

қоғамдық қауіпті сипат қылмыстың әрбір түрінің құрамдарында бейнеленген әлеуметтік белгілерінің сипаты мен құрылымымен анықталады. Ұрлықтың қоғамдық қауіпті сипаты бұзақылықтың немесе зорлаудың сипатындай болмайды, сол себепті, жасырын ниетті анықтау үшін, қоғамдық қауіптің нақты сипатын, қоғамның нақты мүдделерінің бұзылатындығын ұғынуды анықтау қажет. Жасалатынның қоғамдық қауіпті сипатын дұрыс ұғынбау оның жасырын ниетінің мазмұнына әсер етеді және қылмыстың саралануына ықпал етуі мүмкін. Мәселен, егер тұлға біреудің жеке меншігін ұрлады деп, мемлекеттік мүлікті ұрлайтын болса, ол жеке меншікке қол сұққандығы үшін жауап беретін болады.

1. Рубинштейн С.Л. Основы общей психологии. - 513 б.
2. Кригер Г.А. Рецензия на книгу И.А.Бушуева. «Ответственность за укрывательство преступлений и недоносительство». Советская юстиция, 1966, №6, 29 б.
3. Никифоров Б.С. Об умысле по действующему законодательству. – 35 б.
4. Макашвили В.Г. Понятие умысла в уголовном праве. - 81б.
5. Демидов Ю.А. Умысел и его виды по советскому уголовному праву. Автореферат кандидатской диссертации. - М., 1964. - 9б.
6. Никифоров С. Об умысле по действующему уголовному законодательству. - 31-32бб.

Рассмотрится умысел уогловном праве как более тяжелая форма вины посравнению с неосторожностью.

Д.Ы. Нұрмұханбет

КӨЛІК ҚЫЛМЫСТАРЫНЫҢ АЛДЫН АЛУ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Көлік қылмыстарын детерминациялайтын себептер мен алғышарттардың көптүрлілігі және әртараптығы тиісінше, жүзеге асыру саласы мен өзінің сипаты, мазмұны бойынша әртүрлі іс-шаралардың жүйелі кешенін ұсынады. Бұл шаралар әр алуан деңгейде жүзеге асырылуы мүмкін. Криминологияда қылмыстың алдын алудың әдетте үш деңгейі танылады: а) жалпы әлеуметтік; ә) арнайы; б) жекеше;

2000 жылы Х конгресте қылмыстылықпен жалпы, оның ішінде көліктегі қылмыстылықпен күрес, әлемдік қауымдастықтағы түрлі аймақтарда және елдерде қолданылатын сақтандыру шараларының спектрі ауқымды және әр алуан. Бұл ретте, әсіресе үш жағдайға баса назар аудару қажет:

а) қылмыстық-құқықтық репрессияның таза күйімен салыстырғанда алдын алу бағыты зор маңызға ие болып келеді;

ә) жалпы мемлекеттік ауқымдағы ірі әлеуметтік-экономикалық және ғылыми-техникалық түрлендірусіз ешқандай да алдын алу қызметі тиімді бола алмайды деген тезис анағұрлым танымал, басым болып келеді;

б) қылмыстылықтың алдын алуды - өркениет дамуы саласындағы ұлттық және халықаралық стратегияларға қосудың қажеттігі туралы ой бас көтеруде [1].

Көліктік қылмыстардың алдын алу бойынша әлеуметтік-экономикалық және техникалық деңгей. Аталмыш деңгейге ауқымды экономикалық, әлеуметтік, саяси, адамгершілік-этикалық, техникалық, ұйымдастыру-басқару және қоғамның басқа да мәселелерінің шешімі қамтылған. Жалпы әлеуметтік шаралар көлік құралдарының, көлік коммуникацияларының жоғары технологиялық типтерін жасау және шығару, көлік инфрақұрылымын заманауи деңгейде жасау мен қолдау, көлік құралдарының қауіпсіз жұмыс істеуінің нормативтік-құқықтық регламенттеу, көліктің қозғалысы мен пайдаланылуына қатысты азаматтарды адамгершілікті-этикалық тәрбиелеу саласында әлеуметтік-экономикалық дамыту шараларын жүзеге асыруға байланысты болып табылады. Қоғам өмірінде аталмыш шараларды өткізу тікелей әсер етеді және көлік қылмыстарын азайтуға септесетін болады.

Әлеуметтік, экономикалық, идеологиялық, ұйымдастырушылық, техникалық және көліктің қауіпсіз жұмысын қамсыздандырудың басқа да шараларының бүкіл кешенін талқылау, жалпы әлеуметтік деңгейдегі қылмыстардың осы санатының алдын алудың келесі ерекшеліктеріне назар аудару қажеттігіне байланысты біздің зерттеуіміздің шеңберінен шығады.

Абайсызда жасалған көліктік қылмыстардың алдын алу шаралары жүйесінде түрлі техникалық шараларға айрықша рөл беріледі. Абайсызда жасалған көліктік қылмыстардың генезисіндегі мәнді, көлік құралы мен жағдайды ескере отырып, қылмыстық қол сұғушылықтардың осы санатының алдын алудағы басым бағыт, түрлі жол оқиғаларының көліктік жүйелерінің сенімділігі мен оның нұсқауларын тәжірибеге ендіру теориясын жасау болуы тиіс.

Техникалық шаралармен қоса жалпы әлеуметтік алдын алу шараларын дұрыс ендіру оның жоғары деңгейдегі тиімділігін көрсетеді. Бұл ретте, абайсызда жасалған көліктік қылмыстар қасақана жасалған көліктік қылмыстарға қарағанда, алдын алу шараларына анағұрлым «сезімтал» болып келеді.

Мәселен, АҚШ, Францияда, жолдардағы қауіпсіздік талаптарына сәйкес арнайы құрал жабдықтарды қолдану, жол-көлік оқиғаларының санын 2,5-3 есе көбірек алдын алған. Көлік құралдарының қозғалыс жылдамдығын дұрыс шектеудің де нәтижесі осындай әсер берген. Зерттеулер көрсеткендей, жол жүру қауіпсіздігінің жаңа ережелерін бекіту, осы ережелерді сақтауды қамтамасыз ететін қосымша бақылау құрылымдарын жасауға қарағанда, техникалық құралдардың конструкциясындағы пайдалану қауіпсіздігінің қосымша жүйелерін жасаудың тиімдігі екендігі дәлелдеп, олардың анағұрлым болашағы зор болып табылатындығын көрсетті. Мысалы, жол-көлік оқиғаларындағы қаза табу жағдайларының артуы әлемнің көптеген жоғары дамыған елдерінде ұлттық дәрежедегі мәселеге айналды, осы елдердің үкіметтері автокөлік өндірушілерді автокөліктің соққыға қарсы қасиеттерін күшейту мақсатында көлік құралдарының құрылымындағы біркатар өзгерістер енгізу жауапкершілігін жүктеді, бұл шара осы елдердің жолдарындағы қаза табу оқиғаларының санын сөзсіз азайтқан болатын [2].

«Мас» көліктік қылмыстылықтың күрт кемуі сондай-ақ, бұрынғы Одақ аумағында, сонымен қатар Қазақстанда да өткізілген ішімдікке қарсы науқандардың бастапқы кезеңінде (1985-1986 жж.) байқалды.

Көліктік деликтілердің алдын алудың жалпы әлеуметтік шараларының қанша жерден маңызды болғанымен, аталған қылмыстардың алдын алу бойынша негізгі жұмыс олардың арнайы-криминологиялық және жекелей алдын алу арқылы жүзеге асырылуы тиіс. Міне, осылар арқылы жалпы көліктік қылмыстылықты тудыратын криминогендік факторларының және олардың нақты көріністерінің әсерін әлсіретуге немесе мүлде бейтараптандыруға болады. Алдын алу шаралары «көлік құралы – жүргізуші – жағдай» механизмінің құрамдас бөліктеріне әсер ету арқылы жасалады.

Көліктік қылмыстардың алдын алу бойынша арнайы алдын алу жұмысы көлік құралдарының – жүргізушілер, жүргіншілер, жолаушылар, көлік құралдарын және т.б. күтумен айналысатын қызметкерлердің қауіпсіз қызметіне қатысты тұлғалар арасында шаралар өткізуге байланысты.

Осындай қызмет түріне келесілер жатады:

- а) көлік құралдарын пайдалану мен қозғалыстың қауіпсіздігі ережелерін сақтауды бақылау;
- ә) әкімшілік немесе тәртіптік тұрғыдан жазаланатын көліктік деликтілердің алдын алу;
- б) көліктік деликті жасаған тұлғаларға санкциялар қолдану;
- в) апаттық жағдайлардың туындауына септесетін нақты факторларды анықтау және жою (көліктік коммуникациялардың күйін жақсарту, көлік құралдарының техникалық күйін жетілдіру, жүргізушілерді дайындау мен оқыту);
- г) көлік құралдарының жүргізушілерімен, көлік күтімімен айналысатын қызметкерлерімен, жол қозғалысының басқа да қатысушыларымен құқықтық-тәрбиелік жұмыстарын жүргізу.

Көліктік қылмыстардың алдын алу жұмыстары ықтимал деликті жасаушылармен ерте кезеңде жүзеге асыру барысында үлкен жетістік әкелуі мүмкін. Ең алдымен, мұндай жұмыс елдегі көліктің қауіпсіз қызмет етуіне ведомствоішілік және ведомствоаралық қадағалау органдары құрылымының, ҚР ПМ жүйесіндегі Жол Полициясының, су көлігіндегі қауіпсіздік инспекциясының, әуе көлігінде – мемлекеттік әуе қадағалау, теміржол көлігінде – ревизиялық қызмет міндеттеріне кіреді.

Жол полициясына мынадай алдын алу шараларын жүзеге асыру жүктелген:

- а) автомотокөлік және жүргіншілер қозғалысын реттеу;
- ә) жол қозғалысы ережелерін анықтау мен оларды бұзудың алдын алу;
- б) көлік құралдарын айдап әкетушілерді анықтау мен ұстауға қатысу;
- в) жол желісінің күйін бақылау;
- г) көліктің техникалық күйін қадағалау;
- д) автокөлік құралдарын тіркеу мен есепке алу;
- е) жол-көлік оқиғаларын есепке алу және талдау;
- ж) жол-көлік оқиғаларына себепші болатын себептер мен жағдайларды анықтау;
- з) алдын алу шараларын қолдану;
- и) тәртіп бұзушыларға заңда қарастырылған әкімшілік әсер ету шараларын қолдану;
- к) халық арасында насихаттық-құқықтық жұмыс ұйымдастыру мен жүргізу.

Жоғарыда аталғандармен қатар, Жол полициясы қызметі жол коммуникацияларын тиісті қоршаулар мен басқа да қауіпсіздік құралдарымен, ақпараттық-нұсқаушы және ескертуші белгілермен жаратқандыру, жүргізушілерді сапалы дайындықтан өткізу, уақтылы біліктілігін арттыру бойынша жұмыстар жүргізу; көлік құралдарының конструктивтік қасиеттерін жетілдіру, белсенді қауіпсіздік құралдарын (жаракат қаупін төндірмейтін тіреулер, баспалдақ сатылары және т.б.) іс

жүзіне енгізу бойынша кеңестер беру, жол көлік оқиғаларынан зардап шегушілерге уақтылы көмек көрсету әдістемелерін жасау сияқты басқа да алдын алу шараларын жүзеге асыруға бағытталған.

Жол-көлік оқиғаларының арнайы алдын алу бойынша функциялар мен міндеттер сипаты бойынша сәйкес келетіндер теміржол, әуе, су көлігіндегі ведомстволық бақылау органдарына жүктеледі.

Жекелеген деңгейде көліктік деликтілердің алдын алуда нақты тұлғаның көліктік қылмысты жасауын тудыруы мүмкін криминогендік реттегі факторларға әсер ету айрықша орын алады. Аталмыш қызмет көліктік қылмыстарды жасауға бейім тұлғалармен жасалады.

Осындай алдын алудың нақты құралдарын жасауға құқық бұзушының тұлғасын, сонымен қатар нақты жағдайды, көлік құралының қасиеттерін зерттеу және оларды көліктік қылмыс механизміндегі ролін анықтау септігін тигізеді. Құрамдастар кешенін және олардың деликтіге әсер етуін жан-жақты зерттеу ғана оларды тездету жолдарын нұсқай алатыны анық.

Көліктік қылмыстар мәселелерін, жалпы қылмыстарды зерттеу біріншіден, деликті жасаушының тұлғасын зерттеу қажеттілігін білдіреді. Ол, бір жағынан, көліктік қылмыс механизміндегі басым роль ретінде көрініс тапса, екінші жағынан – міндетті түрде түзетуді қажет етпейді, өйткені адамгершілік-этикалық олқылыққа толы болып келмейді. Сондықтан сақтық танытпаған көліктік қылмыскер тұлғасының жағымсыз қасиеттері мен ерекшеліктерін криминологиялық зерттеудің өзіндік сипаты болады. Дегенмен, бұл жерде де деликті жасаушының тұлғасы, деликтілік мінез-құлық механизміндегі себептер мен оның алдын алу сияқты тораптық криминологиялық мәселелер триадасының тығыз бірлігі көрінеді. Бұл триададағы деликті жасаушының тұлғасы оның криминогендік қасиеттері бастапқы болатындықтан және қылмыстық әрекеттердің субъективтік себебі бола отырып, олардың көзі болып табылатындықтан, бірқатар ғалымдардың ойынша, профилактикалық шарттар объектісі болып табылады[3]. Аталмыш пікірді біраз түзетіп қабылдауға болады. Профилактикалық зерттеулер объектісі ретінде құқықбұзушының тұлғасын тұтас танымай, жасалған көліктік деликтідегі жағымсыз субъективтік сипаттар мен ерекшеліктердің көрінісін білдіретін объективтік факторлармен құқықбұзушының тұлғасын тығыз байланыста таныған жөн.

Алдын алу шараларының қатарынан айрықша орынды қылмыстық мінез-құлық негізінде жатқан тұлғалық себептерді (жағымсыз көзқарастар, қозғаушы күштердің және т.б. пайда болуы) жою мақсатында азаматтардың психологиясына әсер ету арқылы көліктік қылмыстармен қылмыстық-құқықтық күрес иеленуі тиіс.

Қылмыстық-құқықтық алдын алу механизмінің ерекшелігі қылмыстық-құқықтық ғылым шеңберінен аттап баспастан қылмыстық-құқықтық зерттеудің нақты нысандарын түсіндіреді. Барлық ғылыми зерттеулерде мәселенің анағұрлым тиімді, сондай-ақ кешенді зерттеуі талап етіледі. «Қылмыстық құқықтың превентивті рөлінің оқшауланбай, мәселенің көптеген факторлармен кешенді түрде зерттелгені дұрыс» деп есептеген Г.З. Анашкиннің пікірі бұл жерде орынды [4].

Көліктік қылмыстардың алдын алу бойынша превентивті аспектіні зерттеудің маңыздылығы, құбылыстардың осы саласында болжау мүмкіндігі туралы мәселеге байланысты болып табылады. Көпшілік авторлардың пікірінше, қылмыстық-құқықтық және криминологиялық болжау мен жоспарлау абайсызда жасалған қылмыстармен күрес саласында әлеуметтік реттеудің құрамдас бөлігінің ажырамас элементі болып табылады. Кеңестік тәжірибе көрсеткендей, қоғам өміріндегі түрлі жоспарлар жасау қауіпті ғана болмай, сонымен қатар авантюристік сипатқа ие болуы мүмкін. Сондықтан көліктік қылмыстылықпен күресте, алдын алу шараларын жасау барысында ықтимал деректерді жоспарлау емес, ықтимал болжам жасау, қылмыстылықтың тұрақтылығының артуын немесе кемуін, динамикасын болжауға болады. Қылмыстық құқық және криминология саласындағы болжау туралы айта отырып, болжам жасауды мүмкін деп қарастырмай, оның аса қажет екендігін баса айту керек. Сәйкесінше бұл болжамдар табиғатта, сонымен қатар қоғамдық өмірде болып жатқан заңдылықтарды танудың заманауи деңгейінде теориялық жетістіктеріне негізделуі керек деп есептейміз. Осы үдерістерді ғылыми тұрғыдан негіздеусіз, сонымен қатар көліктік қылмыстылықпен күресті ғылыми басқарусыз болжау тиімсіз, ал кейде тіпті мүмкін де емес. Әлбетте, болжау үдерісі кезінде пайда болатын көзге көрнекті қиындықтарды да елемеге болмас, бірақ қылмыстық құқық саласында жаңа қылмыстық-құқықтық регламентациясы қандай болатындығына қарағанда, қоғамның көңіліне ненің жақпайтындығы анағұрлым түсінікті болып табылады.

Осыған байланысты, көліктік қылмыспен күресте болжау бағыттарының бірі ретінде қылмыстық-құқықтық болжамды криминологиялық болжаммен араластыруға болмайтынын атап көрсету маңызды. Олар бірі-бірімен тығыз байланысты болжам түрлері болса да, өзара дербес болжамдарға жатады.

Қоғамдық үдерістерді болжау, оның ішінде көліктік қылмыстылық криминологиясындағы болжау – болашақта оның заңдылығының осы мөлшерлі болжамы бойынша, заң шығарушыға есебі

қолданыстағы қылмыстық заңнамаға оны әрі қарайғы жетілдіру бойынша тиісті түзетулер ұсынуға мүмкіндік беретін ақпарат ұсынады. Көліктік қылмыстылықтың статистикасын, құрылымы мен динамикасын болжау, көлік саласында жекелеген деликтілік көріністердің пайда болған декриминализациясы немесе криминализациясының барлық қалған болжамдарын зерттеуге бастапқы тармағы ретінде қызмет етеді. Бұл жағдайларда, криминологиялық болжам бастапқы деңгей, қылмыстық-құқықтық болжам преамбуласы қызметін атқарады; қылмыстық заңнаманы жетілдіру перспективасы тек қана криминологиялық болжау барысында берілетін ақпаратты есепке алу негізінде ғана анықталуы мүмкін. Біз қарастырып отырған қылмыстық заңнаманы социологиялық зерттеу оның ең бастысы, көліктік деликтердің құрылымы мен динамикасына байланысты трансформацияланатындығын көрсетеді.

Көліктік қылмыстылықпен күрес ісінде оның кері байланысын бағалаудың маңызы аз емес. Криминологиялық болжам барысында заң шығарушының көліктік деликтердің жекелеген түрлерін декриминализациясы немесе криминализациясы бойынша жоспарлары түріндегі «түзету коэффициенттерін де» ескерген жөн. Қылмыстық тұрғыдан жазаланатын және қылмыстық тұрғыдан бақыланатын шеңберді анықтаудағы оның «үлесін» заң шығарушының «сезімтал» ролін елемей криминологиялық болжамның ақпараттық құндылығын айтарлықтай кеміте алады. Осындай жағдайларда болжаудың қарастырылатын түрлері орнын ауыстырып, қылмыстық-құқықтық болжамның өзі ғылыми тұрғыдан негізделген криминологиялық болжамды жүзеге асыру үшін бастапқы базасы ретінде қызмет етеді.

Зерттеулер көрсеткендей, 1997 жылы ҚР қылмыстық кодексін жасау мен қабылдауға байланысты өзгерістер тек көліктік қылмыстылықтың құрылымдық ерекшелігіне ғана емес, сондай-ақ оның динамикасына да айтарлықтай әсер еткен, әрине мұндай өзгерістерді болжау қиын болғанмен, бұл Ю.В. Соломоновтың пікірінше, бұл жағдай «оларды болжау барысында мүлдем ескермеуге болмайды» деген негіз бермейді [5].

Яғни, кез келген және сондай-ақ ұзақ мерзімді қылмыстық-құқықтық болжау тура, нақты бола алмайды, өйткені көлік жұмысы саласына ұдайы даму үстіндегі әлеуметтік және техникалық факторлардың күрделі механизмі әсер етеді, бұл факторлардың көбі болжам жасау кезеңінде болмайды. Осы тектес болжамдар шектеулілігін атай отырып, В.И. Ленин былай деп жазған екен: «Алдыдағы сәтті жағдайларды асқан туралықпен ескеруге тырысу көзбояушылық болар еді [6]. Сондықтан мысалы, 2015 немесе 2020 жылдардағы көліктік қылмыстардың шамамен болжанатын санын болжау сол кезде елде қандай автокөлік түрі аса танымал болатындығын және ол автокөліктің қандай конструктивтік қасиеттер иеленетіндігін болжаудың мүмкін еместігі секілді неғайбыл нәрсе.

Қылмыстық-құқықтық болжам дегеніміз – бұл ең алдымен, криминогендік сипаттағы деликтердің даму үдерісін болжай білу. Кез келген болжам сияқты онда болжаулық (дескриптивтік) және ескертуші (проскрептивтік) екі жағы болады. Болжам көлік саласында құбылыстардың дамуы барысының үрдістері мен перспективалары туралы болжамды ақпаратты алу, сипаттау мен бағалау функциясын орындайды. Ескерту нормативтік қызметтегі түсетін ақпаратты жүзеге асыруда бағыттаушы жағдайлар жасау болып табылады.

Болжам жасалып жатқан криминогендік үдеріс табиғатын болжауда және тиісінше құқық жасау жұмысында да пайдаланыла алады. Қылмыстық-құқықтық тыйым жасаудың дұрыстығы туралы шешім қабылдау арқылы көлік деликтерін криминализациялауды бағалау кезеңі аяқталады. Қылмыстық-құқықтық болжам тиісті қылмыстық-құқықтық нормаларды жобалау алдында жасалып отырады.

Қылмыстық-құқықтық болжамның болжамды және ескерту жақтары өзара әсерде болады және тек осы ретте ғана жасалатын болжам мүмкін болады. Болжам негізінде жобаланатын қылмыстық-құқықтық норма көлік жұмысы саласынан жағымсыз құбылыстарды тықсыруға септесуі керек.

Көліктік қылмыстылықтың жекелеген құрылымдық элементтерінің болжалды жағымсыз ағымына бағытталған криминологиялық болжам қылмыстық-құқықтық болжаммен бірге көліктік деликтерді азайту немесе бейтараптандыруға бағытталған тиісті алдын алу шараларын көздеуге және болжанатын құбылыстардағы позитивті үдерістертерге қол жеткізуге септеседі. Қылмыстық-құқықтық болжам арқылы, арнайы бекітілген қандай да бір жазалау санкцияларымен көлік жұмысы саласында жағымсыз үдеріске әсер ету тиімділігін болжауға болады. Осылайша, деликтерді білдіретін криминогендік үдерістердің өзін-өзі бұзу әсеріне қол жеткізуге болады.

Криминологиялық болжамның айтарлықтай бір түрі - көліктік қылмыстарды жасауға бейім тұратын тұлғалардың криминогендік мінез-құлқын болжау болып табылады. Осындай болжамға қажетті теориялық негіздер ресей криминологиясында да қарастырылған. Алыс шетелдегі елдердің көпшілігінде осы саладағы тәжірибелік те зерттеулер жүргізіледі. Қазақстанда болжамның осындай деңгейін жасау бойынша теориялық негіздер жоқ.

Бұл жағдайда, абайсызда жасалған көліктік қылмыстарды жекелей болжау әдістемесінің өзіндік ерекшелігі болатындығына назар аударған жөн.

Ол, біріншіден, «диагнозды» (болжамды) қою үшін пайдаланылатын осы тұлғалардың жағымсыз адамгершілік-психофизиологиялық ерекшеліктерінің бұлдыр және әлсіздеу көрінетіндігіне байланысты, бұл жайт мұндай жұмысты қиындата түседі. Дегенмен, аталмыш аспектіні жасау аса көкейтесті болып табылады, өйткені абайсызда жасалатын қылмыстардың абсолютті көпшілігі бұрын сотталмаған тұлғалармен жасалады [7].

Екіншіден, абайсызда жасалатын қылмыстарға кінәлі тұлғаның құрылымында көбінесе психофизиологиялық қасиеттерге олардың кәсіби дайындығының деңгейіне жататын факторлардың үлестік салмағы басым болады. Осыдан осы тұлғалар санатының криминалды мінез-құлқын болжау әдістемесін жасау кәсіби іріктеу үдерісінде олардың кәсіби жарамдылығын бағалауға негізделуі тиіс. Көлік құралдарын жүргізуге немесе пайдалануға жіберілетін тұлғалардың кәсіби жарамдылығының кешенді белгілерін анықтау ғана олардың кейінгі алдын алу қызметінің жетістігіне (немесе жетістікке жетпеуіне) қатысты болжамның құзыреттілігіне негіз ретінде қызмет ете алады.

Көлік құралдарының жүргізушісі тұлғасының біліктілік талаптарына сәйкестігі соңғы кездері айрықша ерекшелікке ие болады. Көліктің алуан түрлерінің қызметкерлерінің адамгершілік-психофизиологиялық ерекшеліктеріне - индифферентті түрде көлік құралдарын пайдалану механизміндегі «адамдық фактор» құрылымы салдарынан көлік оқиғаларының ықтималдылығына себепші болатыны баршаға аян. Яғни, аталған деңгейдегі сенімділігін арттыру және тиісінше оны арнайы іріктеуге деген талаптарды ұлғайтуға тырысқан жөн болып табылады. Көлік мамандарының тұлғалық мүмкіндіктерінің сәйкес келмеуі бойынша мәселені жүз пайыз болмаса да, жоқ дегенде, жолға қойылған кәсіби іріктеу есебінен ішінара шешуге болады. Алайда, бір өкініштісі, әлеуметтік және адамгершілік-психофизиологиялық ерекшеліктерін ескере отырып, көлік жұмысшыларының көптеген санаттарын тиісті түрде іріктеу мәселесі іс жүзінде әлі шешіле қоймаған. Егер теміржол және әуе көлік түрлерінде бұрыннан кәсіби іріктеу жүргізіліп келе жатқанымен, онда автомотокөлікте ол білім мен кейбір медициналық көрсеткіштерді тексерумен ғана шектеледі.

Кәсіби жарамдылықты бекіту негізінде жатқан тұлғаның әлеуметтік және адамгершілік-психофизиологиялық ерекшеліктері аспектісінде көлік жұмысшыларының бірқатар санатының кәсібилігін арттыру қажет. Шетелдерде жасалған зерттеулер нәтижесінде кеме жүргізушілері, автокөлік және басқа да көлік құралдарының жүргізушілерінің кәсіби сенімділігі үшін талап етілетін кәсіби, әлеуметтік және адамгершілік-психофизиологиялық ерекшеліктерінің мөлшерлі тізбесі өзірді кезінде анықталып отыр.

Анықталған қасиеттер мен ерекшеліктер көлік құралын жүргізу мен пайдалану бойынша қызметті тиісті түрде жүзеге асыруға қажетті кәсіби маңызды қасиеттерді тиімді түрде іріктеудің бастапқы үлгісі – алуан түрлі көлік құралдарын жүргізу мен пайдалануға қатысты тиісті жұмысшылар мен азаматтардың профессиограммалар жасау негізіне жатуы тиіс. Осы бағыттағы келесі қадам нақты көлік жұмысшысының функцияларын орындау үшін тұлғаның жеке ерекшеліктерінің сәйкестілігінің кешендік белгілерін нақтылау мен анықтау болып табылады. Осындай зерттеу үдерісіндегі жекелеген ерекшеліктерді эталондық ерекшеліктермен салыстыру пайдаланылатынның кәсіби жарамдылығы бойынша салмақты болжам жасауға мүмкіндік береді. Бұл белгілі бір деңгейге дейін көлік құралдарын жүргізу саласында кәсіби тұрғыдан жарамсыз тұлғалардың абайсыз мінез-құлқының ертерек алдын алу мәселесінің өткірлігін азайтуға мүмкіндігін береді. Осындай тұлғалардың алдыдағы жұмыс жағдайларына кәсіби жарамдылығы мәселесін шешу осы тұлғалардың түрлі көліктерде жұмыс істеу үшін кадрлар қалыптастыратын оқу орындарында дайындауға, жиынтығында кәсіби іріктеу, оқыту мен тәрбиелеу, тренингпен келісілетін оларды дайындау жүйесі арқылы мәселені шешуге байланысты болып келеді. Көлік құралдарының жұмысына қатысты тұлғалардың кәсіби қызметін талдау негізінде апаттылық себептерін азайтуға, бейтараптандыруға және көлік құралдарының жұмыс сенімділігінің деңгейін арттыру бойынша кейбір нұсқауларды жасап шығаруға болады. Аталған мәселені шешу келесі бағыттар бойынша жасалуы тиіс: көлік құралдарын жүргізетін тұлғалардың жұмыс шарттарын тиімдендіру; кәсіби іріктеу мен кәсіби іріктеудің өзін ұйымдастыруды жетілдіру.

Абайсызда жасалған көліктік қылмыстардың алдын алуға бағытталған басқа шараларға келсек, оларға келесілерді жатқызуға болады:

а) техникалық-конструктивтік параметрлер мен ережелерді ұстану негізінде көлік құралдарын пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

ә) қозғалыстың объективтік шарттарының маңыздылығы (жолдар күйі, байланыс құралдарының, сигнализация құралдарының күйі); криминогендік жағдайлар санының азаюы (жол қозғалысын қадағалау, көлік құралдарының техникалық күйі).

Көліктегі апаттылықтың алдын алу көлікті пайдалану және қозғалыс ережелерін бұзудың алдын алу мен ескермеуді білдіреді. Бұл тұстағы жетекші орынды қауіпсіздік ережелерін бұзу мүмкіндігін жоятын, яғни қасақана жасалатын қылмыстардың алдын алу үшін типтік болып табылмайтын шаралар иеленеді.

Осылайша, көліктік қылмыстардың алдын алудағы басты бағыттарға бізде ғана емес, сонымен қатар шетелдерде де дәстүрлі түрде келесілер жатқызылады:

а) экономикалық, құқықтық, ұйымдастыру-техникалық сипаттағы шараларды қарастыратын көліктік деликтілердің алдын алу бойынша кешендік бағдарламаларды жасау мен жүзеге асыру;

ә) жол-көлік оқиғаларын қызметтік (ведомстволық) тергеуді (жауап алу) регламенттейтін актілер мен тиісті деликтілер үшін қылмыстық, әкімшілік, тәртіпті және азаматтық-құқықтық жауапкершілікті регламенттейтін заңнамалық және заңға сәйкес нормативтік актілерді жетілдіру;

б) көліктік қылмыстар бойынша қылмыстық істерді тергеу мен сотта қарастыру тәжірибесін жетілдіру;

в) көліктің қауіпсіз жұмысын регламенттейтін заңдарды ұстануды, сонымен қатар көліктік деликтілерді қарастыру мен тергеуді прокурорлық қадағалауды тиісті ұйымдастыру;

г) көліктік тергеушілер мен прокурорларды, көліктің қауіпсіз жұмысын қамтамасыз етуге қатысты ведомствоаралық құрылымдар мамандарын кәсіби дайындаудың тиісті деңгейін арттыру мен қолдау;

д) көлік жұмысшыларының, әсіресе жекеменшік көлік құралдарының жүргізушілерінің кәсіби дайындығының тиісті деңгейін арттыру мен қолдау.

Жасалған тізімнен абайсызда жасалған көліктік қылмыстарға әсер ету тәжірибесіндегі басты тірек тактикалық және шұғыл шараларды қолдануға жасалатыны көрініп тұр. Бұл тұста, шетелдегі осы мәселені зерттеушілер абайсызда жасалған көліктік қылмыстармен күрес мәселесінде анағұрлым тиімді стратегиялық шаралар, яғни субъектіге әсер етуге тығыз байланысты шаралар қызмет етеді деген қорытындыға келген.

Қылмыстылықтың аталған санатымен күрес тәжірибесінде басымдылық келесілерге беріледі:

а) көлік құралдарының және басқа да көлік техникасының жоғары техникалық сенімділігі;

ә) жол жабынының сапасын жақсарту, қозғалыс және бақылауды реттеудің автоматтандырылған құралдармен қамтамасыз етілуі;

б) қызметтің біріккен желісімен қамтамасыз етілуі (автомобильдерді жөндеу, экстрим жағдайындағы қызмет, жүргізушілердің демалысы және т.б.).

Сондықтан, алдын алудың тиімді әртүрлі бағыттарын таңдаудың нәтижесінде біз әртүрлі тұжырымдарға қол жеткіздік, «жолдағы қаза табу» мен жолда жарақаттану деңгейі көптеген шетелдермен салыстырғанда біздің елімізде бірнеше есе көбірек. Осылайша, Ресейдегі бұл коэффициент Қазақстандағыға ұсқас болып табылады (5-8 есе жоғарырақ). Апаттарда әрбір 100 зардап шегушінің Ресейде 15-і қаза табады, АҚШ пен ГФР-да – тек 2-і, Италия мен Швейцарияда – 3 адам қаза табады [8].

Жоғарыда көрсетілгеннің негізінде біз төмендегідей тұжырымдарға келдік:

1. Көлік қызметіндегі криминогендік апаттылықты азайту мәселесі біртараптылық теориясы емес. Көлік құралдарын, тасымал жолдарын, көліктегі инфрақұрылым саясатын жетілдіру де, кадрларды кәсіби іріктеу сапасы да, олардың біліктілігін арттыру да, жекелей алынған жұмыс шарттарын жақсарту да қарастырылатын мәселені жоюға қабілеті жетпейді. Тек деликтілерді туындататын себептер мен шарттарды, олардың өзара байланысы мен өзара шарттылығын зерттеу ғана қандай да бір деңгейде көліктің қауіпсіз жұмысына айтарлықтай әсер етуге қабілетті болып табылады.

2. Көлік қылмыстарын детерминациялайтын себептер мен алғышарттардың көптүрлілігі және әртараптығы тиісінше, жүзеге асыру саласы мен өзінің сипаты, мазмұны бойынша әртүрлі іс-шаралардың жүйелі кешенін ұсынады. Бұл шаралар әр алуан деңгейде жүзеге асырылуы мүмкін. Криминологияда қылмыстың алдын алудың әдетте үш деңгейі танылады: а) жалпы әлеуметтік; ә) арнайы; б) жекеше;

3. Көліктегі қылмыстылықпен күрес, әлемдік қауымдастықтағы түрлі аймақтарда және елдерде қолданылатын сақтандыру шараларының спектрі ауқымды және әр алуан. Бұл ретте, әсіресе үш жағдайға баса назар аудару қажет:

а) қылмыстық-құқықтық репрессияның таза күйімен салыстырғанда алдын алу бағыты зор маңызға ие болып келеді;

ә) жалпы мемлекеттік ауқымдағы ірі әлеуметтік-экономикалық және ғылыми-техникалық түрлендірусіз ешқандай да алдын алу қызметі тиімді бола алмайды деген тезис анағұрлым танымал, басым болып келеді;

б) қылмыстылықтың алдын алуды - өркениет дамуы саласындағы ұлттық және халықаралық стратегияларға қосудың қажеттігі туралы ой бас көтеруде.

4. Жалпы әлеуметтік шаралар көлік құралдарының, көлік коммуникацияларының жоғары технологиялық типтерін жасау және шығару, көлік инфрақұрылымын заманауи деңгейде жасау мен қолдау, көлік құралдарының қауіпсіз жұмыс істеуінің нормативтік-құқықтық регламенттеу, көліктің қозғалысы мен пайдаланылуына қатысты азаматтарды адамгершілікті-этикалық тәрбиелеу саласында әлеуметтік-экономикалық дамыту шараларын жүзеге асыруға байланысты болып табылады. Қоғам өмірінде аталмыш шараларды өткізу тікелей әсер етеді және көлік қылмыстарын азайтуға септесетін болады.

5. Абайсызда жасалған көліктік қылмыстардың алдын алу шаралары жүйесінде түрлі техникалық шараларға айрықша роль беріледі. Абайсызда жасалған көліктік қылмыстардың генезисіндегі мәнді, көлік құралы мен жағдайды ескере отырып, қылмыстық қол сұғушылықтардың осы санатының алдын алудағы басым бағыт, түрлі жол оқиғаларының көліктік жүйелерінің сенімділігі мен оның нұсқауларын тәжірибеге ендіру теориясын жасау болуы тиіс.

6. Абайсызда жасалған көліктік қылмыстар қасақана жасалған көліктік қылмыстарға қарағанда, алдын алу шараларына анағұрлым «сезімтал» болып келеді.

7. Көліктік қылмыстардың алдын алу бойынша превентивті аспектіні зерттеудің маңыздылығы, құбылыстардың осы саласында болжау мүмкіндігі туралы мәселеге байланысты болып табылады. Көпшілік авторлардың пікірінше, қылмыстық-құқықтық және криминологиялық болжау мен жоспарлау абайсызда жасалған қылмыстармен күрес саласында әлеуметтік реттеудің құрамдас бөлігінің ажырамас элементі болып табылады.

8. Кез келген және сондай-ақ ұзақ мерзімді қылмыстық-құқықтық болжау тура, нақты бола алмайды, өйткені көлік жұмысы саласына ұдайы даму үстіндегі әлеуметтік және техникалық факторлардың күрделі механизмі әсер етеді, бұл факторлардың көбі болжам жасау кезеңінде болмайды.

9. Кәсіби жарамдылықты бекіту негізінде жатқан тұлғаның әлеуметтік және адамгершілік-психофизиологиялық ерекшеліктері аспектісінде көлік жұмысшыларының бірқатар санатының кәсібилігін арттыру қажет. Шетелдерде жасалған зерттеулер нәтижесінде кеме жүргізушілері, автокөлік және басқа да көлік құралдарының жүргізушілерінің кәсіби сенімділігі үшін талап етілетін кәсіби, әлеуметтік және адамгершілік-психофизиологиялық ерекшеліктерінің мөлшерлі тізбесі өзірді кезінде анықталып отыр.

10. Абайсызда жасалған көліктік қылмыстардың алдын алуға бағытталған басқа шараларға келесілерді жатқызуға болады:

а) техникалық-конструктивтік параметрлер мен ережелерді ұстану негізінде көлік құралдарын пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

ә) қозғалыстың объективтік шарттарының маңыздылығы (жолдар күйі, байланыс құралдарының, сигнализация құралдарының күйі); криминогендік жағдайлар санының азаюы (жол қозғалысын қадағалау, көлік құралдарының техникалық күйі).

11. Көліктегі апаттылықтың алдын алу көлікті пайдалану және қозғалыс ережелерін бұзудың алдын алу мен ескермеуді білдіреді. Бұл тұстағы жетекші орынды қауіпсіздік ережелерін бұзу мүмкіндігін жоятын, яғни қасақана жасалатын қылмыстардың алдын алу үшін типтік болып табылмайтын шаралар иеленеді.

Осылайша, көліктік қылмыстардың алдын алудағы басты бағыттарға бізде ғана емес, сонымен қатар шетелдерде де дәстүрлі түрде келесілер жатқызылады:

а) экономикалық, құқықтық, ұйымдастыру-техникалық сипаттағы шараларды қарастыратын көліктік деликтілердің алдын алу бойынша кешендік бағдарламаларды жасау мен жүзеге асыру;

ә) жол-көлік оқиғаларын қызметтік (ведомстволық) тергеуді (жауап алу) регламенттейтін актілер мен тиісті деликтілер үшін қылмыстық, әкімшілік, тәртіпті және азаматтық-құқықтық жауапкершілікті регламенттейтін заңнамалық және заңға сәйкес нормативтік актілерді жетілдіру;

б) көліктік қылмыстар бойынша қылмыстық істерді тергеу мен сотта қарастыру тәжірибесін жетілдіру;

в) көліктің қауіпсіз жұмысын регламенттейтін заңдарды ұстануды, сонымен қатар көліктік деликтілерді қарастыру мен тергеуді прокурорлық қадағалауды тиісті ұйымдастыру;

г) көліктік тергеушілер мен прокурорларды, көліктің қауіпсіз жұмысын қамтамасыз етуге қатысты ведомствоаралық құрылымдар мамандарын кәсіби дайындаудың тиісті деңгейін арттыру мен қолдау;

д) көлік жұмысшыларының, әсіресе жекеменшік көлік құралдарының жүргізушілерінің кәсіби дайындығының тиісті деңгейін арттыру мен қолдау.

12. Көліктік қылмыстылықпен күрес тәжірибесінде басымдылық келесілерге беріледі:

- а) көлік құралдарының және басқа да көлік техникасының жоғары техникалық сенімділігі;
- ә) жол жабынының сапасын жақсарту, қозғалыс және бақылауды реттеудің автоматтандырылған құралдармен қамтамасыз етілуі;
- б) қызметтің біріккен желісімен қамтамасыз етілуі (автомобильдерді жөндеу, экстрим жағдайындағы қызмет, жүргізушілердің демалысы және т.б.).

-
1. Преступность и правосудие: ответы на вызовы двадцать первого века. - Нью-Йорк, 2000. - С. 13-19.
 2. Иншаков С.М. Зарубежная криминология. - М., 1997. - С. 210-211.
 3. Антонин Ю.Н., Еникеев М.И., Эминов В.Е. Психология преступления и наказания. - М., 2000. - С. 25.
 4. Вопросы борьбы с преступностью. - М., 1980. - Выпуск-33. - С. 49.
 5. Соломонов Ю.В. Криминологическое прогнозирование и планирование. - М., 1983. - С. 8.
 6. Ленин В.И. Полное собрание сочинений. Т. 44. - С. 378-379.
 7. Клейменов М.П. Уголовно-правовые прогнозирование и его роль в борьбе с преступностью. - Омск, 1989. - С. 72-73.
 8. Криминология. - СПб., 2002. - С. 305-306.

В настоящей статье рассмотрены проблемные вопросы предупреждения транспортных преступлений.

In the given article examined problems of profilactike of transport crimes.

Э.Ж. Сокурова

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ОСВОБОЖДЕНИЯ ОТ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Как известно, уголовно-правовая оценка содеянного складывается из двух компонентов:

- 1) отграничения преступного поведения от непроступного и 2) квалификации преступного поведения, то есть преступления [1].

Для решения вопроса о привлечении или непривлечении к уголовной ответственности необходимо выяснение двух указанных компонента. Признание содеянного непроступным (что означает отсутствие состава преступления в его деянии), безусловно, исключает привлечение лица к уголовной ответственности. И, наоборот, квалификация деяния как соответствующего преступлению, предусмотренного Особенной частью УК КР, является основанием для привлечения лица к уголовной ответственности, назначения наказания, а также, его освобождения от уголовной ответственности и от наказания при наличии к тому оснований, предусмотренных статьями 65, 66, 67 УК КР.

При освобождении лица, совершившего преступление, от уголовной ответственности государство как субъект уголовно-правового отношения полностью отказывается от реализации своего права подвергнуть это лицо уголовной ответственности, т.е. права привлечения к уголовной ответственности. Уголовная ответственность представляет собой реальное применение уголовно-правовой нормы, результатом которого является справедливое решение фактического социального конфликта, выразившегося в совершении лицом опасного для общества деяния – преступления, путем отрицательной оценки поведения этого лица специальным органом государства и применения к виновному мер государственного принуждения (наказания) и обязанность претерпеть (и реально «претерпевание») виновным лицом правовых последствий своего противоправного (преступного) поведения [2]. При освобождении же от наказания государство отказывается только от назначения наказания или его реального исполнения, но реализует свое право государственного осуждения лица, виновного в совершении преступления.

Таким образом, действующее уголовное законодательство и теория уголовного права выделяют различные по своей юридической природе обстоятельства, вследствие наличия которых лицо не привлекается к уголовной ответственности за содеянное.

Для правильного понимания сущности обстоятельств, при которых законодатель либо вообще исключает преступность и наказуемость деяния (и тем самым лицо не привлекается к уголовной ответственности), либо считает нецелесообразным привлечение лица к уголовной ответственности (и тем самым лицо освобождается от уголовной ответственности), важнейшее значение имеет рассмотрение признаков преступления, которые и определяют его понятие.