыру тәртібін, қорғаушының заңды талаптарының орындалмау тәртібін қарастыратын ҚР «Білікті заңды көмек көрсету туралы» Заңының қабылдануының қажеттілігін қарастырып, қылмыстық іс жүргізудегі қорғаушы дәрежесін көтеруге бағытталған шаралар кешені ұсынылады.

Б.А. Бегалиев

О НЕКОТОРЫХ ПРИЧИНАХ И УСЛОВИЯХ, СПОСОБСТВУЮЩИХ СОВЕРШЕНИЮ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА СУДОХОДНОМ ТРАНСПОРТЕ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

«Судоходство – использование водных путей для передвижения разнообразных средств транспорта: судов, паромов, технического и вспомогательного флота: буксиров, ледаколов, гидрографических судов и т.д. Наиболее крупную роль играет торговое судоходство, занимающееся перевозкой пассажиров и грузов» [1, с.244].

Значительный уровень аварийности наблюдается на морском и речном флоте. Так, по данным ассоциации страховщиков, в результате аварий ежегодно в мире получают повреждения около 8000 судов. По другим сведениям, за последние 25 лет в мире погибло 1500 судов. Только за период с 2000 по 2005 гг. на морском и речном флоте РК произошло свыше 200 происшествий. В 2003г. уровень аварийности на судах возрос, по сравнению с предыдущим годом, на 39%, что в абсолютных показателях составило 43 происшествия. О неблагоприятном положении с соблюдением правил безопасности движения и эксплуатации судоходного транспорта свидетельствуют последние авиакатастрофы. Сложившаяся ситуация, помимо причин социально-экономического характера, объясняется отсутствием комплексного научного подхода к решению проблемы обеспечения безопасности движения, недостаточной научной разработкой современных правовых средств борьбы с аварийностью на транспорте, серьезными упущениями в организации работы правоохранительных органов по ее предупреждению. Все это и обуславливает необходимость активизации исследований теоретических, организационных, правовых, технических и многих других вопросов, относящихся к

борьбе с транспортными происшествиями, в том числе и с выявлением причин совершения преступлений на судоходном транспорте.

В современном обществе, в условиях интенсивного развития транспорта, нельзя переоценить роль права, в том числе и уголовного права, в обеспечении неукоснительного соблюдения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Однако его позитивное воздействие в этой области представляется недостаточным в силу определенного несовершенства законодательного регулирования ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. В определенной корректировке, в том числе в сторону усиления уголовной ответственности, нуждается и судебная практика по уголовным делам этой категории. Проблеме борьбы с совершением судоходных преступлений уделялось достаточно пристальное внимание, ей посвящено немало монографий, диссертаций и других научных работ.

«Одним из важных аспектов судоходства является присутствие военного флота прикаспийских государств на Каспии. Такое присутствие на Каспии необходимо для обеспечения региональной безопасности в этом районе. Каспий - зона национальных интересов прикаспийских государств и его охрана является их задачей. Но вот вопрос о присутствии военных кораблей неприкаспийских государств должен решаться категорично отрицательно, исходя из национальной безопасности отдельно взятых прикаспийских государств и всего региона в целом. Кстати, такое присутствие противоречит положениям российско-иранского договора 1940 года и желательно заключить многосторонний договор о коллективных мерах безопасности прикаспийских государств. Заход в порты прикаспийских государств военных кораблей возможен по разрешению властей прибрежного государства, полученного в дипломатическом порядке» [2, с.21-22].

Водные пути в целом находятся, на наш взгляд, в удовлетворительном состоянии. Но вместе с тем, в работе по обеспечению безопасности судоходства имеются ряд отдельных недостатков. Проанализировав данную методику проверки по вопросу Прокурорского надзора за применением законодательства об обеспечении безопасности, мы выявили следующее:

«Необходимость снижения трудоемкости и финансовых затрат на техническую эксплуатацию привела к переходу на систему обслуживания судов по фактическому состоянию. Отсутствие на многих судах в процессе эксплуатации диагностических средств и программного обеспечения поддержки принятия решения о техническом состоянии приводит к снижению показателей безопасности мореплавания, увеличению риска появления аварийной ситуации. Поэтому возросла роль технического диагностирования и прогнозирования технического состояния в процессе использования судна по назначению» [3, с.3]. Так, во всех рассматриваемых теплоходах установлены радиостанции УКВ типа «Кама», на которых отсутствует разрешение на эксплуатацию и на использование радиочастотного спектра, что является нарушением.

«Пользование экологически чистой водой входит составной частью в право на охрану здоровья человека, положение, с реализацией которого весьма неудовлетворительно. При практической реализации указанного родового права соответствующие субъекты сталкиваются с видовыми правами, среди которых заметное место занимает и право на экологически чистую воду» [4, с.3].

С проведенными проверками было установлено, каждое судно допускает грубейшие ошибки и нарушения законодательства, направленные на обеспечение безопасности судоходства, что влечет явную угрозу жизни и здоровью населения. В основном в каждом теплоходе отсутствуют емкости для сбора сточно-фекальных вод, отходы и фекалий сбрасываются в водный бассейн, практически у каждого судна отсутствуют документы, что является неприемлемым. Также существуют причины, которые способствуют совершению преступления на данном виде транспорта. К примеру, при проверке маломерных судов принадлежащих частным лицам, было установлено, что почти на всех маломерных судах не имеются бортовые номера, хотя все они были зарегистрированы в Управлении города, где находятся суда.

«В настоящее время в связи с бурным развитием судоходства во всем мире остро стоит проблема обеспечения безопасности движения морских судов, особенно в акваториях, где существует интенсивный трафик движения судов, в узких проливах, прибрежных зонах и т.п.» [5, с.3].

Несмотря на то, что в Восточно-Казахстанской области была проведена проверка соблюдения законодательства, направленного на обеспечение безопасности судоходства. И в ходе проверки было установлено, что на поднадзорных Восточно-Казахстанской транспортной прокуратуре судоходных водных путях нарушаются требования законодательства РК, что также способствует совершению преступления. В частности, на судоходных пролетах мостов должны быть полосы, указывающие отметку расчетного судоходного уровня, указатели высоты подмостового габарита и кромок судового хода в судоходных пролетах, что также не соответствует обеспечению безопасности. Перевозка людей, не соответствующая критериям перевозки людей на борту, перевозка наркотических средств,

психотропных веществ, перевозка оружия, незаконная ловля рыб и других морских моллюсков, также является нарушением и причиной преступления на водном транспорте.

«Установлено, что функции, которые выполняет водохозяйственные комплексы (ВХК), сложны и разнообразны: распределение водных ресурсов между участниками комплекса, обеспечение санитарных, рыбохозяйственных, транспортных и других пропусков воды из водохранилищ, управление работой водопропускных и водозаборных сооружений, контроль качества воды. В последние годы на первый план выдвигаются еще и такие функции, как охрана окружающей среды, предотвращение загрязнения и нарушения экологического равновесия, рекреация» [6, с.6].

В современном обществе, в условиях интенсивного развития транспорта, нельзя переоценить роль права, в том числе и уголовного права, в обеспечении неукоснительного соблюдения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Однако его позитивное воздействие в этой области представляется недостаточным в силу определенного несовершенства законодательного регулирования ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. В определенной корректировке, в том числе в сторону усиления уголовной ответственности, нуждается и судебная практика по уголовным делам этой категории. Каждое судно не прошло осмотра противопожарной службы, документов на право эксплуатации маломерным судном ни у одного судна не имелось, что преследуется законом и создает явную угрозу безопасности судоходства. Согласно Постановлениям Правительства РК, «Об утверждении Правил лицензирования перевозок пассажиров и грузов», почти каждый второй владелец лицензии обязан соблюдать условия производства транспортных услуг, обеспечивающих безопасность граждан, окружающей среды, жизни, а также гарантию качества и защиты прав потребителей, однако, несмотря на это, некоторыми экипажами данные требования не соблюдались, что приводит к совершению преступления и нарушению порядка. Между тем, в связи с дальнейшим реформированием уголовного законодательства, особую остроту приобретает необходимость комплексного рассмотрения проблем противодействия преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта, соответствующего анализа норм об уголовной ответственности за эти преступления и выработки их оптимальной модели. Более того, в указанных судах комплект судовых документов находится не в полном объеме, многие экипажи не имели документов, подтверждающих право управлять судном, что влечет за собой неблагоприятные последствия. Все судна, находящиеся в Республике Казахстан, обязаны соблюдать требования норм противопожарного законодательства, несмотря на это, экипажи некоторых теплоходов нарушают данное требование.

Все вышеперечисленные нарушения основных норм Постановления Правительства РК об Утверждении Правил лицензирования перевозок пассажиров и грузов, опасных грузов на морском и речном транспорте в Республике Казахстан создают угрозу безопасности для перевозимых многими теплоходами и баржами людей и грузов.

На сегодняшний день из-за несовершенства нормативных правовых актов морской флот Казахстана функционирует намного ниже своих реальных возможностей. Более того, с 1 января 2010 года морские суда могут прекратить движение из-за того, что в существующем законодательстве действует требование о том, что со следующего года казахстанские суда могут выходить в море только под руководством казахстанского капитана. Перспективы развития казахстанского морского пароходства связаны, прежде всего, с развитием нефтедобычи на Каспийском шельфе, а также диверсификацией отечественного экспорта в западном и южном направлениях. Сегодня основными видами перевозимых на Каспии грузов являются нефть, сталь, лесоматериалы и бумага, доля которых составляет 72 процента от общего объема грузоперевозок.

По оценке Министерства транспорта и коммуникаций РК, к 2020 году масштабы морской добычи потребуют наличия 500-600 судов сервисного флота. Объемы экспорта казахстанских портов к 2025 году могут превысить 70 млн. тонн нефти и 3-5 млн. тонн сухих грузов в год, что предполагает иметь танкерный флот, состоящий из 20-40 судов, и сухогрузный флот - из 15-20 судов. Развитие морского транспорта в ожидаемых масштабах требует создания необходимой инфраструктуры - портов, терминалов, морских баз поддержки. Вышеуказанное обстоятельство, в свою очередь, ставит вопросы наличия соответствующих инвестиций, специалистов, развития сопутствующих производств. Комплексное видение путей решения этих вопросов у государства есть. Оно сформулировало его в двух основных стратегических инициативах. Во-первых, в Государственной программе освоения казахстанского сектора Каспийского моря, в которой представлен долгосрочный план развития инфраструктуры для поддержки морских проектов освоения нефтегазовых ресурсов, включая порты и морской флот.

Вторая инициатива - Транспортная стратегия Республики Казахстан с упором на развитие морского транспортного потенциала страны, в связи с чем принята отраслевая программа развития морского транспорта на 2006-2012 годы.

В основе данных стратегических инициатив - стремление превратить Казахстан в ведущую морскую державу в регионе Каспийского моря. На основании изложенного, руководствуясь ст. 24 Закона РК «О прокуратуре», немедленно следует принять меры к приостановлению маломерного судна, создающего угрозу жизни и здоровью граждан РК, для приостановления причин, способствующих совершению преступлений на судоходном транспорте.

1. Большая советская энциклопедия / под ред. Б.А. Введенского. – М., 1956. - 660с. Т. 41.
2. Хурчак Н.М. Международно-правовой статус Каспийского моря и международное экономическое сотрудничество прикаспийских государств: // автореферат дис. канд. юрид. наук: 12.00.10. – М., 2006. – 30 с.
3. Кобелева А.С. Модели и информационное обеспечение системы управления техническим состоянием судового энергетического оборудования: автореферат дис. канд. технич. наук: 05.13.06. – СПб., 2007. – 19 с.
4. Сасиев К.Х. Актуальные международно-правовые вопросы экологической защиты трансграничных водотоков в интересах здоровья человека: автореферат дис. канд. юрид. наук: 12.00.10. – М., 2008. -25с.
5. Липатова С.В. Исследование и разработка моделей экспертной системы морского мониторинга: автореферат дис. канд. технич. наук: 05.13.18. – Ульяновск, 2008. - 25с.
6. Яссер М.Р. Моделирование режимов попусков из Ассуанского водохранилища с учетом требований природно-хозяйственного комплекса нижнего течения р. Нил: автореферат дис. канд. технич. наук: 05.23.16. – М., 2007. - 32с.

Б.А. Бегалиевтің «Қазақстан Республикасының кеме көліктерінде жасалатын қылмыстардың жасалуының кейбір себептері және жағдайлары» атты түйінінде автормен қарастырылатын бағыттағы қылмыстың жасалуының проблемаларының негізгі үшкір мәселелері және осы бағыттағы қылмыстардың алдын алу мәселелері бойынша ұсыныстар берілген.

The B. A. Begaliev's article "About some reasons and conditions, promoting completion of the crimes on navigable transport in Republic Kazakhstan" author lit most sharp problems, appearing in the course of reluctances to criminal manifestations in considered direction, as well as are given offers on optimization of preventive activity.

Л.М. Сатанова

«ПОЛЕВОЕ УГОЛОВНОЕ УЛОЖЕНИЕ» И «УСТАВ ПОЛЕВОГО СУДОПРОИЗВОДСТВА» - ВОЕННО-УГОЛОВНЫЙ И УГОЛОВНО-ПРОЦЕССУАЛЬНЫЙ ЗАКОН АЛЕКСАНДРА I (1801-1825)

Обращаясь к общей характеристике судопроизводства военно-полевого суда, нельзя не отметить, что порядок судопроизводства дел представлял собой во времена Александра I неординарное явление в сфере русского судебного процесса, так как в полевом суде 1812 года практиковались гласность, устность, возможность защиты и отсутствие обязательного применения формальных доказательств-словом, такой порядок, который в усовершенствованном виде был введен даже в общегражданском уголовном суде империи только через полвека. Введение «Устава полевого судопроизводства» как относительно демократичного законодательного акта на фоне других нормативных документов, не могло не иметь своего благоприятного влияния на весь ход военного судопроизводства. Этот документ при отправлении правосудия настолько удовлетворял своему назначению, что, войдя целиком во II часть Военно-уголовного устава 1839 года, он действовал с незначительными изменениями 55 лет, вплоть до издания Военно-Судебного Устава 1867 года. В некоторых же местностях сохранял свою законную силу до 1889 года (в Омском, Иркутском и Приамурском военных округах). Полевое Уголовное Уложение состояло из семи глав, в которых предусматривались все важнейшие преступления, совершаемые в военное время. I-я глава Уложения содержала статьи об измене; II-я - о переходе на сторону врага; III-я - о побеге и отлучке с мест боевых действий; IV-я - о побеге и отлучках из армии; V-я - о неповиновении; VI-я - о краже или растрате армейского имущества; VII-я - о разбое, грабеже и насилии. Уложение содержало 73 статьи.

Общей части, как это было принято в более поздних кодексах, Уложение не имело. Статьи же общего характера заключались в Уставе полевого судопроизводства, как, например, «Образование военного суда», перечисление наказаний и порядок их назначения.

Преступления, указанные в Полевом Уложении, большей частью определялись юридическими терминами, и за их диспозицией следовала санкция. В иных же случаях санкция отсутствовала, но зато давалось ясное определение, что именно законодатель подразумевал под данным юридическим термином. Так, после 1 статьи, главы I - «об измене», во 2 статье следует определение измены, причем виновными в этом преступном деянии признаются: 1) изобличенные в переписке с кем-либо