

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БАС ПРОКУРАТУРАСЫНЫҢ
ЖАНЫНДАҒЫ ҚҰҚЫҚ ҚОРҒАУ ОРГАНДАРЫ АКАДЕМИЯСЫ

ЖАНТУРЕЕВ ЖАНДОС ЖУМАХАНОВИЧ

Әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін
қылмыстық-құқықтық жауаптылық

7М12303 «Құқық қорғау қызметі» (ғылыми және педагогикалық бағыт) білім
беру бағдарламасы бойынша ұлттық қауіпсіздік және әскери іс магистрі
дәрежесін алуға диссертация

Ғылыми жетекші:

Жоғары оқу орнынан кейінгі білім беру
институты Арнайы заң пәндері
кафедрасының доценті
А.М. Алибекова,
заң ғылымдарының кандидаты,
кіші әділет кеңесшісі

Қосшы қ., 2022 ж.

ТҮЙІНДЕМЕ

Диссертациялық жұмыс әуе көлігі қозғалысының қауіпсіздігі немесе оны пайдалану ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілікті көздейтін Қазақстан Республикасының қылмыстық заңнамасының нормаларын жетілдірудің өзекті мәселелеріне арналған, қолданыстағы қылмыстық заңнаманы реформалау мәселелеріне ерекше назар аударылады.

РЕЗЮМЕ

Диссертационная работа посвящена актуальным вопросам совершенствования норм уголовного законодательства Республики Казахстан, предусматривающих ответственность за нарушение правил безопасности движения воздушного транспорта или его эксплуатации, особое внимание уделяется вопросам реформирования действующего уголовного законодательства.

SUMMARY

The dissertation work is devoted to topical issues of improving the norms of the criminal legislation of the Republic of Kazakhstan, providing for liability for violation of the rules of safety of air transport or its operation, special attention is paid to the issues of reforming the current criminal legislation.

МАЗМҰНЫ

КІРІСПЕ.....	4
1. ӘУЕ КӨЛІГІ ЖҮРІСІ НЕМЕСЕ ОНЫ ПАЙДАЛАНУ ҚАУІПСІЗДІГІ ҚАҒИДАЛАРЫН БҰЗҒАНЫ ҮШІН ЖАУАПТЫЛЫҚТЫҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ РЕТТЕЛУІ	
1.1 Әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың түсінігі және белгілері	9
1.2 Әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың жауаптылық туралы қылмыстық заңнамасына тарихи-құқықтық талдау.....	19
1.3 Кейбір шет елдердің тәжірибесіндегі әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін жауаптылық	32
2. ӘУЕ КӨЛІГІ ЖҮРІСІ НЕМЕСЕ ОНЫ ПАЙДАЛАНУ ҚАУІПСІЗДІГІ ҚАҒИДАЛАРЫН БҰЗУДЫҢ ҚЫЛМЫСТЫҚ-ҚҰҚЫҚТЫҚ СИПАТТАМАСЫ	
2.1 Әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың объективті белгілері	51
2.2 Әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың субъективті белгілері	76
2.3 Әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың сараланған белгілері	93
ҚОРЫТЫНДЫ.....	98
ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ДЕРЕККӨЗДЕРДІҢ ТІЗІМІ	101
ҚОСЫМША 1. Енгізу актісі	107
ҚОСЫМША 2. Нормативтік құқықтық актілеріне өзгерістер мен толықтырулар енгізу бойынша ұсыныстарға салыстырма кесте.....	108

КІРІСПЕ

Зерттеудің өзектілігі. Қазіргі уақытта Қазақстанда және бүкіл әлемде көліктердің барлық түрлерінің, соның ішінде әуе көлігі саласының қарқынды дамуы жүріп жатыр. Әуе көлігінің қозғалысы мен жұмысының қорғалу жағдайы ерекше назар аударуға тұрарлық, өйткені әуе көлік жүйесінің негізін құрайтын көліктің бұл түрі қоғам салаларын қамтиды, әлемдік нарыққа шығуды қамтамасыз етіп, ұлттық мүдделерді іске асыруға ықпал жасайды. Сондықтан әуе көлігінің қауіпсіз қозғалысы мен пайдаланылуы саласындағы адамзат өміріне маңызы бар мүдделерін қорғау мәселелері ерекше маңызға ие болады, ал оларды шешу әуе көлік индустриясының қауіпсіздігін қамтамасыз ету проблемаларын, сондай-ақ ХХІ ғасырдың өзгеріп отырған құқықтық, экономикалық және техникалық жағдайларын ескере отырып, мемлекеттік міндеттердің басты мәртебесіне ие болады.

Азаматтық авиацияның ұшу қауіпсіздігіне қатысты соңғы жылдардағы істердің жағдайын тұрақсыз және нашарлау үрдісі бар деп айқындаған жөн. Экономика мен әлеуметтік салада болып жатқан деструктивті процестер көлік ұйымдарының қызметіне әсер ете алмайды. Азаматтық авиация комитетінің деректері бойынша әуе кемелері апаттылығының үлестік көрсеткіштері қазіргі уақытта орташа әлемдік деңгейден жоғарыда. Авиаұшулар мен инциденттердің 70 %-тен астамы экипаждар мен әуе қозғалысын қамтамасыз ету қызметтері операторларының кінәсінен орын алады. Сотқа дейінгі тергеп-тексеру нәтижелері бойынша іс жүзінде әрбір әуе оқиғасы көптеген операциялық және технологиялық бұзушылықтар фактілерін анықтайды.

Әуе қозғалысын басқарудың бірінғай жүйесінің жабдықтары мен техникалық құралдарының физикалық тозуы қазіргі уақытта 60 %-тің үстінде, ал моральдық тозу шамамен 90%-ті құрап отыр. Авиакомпаниялар пайдаланатын әуе кемелерінің жай-күйі де қолайсыз деп айқындалуға тиіс. Ұшақтар мен тікұшақтардың шамамен 2/3 бөлігі қосалқы бөлшектердің

жетіспеуінен немесе оларда жоспарлы жөндеу мен пысықтауды орындау үшін қаражаттың болмауынан ұзақ уақыт тұрып қалады.

Зерттеудің жаңалығы – қылмыстық заңнаманы, оны қолдану тәжірибесін, қазіргі қозғарастар мен проблемаларды қозғалыс қауіпсіздігі мен әуе көлігін пайдалану ережелерін бұзумен қылмыстық-құқықтық күрестің теориялық және практикалық мәселелерін жан-жақты зерттеу жүзеге асырылады және оларды шешу жолдары анықталады. Диссертацияда қаралатын басты мәселе әуе көлігінің жұмыс істеу қауіпсіздігін қамтамасыз етудің қылмыстық-құқықтық құралдары тиімділігінің жеткіліксіздігі, әлемде болып жатқан экономикалық, әлеуметтік және басқа да салалардағы даму процесінің әуе көлігі жүйесіне әсер ететін жағдайлар.

Зерттеудің мақсаты. Қазақстан Республикасының қылмыстық заңнамасы бойынша әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін қылмыстық-құқықтық жауаптылық мәселелерін кешенді зерделеу және қаралып отырған іс-әрекет үшін жауаптылық туралы заңнаманы жетілдіруге бағытталған ғылыми негізделген ұсынымдар әзірлеу.

Аталған мақсатқа қол жеткізу үшін келесі міндеттерді орындау көзделеді:

- әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін қылмыстық жауаптылық туралы заңнаманы құқықтық регламенттеу мәселелерін зерделеу;

- әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін саралаудың мәселелерін зерттеу, құқық бұзушылықтың аралас құрамдарынан аражігін ажырату;

- қаралатын қылмыстық құқық бұзушылық субъектілерінің ерекшеліктерін зерделеу;

- әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін жауаптылық туралы қылмыстық-құқықтық норманы жетілдіру бойынша ұсынымдар дайындау.

Зерттеудің міндеттері. Қазақстан Республикасындағы әуе көлігінің қозғалысы мен оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін қылмыстық жауаптылықты белгілейтін заңнаманың талаптарын зерттеу, қылмыстық-құқықтық норманы жетілдіру жөнінде ұсыныстар әзірлеу.

Зерттеудің объектісі әуе көлігі жүрісі немесе оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін қарастырылған қылмыстық-құқықтық жауаптылыққа тарту кезінде, аталған қылмыстық іс-әрекетті саралау кезінде қалыптасатын қоғамдық қатынастардың жиынтығы болып табылады.

Зерттеудің пәні әуе көлігінің қозғалысы мен оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін жауаптылықты белгілейтін қылмыстық-құқықтық норма; оның даму тенденциялары және әуе көлігінің қозғалысы мен оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзумен байланысты қылмыстық құқық бұзушылықтар туралы қылмыстық істер бойынша құқық қолдану практикасы.

Зерттеу жүргізудің әдістері мен әдіснамалық негіздері. Зерттеу барысында танымның жалпы ғылыми әдістер және арнайы әдістер қолданылды: Қазақстан Республикасының қылмыстық, әкімшілік және көлік саласына қатысты құқық теориясы, тарихи-құқықтық, салыстырмалы-құқықтық, логикалық талдау және статистикалық талдау әдістері.

Ғылыми жаңалықтың негіздемесі. Орындалған жұмыстың ғылыми жаңалығы әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін қылмыстық жауаптылық мәселелерін жан-жақты зерттеу, әуе көлігін пайдалану кезінде жасалған қылмыстық қол сұғушылықтың алдын-алу әрекеттері. Әуе көлігін пайдалану барысында жасалтын ықтимал қылмыстық құқық бұзушылықтарды саралау тәжірибесіне сыни талдау арқылы Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 344-бабы диспозициясының мазмұнына егжей-тегжейлі талдау жүргізіліп, жасалған қылмыстық құқық бұзушылықтарды саралаудың жаңа тәсілдері ұсынылады.

Қорғауға шығарылатын ережелер

1. Туындаған салдардың ауырлық дәрежесіне қарай жауаптылықты ажырату мақсатында ҚР ҚК-нің 344-бабының 1-бөлігіне қажетті толықтырулар мен өзгертулер енгізу туындауына сәйкес төмендегідей редакция ұсынылады.

«1. Теміржол, әуе, теңіз немесе өзен көлігі жүрісі немесе оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын орындайтын жұмысына немесе атқаратын лауазымына байланысты сақтауға міндетті адамның осы қағидаларды бұзуы, егер бұл іс-әрекет абайсызда адамның денсаулығына ауырлығы орташа зиян келтіруге не ірі залал келтіруге әкеп соқса, – ...

1-1. Абайсызда адамның денсаулығына ауыр зиян келтіруге әкеп соққан дәл сол іс-әрекет –...».

2. Мас күйінде жасалған әуе көлігі қозғалысы мен оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың қауіптілігі жоғары. Осыған орай, туындайтын салдардың ауырлығын, шетелдік тәжірибелерді ескере отырып, ҚР ҚК-нің 344-бабын 2-1 бөлігімен толықтырып, онда мас күйде жасалған іс-әрекет үшін жауаптылықты қатаңдату мақсатында қылмыстық жауаптылықты белгілеп, бапқа келесідей толықтырулар енгізу ұсынылады:

«2-1. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген іс-әрекеттерді алкогольдік, есірткілік немесе уытқұмарлық масаң күйде жасаса, егер бұл іс-әрекет осы баптың бірінші, 1-1 немесе екінші бөліктерінде көрсетілген салдарға алып келсе-...

3. Осы баптың бірінші немесе 2-1 бөлігінде көзделген, абайсызда екі немесе одан да көп адамның өліміне әкеп соққан іс-әрекет – ...

4. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген әрекет, егер ол осы баптың бірінші, 1-1, екінші немесе үшінші бөліктерінде көзделген зардаптардың тууына әкеп соқпаса да олардың тууына көрінеу қауіп төндірсе - ...».

Нәтижелерді апробациялау және енгізу

Диссертациялық жұмыста көзделген тұжырымдар мен ұсынымдар екі жарияланымда жарық көрді. Сонымен қатар, диссертация жобасы, онда ұсынылған тұжырымдар мен ұсынымдарды тәжірибеде және заң шығару

қызметін жүргізу барысында қолдану үшін Қазақстан Республикасының Бас көлік прокуратурасына жіберіледі.

1. ӘУЕ КӨЛІГІ ЖҮРІСІ НЕМЕСЕ ОНЫ ПАЙДАЛАНУ ҚАУІПСІЗДІГІ ҚАҒИДАЛАРЫН БҰЗҒАНЫ ҮШІН ЖАУАПТЫЛЫҚТЫҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ РЕТТЕЛУІ

1.1. Әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың түсінігі және белгілері

Көлік қылмыстық құқық бұзушылықтарының негізгі құрамдарын біріктіретін Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексіндегі 14-тарау алғаш рет Қылмыстық кодекстің 1997 жылғы редакциясында жеке тарау болып енгізілген. Онда барлық осы құрамдарды біріктіретін темір жол, су, автомобиль, әуе, құбыр көлігі қозғалысы мен оларды пайдалану қауіпсіздігі болып табылатын түрлі объектілер жатады. «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Қазақстан Республикасының Заңының 1-бабына сәйкес «Қазақстан Республикасының көлігі – Қазақстан Республикасының аумағында тіркелген теміржол, автомобиль, теңіз, ішкі су, әуе көлігі, қалалық рельстік көлік, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағындағы магистральдық құбыр көлігі» [1].

Аталған көлік түрлерінің қозғалысы кез-келгенін пайдалану әрқашан да жоғары қауіптілікпен байланысты болады: көліктерді пайдаланатын немесе оларды басқаратын және қызмет көрсететін тұлғалар үшін, сондай-ақ көлік қозғалысы аймағындағы адамдар үшін де, сонымен қатар көлік кәсіпорындары мен ұйымдарының мүлкі, тасымалданатын мүлкі және қозғалыс аймағындағы өзге де жылжымалы және жылжымайтын мүліктер үшін. Сондықтан бұл нормаларды бір бөлек жүйелеу, яғни оларды тәуелсіз тарауға бөлу орынды болып көрінеді.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы Қазақстан Республикасының Заңының 10-бабына сәйкес «Азаматтық және эксперименттік авиация қызметін мемлекеттік бақылау мен

қадағалауды азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның қатысуымен азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган жүзеге асырады» делінген [2].

Бұл уәкілетті орган – Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Азаматтық авиация комитеті.

Азаматтық авиацияның барлық субъектілерінің ұшу қауіпсіздігін бақылауды Азаматтық авиация комитеті жүзеге асырады. Авиациялық техниканың істен шығуын және ақауларын болдырмау мақсатында алдын алу іс-шараларын жүргізу үшін жыл сайын ұшу қауіпсіздігі мен ұшу жарамдылығының нормаларын қамтамасыз етудің жай-күйі туралы ақпараттық бюллетень шығарылады, мұнда авиациялық оқиғалардың себептері тәптіштеп жазылады.

Әуежайларды заңсыз араласу актілерінен қорғау жөніндегі талаптардың орындалуына инспекциялық бақылауды күшейту нәтижесінде авиациялық қауіпсіздік саласында әуежайлардың материалдық-техникалық қамтамасыз етілуі күшеюде.

Сонымен бірге, әуежайлар авиациялық қауіпсіздік қызметінің өндірістік қызметін нақтылайтын нормативтік базаны жетілдіруді жалғастыру, тасымал көлемі жеткіліксіз әуежайларды техникалық қайта жарақтандыруды жүргізу, сондай-ақ авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі әкімшілік заңнама талаптарын қатаңдату қажеттігі әлі де негізгі проблема болып қалып отыр.

Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (бұдан әрі - ИКАО) мемлекетке ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жауапкершілігін жүктейтін қағидаты Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын басқарудың негіз қалаушы қағидаттарының бірі болып табылады. Осыған байланысты, бірқатар алыс шетелдерде авиациялық қауіпсіздіктің мемлекеттік қызметтері құрылды және құрылуда [3].

Қазақстан Республикасының Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі, еліміздің авиакомпаниялары ішкі және халықаралық ұшу

рейстерін орындау барысында қозғалыс қауіпсіздігіне қатер төндіретін авиациялық апаттар мен басқа да алдын алуға қатысты бірқатар шаралар жүргізіп келеді. Дегенмен ұшулардың қажетті қауіпсіздігін қамтамасыз ету жағдайы, әсіресе, авиакомпаниялардың халықаралық туристік авиарейстерді (шоп-турлар) орындауы кезінде күрделі күйінде қалып отыр. Кейбір жағдайларда әуе кемелерін шамадан тыс жүк тиелуіне жол беріледі. Жүк пен багажды орналастыру тәртібі бұзылады. Ұшақтарға жанар-жағар май толық көлемде құйылмауы себебінен аралық қонулар жасауға мәжбүр болады. Жағдай әуе кемелерінің жер бетіндегі инженерлік құрылыстар мен жабдықтардың техникалық және моральдық тозуынан ауырлап отыр. Осылай бола тұра бұл мәселелер бойынша Қазақстан Республикасының Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің уәкілетті органының Бас инспекциясы тарапынан тиісті талаптар қойылмай отыр.

Көлік апаттарының негізгі проблемаларына белгілі бір дәрежеде елдегі жалпы әлеуметтік, экономикалық және саяси жағдайлардың салдары жатады деп ойлаймыз. Көлік процесі өндірістің жалпы шарттарының бірі және қоғамның өмір сүруін, дамуын қамтамасыз етудің ажырамас бөлігі бола отырып, оның барлық кемшілік тұстарын да айқын көрсетеді. Әуе көлігінің жұмыс атқару қауіпсіздігіне әсер ететін әртүрлі факторлар бар, олардың негізгілеріне апаттылықтың жоғары деңгейінің себептерін айқындайтын мемлекеттік басқару жүйелері жатады. Мысалы көлік ұйымдарының қызметтерін мемлекеттік реттеу және бақылау, көлік қызметінің қауіпсіздігі саласындағы мемлекеттік саясатты іске асырудың тиімді тетіктерінің болмауы, апаттылық деңгейін төмендету жөніндегі қызметті қаржыландыру және ынталандыру тетіктерінің қажетті деңгейде болмауы.

А.Б. Бекмағамбетовтың пікірінше «көліктік қылмыстық құқық бұзушылықтардың құрамы тек «пайдалану» терминін қолдана отырып сипатталуы мүмкін. Шынында да, елдің көлік желісі өзінің әлеуметтік маңыздылығын көлік құралдарының қозғалысы арқылы қамтамасыз етілген

және адамдар мен оның қозғалыс саласындағы қоғамның қауіпсіздігі сенімді қорғалған жағдайда ғана ақтайды» [4].

Әуе көлігі қозғалысы қауіпсіздігін арттыру, әуе кемелері мен аэродромдардың техникалық жай-күйі мен пайдаланылуына бақылауды тиімді жүргізу мақсатында еліміздің авиакомпаниялары Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің келісуімен жоспарланған және орындалатын ұшулардың тиісті қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі шаралар кешені бекітіліп, жұмыстар атқарылуда.

Қазақстан Республикасының Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Азаматтық авиация комитетімен отын құйып алу нормативтерінің сақталуына, жүктерді орналастырудың дұрыстығына, оның іс жүзіндегі салмағы мен тасымалдау құжаттамасының сәйкес болуына бақылау жасау үшін республиканың авиакомпанияларында сапарға шығушы, келген туристік және жүк тасуға жалданған ұшақтарға тұрақты түрде ішінара тексеру жұмыстарын жүргізіп отырады, алайда, олардың нәтижелерінде заң бұзушылықтар анықталғанда кінәлі авиакомпанияларға тиісті шаралар қолданылмайды. Мұндай өрескел немқұрайлылық әуе көлігі саласында қылмыстық құқық бұзушылықтарға, сондай-ақ әуе көлігінің апаттарына және басқа да келеңсіз жағдайларға әкеліп соғады.

1977 жылы азаматтық прокуратура тергеушілері үшін жазылған «Авиациялық оқиғаларды тергеу және ескерту» монографиясында Ресей Федерациясының Қарулы Күштері жағдайында авиациялық оқиғаларды тергеудің ерекшеліктері көрсетілген. 1989 жылы Кеңестік Социалистік Республикалар Одағы прокуратурасының жанындағы тергеу қызметкерлерін жетілдіру институтында жарияланған авиациялық оқиға орнын тексеру жөніндегі әдістемелік ұсынымдар және істердің осы санаты бойынша сараптамалар тағайындау, ол бүгінгі күні осы санаттағы қылмыстық істерді тергеудің барлық кезеңдерін толық көрсететін жалғыз іргелі жұмыс болып қала береді. Қазақстан Республикасында ұшу ережелерін бұзуды немесе оларға

дайындықты сот-медициналық зерттеу мәселелері, олардың ерекшелігіне байланысты, осы зерттеулерден тыс қалды деп айтуға болады.

Сонымен қатар, осы тақырыптағы бірнеше теориялық әзірлемелердің нәтижелері жарияланғаннан бері айтарлықтай уақыт кезеңі өтті, жеке ұсыныстар сот ғылымының заманауи мүмкіндіктерін толық көрсетпейді. Қазіргі заманғы авиациялық техниканың қарқынды дамуы және Қазақстан Республикасындағы жағдайдың өзгеруі көптеген ережелердің ескіруіне, терминологияның өзгеруіне және осы санаттағы қылмыстық істерді тергеп-тексеруге деген көзқарастың өзгеруіне әкеп соғады.

Авиациялық оқиғаларды тексеру кезінде заманауи компьютерлік технологиялардың мүмкіндіктері ескерілмеген. Қалыптасқан жағдай бұл мәселені зерттеу қажеттілігін айқын көрсетеді.

А.И. Коробеев көлік саласындағы құқық бұзушылықтарды тұтастай сипаттай отырып, былай деп жазды: «Көлік құқық бұзушылықтары – бұл заңда немесе басқа нормативтік актіде белгіленген жолдарға қол сұғатын әкімшілік немесе қылмыстық заңнамада қарастырылған қоғамдық қауіпті әрекеттер (немесе әрекетсіздік) механикалық көлік құралдарының қауіпсіз жұмыс істеуі (қозғалысы немесе пайдаланылуы)» [5]. Келтірілген анықтама көлік қылмыстарымен бұзылған қоғамдық-әлеуметтік қатынастардың мәнін бұрмалайды деп ойлаймыз. Аталған тәртіп қаралып жатқан қылмыстардың объектісі бола алмайды. Ал К.А. Бакишев осы тұрғыда көлік құқық бұзушылықтарын келесідей сипаттап жазды: «Жүргізілген зерттеу негізінде біз көліктік қылмыстық құқық бұзушылықтар - бұл қозғалыс қауіпсіздігі және механикалық көлік құралдарын пайдалану саласындағы қоғамдық қатынастарға қол сұғатын және зиянды салдардың туындауына әкеп соққан немесе әкеп соғуы мүмкін қылмыстық заңда көзделген қоғамға қауіпті іс-әрекеттер (әрекеттер немесе әрекетсіздік) деген қорытындыға келеміз.» [6].

Осыған байланысты көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтар, олардың жасалу механизміне сүйеніп, келесі белгілерге тән болады деп ойлаймыз, олар:

- олардың барлығы бір түрдегі объектіні, яғни көлік қозғалысының немесе пайдалану қауіпсіздігінің ережелерін бұзады;

- қылмыстың заты болып технологиялық жүйе сияқты белгілі бір көлік түрі немесе көлік құралы;

- қылмыс объектісіне зиян көліктің бәсең қауіпсіздігін қамтамасыз ету шарттарын бұзу, механикалық көлік құралының жұмыс істей қауіпсіздігіне ішкі немесе сыртқы қауіп төндіру нәтижесінде келтіріледі;

- заңда көзделген қылмыстық салдарды тудырады;

- адамның көлікпен өзара іс-қимылы, көліктің апатсыз жұмысына ішкі қауіп туындаған кезде – көлік құралын тікелей басқаратын немесе көлік қауіпсіздігін қамтамасыз ететін адам, сыртқы қатер жасалған кезде – заң нормаларымен белгіленген ережелерді орындамайтын адамдарды жатқызамыз.

Осы жиынтықтағы белгілер көлік қылмыстарын тұтастай сипаттайды.

Көліктік қылмыстар объектісінің сипаттамасы қолданыстағы заң әдебиеттерінде қарастырылғандай бір жағынан көрсетіледі. Соңғы уақытта кейбір айырмашылықтар қалса да ол тұтастай қалыптасты деп ойлаймыз.

Тәжірибе көрсетіп отырғандай, азаматтық авиация мен Қарулы Күштер жағдайында ұшу немесе оларға дайындық ережелерін бұзу жағдайларында қылмыстарды жасау мен тергеп-тексерудің белгілі бір ерекшелігі бар.

Қарулы күштер өздеріне тән ерекше міндеттерді ғана орындайды, әскери бөлімдер мен әскери объектілер көлік және басқа да бөтен адамдарға қол жетімді бола бермейді, оларға кіруге шектеулі адамдардың ғана мүмкіндіктері бар.

1997 жылдың 1 қаңтарынан бастап күшіне енген Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінде Ресей Федерациясының Қарулы Күштерінде ұшу немесе оларға дайындық ережелерін бұзумен байланысты қылмыстар «әскери қызметке қарсы қылмыстарға» жатқызылған, осы кодекстің XI бөлімінің 33-тарауына енгізілген және баптарда қамтылған [7].

Ал Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 14-тарауында ұшу, ұшу ережелерін және әуе көліктерін пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзуға байланысты қылмыстар 344-360 баптарға енгізіліп, жауаптылық қарастырылған, әскери қызметке қатысты ұшу немесе оларға дайындық ережелерін бұзумен байланысты қылмыстық құқық бұзушылықтар бөлек 18-тарауға енгізіліп, 464-баппен белгіленген. [8]

Жоғарыда айтылғандарды ескере отырып, осы диссертациялық зерттеуде Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 344-бабында қарастырылған қылмыстарды тергеп-тексеру барысында саралауға байланысты мәселелерді қарастыру ұсынылады.

Әуе көлігінің қозғалысы мен оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзу туралы қылмыстық істер көп қозғала бермейді, бірақ тергеу органдары сотқа дейінгі тергеп-тексеру жүргізу барысында айтарлықтай қиындықтарға тап болады. Олар қылмыстың басқа түрлерімен салыстырғанда әуе көлігінің қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын қылмыстық бұзудың сирек сипатына, сондай-ақ авиациялық оқиғалардың өзіндік ерекшелігіне: авиациялық техника мен ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесінің күрделілігіне, зардап шеккендер мен қаза болғандардың едәуір санына, еңбекті көп қажет ететін және көлемді сараптамалық зерттеулерге және тағы басқа да жайттарға байланысты.

Авиациялық оқиғаларды тексеру мәселелерін толық көрсететін алғашқы ғылыми жұмыс 1977 жылы жарық көрген «Авиациялық оқиғаларды тексеру және алдын-алу» әдістемелік оқу құралы. Осы оқу құралы шыққанға дейін әуе көлігіне қатысты оқиғаларды тексеру, атап айтқанда авиациялық оқиға болған жерді тексеру мәселелері заң әдебиеттерінде жарық көрген. Аталған әдістемелік нұсқаулықта барлық түрдегі (типтегі) азаматтық әуе кемелерімен болған авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру ерекшеліктері көрсетілген. Сонымен қатар, 1989 жылы тергеу қызметкерлерін жетілдіру институтында

авиациялық оқиға болған жерді тексеру және осы санаттағы қылмыстық істер бойынша сараптама тағайындау бойынша әдістемелік ұсыныстар шығарылды.

Осы санаттағы қылмыстық құқық бұзушылықтарды тергеп-тексеру тәжірибесі көрсеткендей, ұшу немесе оларға дайындық ережелерін бұзудың, мысалы, жол-көлік оқиғалары сияқты таралуы жоқ. Алайда, мұндай қылмыстық құқық бұзушылықтарды іс жүзінде тергеп-тексеру үлкен қиындықтар туғызады және көбінесе алдын-ала тергеуді ұйымдастырудағы елеулі кемшіліктермен байланысты, бұл авиациялық оқиғалардың ерекшелігімен де, қылмыстың басқа түрлерімен салыстырғанда ұшақ апаттарының өте сирек кездесетін, оқшауланған сипатымен де байланысты болады.

Осы түрдегі қылмыстық құқық бұзушылықтар массивін зерделеу негізінен мынадай мән-жайлармен негізделген, олардың ерекшелігін анықтауға мүмкіндік берді: авиациялық оқиғаның кенеттен пайда болуы және өткірлігі; ұшу аппаратындағы барлық адамдар үшін және жергілікті тұрғындар үшін қауіп; адамдар мен материалдық бөлік үшін ауыр зардаптар; авиациялық оқиғаның себептері мен кінәлілерін анықтаудың қиындығы; оқиғаның басты себебі және оған ықпал ететін көптеген себептердің орын алуы; кей жағдайларда куәлар мен әуе көлігі апатының өрбуін тікелей көрген куәлардың мүлдем болмауы немесе олардың санының аздығы, әуе апатының мән-жайларын куәгерлердің қабылдауының қолайсыз жағдайлары; кінәні дәлелдеуге қатысты заттай дәлелдемелер санының, түрлерінің аздығы; авиациялық техниканы пайдалануға және оған қызмет көрсетуге байланысты техникалық және арнайы мәселелердің күрделілігі.

Осы санаттағы қылмыстық істер бойынша негізгі дәлелдемелер оқиға орнында табылған заттай дәлелдемелер (мысалы, объективті бақылау құралдары) және ұшу құжаттамасы (мысалы, әуе кемесінің экипажына тапсырма) болып табылады.

Ақталмайтын негіздер бойынша өндірісі тоқтатылған қылмыстық істер санының көптігі және негізінен қарау үшін соттарға жіберілген қылмыстық

істердің аздығы ең алдымен, қылмыстық жауаптылыққа тартылуға жататын адамдардың әуе көлік оқиғалары салдарынан қаза болуымен (Қазақстан Республикасы Қылмыстық-процестік кодексінің 35-бабы 1-бөлігінің 12) тармағына сәйкес), сондай-ақ жазаның қолданылуын болдырмайтын рақымшылық актісінің қабылдануымен байланысты екенін атап өту қажет.

Жоғарыда айтылғандар авиациялық оқиғаларға байланысты қылмыстық құқық бұзушылықтардың аздығына қарамастан, барлық қылмыс құрылымында ұшу ережелерін бұзу немесе оларға дайындық заңдылықтарына зерттеу жүргізу қажет.

Әуе көлігі саласындағы техникалардың қазіргі уақытта даму қарқынын ескере отырып, осы көліктің қауіпсіздігіне қатысты қылмыстардың өз ерекшеліктерін ескеріп, оларды тергеп-тексеру қазіргі уақытта криминалистика алдында тұрған өзекті міндеттердің бірі болып табылады.

Әуе көлігі қозғалысы мен оны пайдалану қауіпсіздігінің объектісі ретінде әуе көлігі жүрісі немесе оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін қарастырылатын қылмыстық-құқықтық жауаптылық, аталған қылмыстық іс-әрекетті саралау кезінде қалыптасатын қоғамдық қатынастардың жиынтығы болып табылады.

Алдағы диссертациялық зерттеудің мақсатына сәйкес авиациялық оқиғалар туралы қылмыстық істерді сотқа дейінгі тергеп-тексеру ерекшеліктерін анықтап, оның ішінде – жекелеген тергеу әрекеттерін жүргізу тактикасы, оларға мамандардың қатысуы, сараптамаларды тағайындау, ұшу ережелерін бұзудың немесе оларға дайындықтың криминалистикалық сипаттамасын, тергеудің бастапқы кезеңінің типтік тергеу жағдайлары мен типтік тергеу нұсқаларын әзірлеу, тергеп-тексерудің бастапқы кезеңінде осы санаттағы қылмыстарды тергеуді неғұрлым тиімді ұйымдастыру қажет.

Диссертациялық зерттеудің ғылыми жаңалығы оның аясында криминалистиканың дәлелді материал алу мүмкіндіктері туралы қазіргі заманғы түсініктерін ескере отырып, қазіргі нақты жағдайларда алғаш рет

қылмыстық ұшу ережелерін бұзушылықтарды тергеу немесе оларға дайындық проблемасының криминалистік аспектісінде зерттеу жүргізілді. Бұдан басқа, осы санаттағы істерді тергеу бойынша ғылыми-практикалық ұсынымдар кешендерін әзірлеу мақсатында ұшу қағидаларының бұзылуын тергеудің теориялық және практикалық мәселелерін зерттеуге, оларға дайындалуға және ұшу аппараттарын пайдалануға кешенді, жүйелі көзқарас жасауға әрекет жасалды.

Тәжірибені талдау авиациялық оқиғаларды тергеудің бастапқы кезеңінде ұсынылған типтік нұсқалар жүйесін жасауға мүмкіндік берді, оларды қолдану қылмыстың осы түрін тергеу кезінде тергеу әрекеттерін тез және тиімді орындауға мүмкіндік береді.

Авиациялық оқиғаның әрбір фактісі бойынша міндетті түрде арнайы комиссия жүзеге асыратын және қылмыстық іс шеңберінде тексерумен қатар жүргізілетін қызметтік тексеру жүргізіледі. Бұл комиссиямен, сөзсіз, тергеуші тарапынан ұшу оқиғасын неғұрлым тиімді және толық тергеу мақсатында тығыз байланыс пен өзара іс-қимыл орнату қажет.

Авиациялық оқиға туралы қылмыстық істі тергеп-тексерудің сәттілігі мен тиімділігі, ең алдымен, бастапқы тергеу әрекеттері мен жедел-ізвестіру іс-шараларын жүргізудің уақтылығы мен сапасына байланысты.

Авиация саласының қазіргі жағдайын ескере отырып, ең алдымен әуе көлігінің негізгі жолаушылар тасымалдаушыларының бірі ретіндегі рөлі соңғы жылдары айтарлықтай өскенін атап өткен жөн. Бұған әуе көлігінің жолаушылар айналымының өсуі дәлел.

Еліміздегі әуе көлігінің жүрісі мен оны пайдалану қауіпсіздігі саласы Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 15 шілдедегі Заңымен, басқа да нормативтік құқықтық актілерімен және Қазақстан Республикасы ратификациялаған халықаралық шарттардың қағидаларымен реттеледі.

Еліміздің авиациясы үшке бөлінеді, олар: мемлекеттік, азаматтық және

эксперименттік. Осыған байланысты, авиацияның түріне сәйкес оларды пайдалану, қозғалыс қауіпсіздігі қағидалары тиісті уәкілетті органдармен жеке қабылданған және олардың қызметі саласындағы мемлекеттік реттеу, қадағалау және бақылау өз бетінше жүргізіледі.

Авиация қызметін мемлекеттік реттеуде Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз етеді, адамдардың денсаулығы мен өміріне, қоршаған ортаға және мелекетке қауіп төндірмей ұшуды орындау міндеттерін атқарады. Әуе кеңістігін пайдалануда мемлекеттік бақылау және қадағалау белгіленген тәртіптің бұзылуын болдырмау, тоқтату, алдын алу немесе жолын кесу мақсатында жүзеге асырылады.

Әуе кеңістігін пайдалануда әуе көлігін қолданушылар әуе қозғалысына қызмет көрсететін мекеме-ұйымдардың нормативтік құқықтық актілеріне сәйкес нұсқаулық немесе ережелердің талаптарын орындауға міндетті. Ондай авиациялық қызмет түрлерін атайтын болсақ, оларға аэронавигациялық қызмет көрсету (ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету, әуе көлігін басқару кезіндегі радиобайланыс), азаматтық әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу және ұшуға дайындау жатады.

1.2 Әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың жауаптылық туралы қылмыстық заңнамасына тарихи-құқықтық талдау

Қазіргі таңда елімізде қылмыстық заңнамаларды одан әрі жетілдіруге және дамытуға өз үлестерін қосып, еңбектері еленіп жүрген А.Н. Ағыбаев, Г.И. Баймурзин, Р.Т. Нұртаев, И.Ш. Борчашвили, К.А. Бакишев сияқты Қазақстан Республикасының ғалымдарын ерекше атауға болады.

Қазақстан Республикасының қылмыстық заңнамасы заманның өзгеруіне байланысты жиі өзгерістерге ұшырап отырады, олардың арасында көлік қылмыстарында кейбір көлік қылмыстарының құрамдарының қажетті орналастырылмауы нәтижелерінде қоғамдық қарым-қатынастардың толығымен

ретке келе алмауы, құқық бұзушылық объектілердің дұрыс анықталмауы, көлік қылмыстары үшін қылмыстық жауаптылықты белгілеу бойынша әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың жауаптылығы туралы қылмыстық заңнамасына тарихи-құқықтық талдау жүргізу қажет.

Елімізде арбалы көліктердің орнына механикалық көлік (теміржол, су, әуе) түрлерінің пайда болуы қоғамға көптеген жаңалықтар алып келді, жаңа көлік түрлерінің пайда болуымен қатар, оларды дұрыс пайдаланбау нәтижесінде ауыр, кейде өтеу ауыр салдарға алып келетін жағдайлар да пайда болды. Яғни бұл жаңалықтар еліміздің социалистік мемлекет құру тарихынан бастау алады.

Кеңес мемлекеті өз өмірінің алғашқы жылдарында көлік түрлерінен негізінен ат арба, су және темір жолы көліктерін пайдаланған, соған сәйкес осы көліктерге қатысты ережелер мен оларды бұзған тұлғалардың қылмыстық жауаптылықтарын көздейтін нормалар қабылдаған.

Осы тұрғыда Ресей ғалымдарының ғылыми еңбектеріне көз жүгіртер болсақ, бірнеше авторлар автокөлікке қатысты қылмыстық құқық бұзушылықтар бойынша заңнама нормалары XX ғасырда пайда болған деп тұжырымдайды, ал Н.И. Исаев ондай пікірлермен келіспей, жүргізілген зерттеу нәтижелері көлік құралдарының қауіпсіз пайдалануын қамтамасыз ететін нормалар ертеректе пайда болғандығы туралы қорытынды жасауға болатындығын айтқан [9]. Оның негізі ретінде көрсеткен құжаттары XVII–XIX ғасырларда жануарларға жегілген арбаларды апатсыз басқаруға қатысты болған, ол кезде мемлекетте механикалық көлік құралдары болмаған, соған сәйкес көлік құралдарының қауіпсіз қозғалысын реттейтін қылмыстық құқық нормалардың қажеті болмаған. Осыған орай А.И. Коробеев былай деп жазады: «Осы кезеңнің (1960 жылға дейін) қылмыстық заңнамасында автокөлік құралдарының қауіпсіз жұмыс істеуін қорғауға тікелей бағытталған бірде-бір арнайы норма болған жоқ. Сонымен қатар, автомобиль өнеркәсібінің дамуымен автопарктің өсуімен, ел жолдарында қозғалыстың күшеюімен мұндай

қозғалыстың қауіпсіздігін қамтамасыз ету барған сайын күрделі проблемаға айналды. Қылмыстық заңның жоқтығы ұзақ уақыт бойы автокөліктің қауіпсіз жұмысына қол сұғушылықпен күресті қиындатты» [5, С.25].

Сол уақытта сот тәжірибесі өзінше бөлек дамыды: қозғалыс қауіпсіздігі немесе көлік құралдарын пайдалану қауіпсіздігінің ережелерін бұзу фактілерін жеке адамға қарсы қылмыс санатына жатқызып, көліктегі тәртіпті қорғау туралы міндетті ережелерді бұзу немесе жүргізушінің өз міндеттерін қылмыстық ұқыпсыз орындау ретінде танылды. Бір іс-әрекетті осылай саралау қылмыстық заң алдындағы заңдылық пен теңдік принциптерін бұзып қана қоймай, әсіресе қозғалыс қауіпсіздігі немесе көлікті пайдалану ережелерін өрескел бұзған адамдарға қатысты қажетті жеке алдын-алуды қамтамасыз етпеді [10].

Қазақ Совет Социалистік Республикасында 1959 жылғы 22 шілдеде Республиканың Қылмыстық кодексі қабылданып, 1960 жылғы 1 қаңтарда күшіне енген. Аталған кодексте көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтарға бір тарау (X тарау) арналып, 11 бап кірген, сонымен қатар, кодекстің I тарауындағы «Басқа да мемлекеттік қылмыстар» қатарына көлік саласына қатысты 6 бап (70, 71, 71-1, 72, 72-1, 72-2-баптар) қарастырылған [11].

Қазақ ССР-нің Қылмыстық кодексінде көлік қылмыстарының 8 түрі қамтылған болатын, оларға автотөлік, қалалық электр көлігі және басқа да өз бетімен жүретін механизмдердің, теміржол, су және әуе көлігінің қауіпсіз жұмысына қол сұғатын қылмыстар жатқызылған.

Аталған қылмыстық кодексте қозғалыс қауіпсіздігі және көлік құралдарын пайдалану қағидаларын бұзуға қатысты арнайы жеке бап көзделген (71-бап), алайда ол бапта қылмыстың арнайы субъектісі ретінде жалпы көлік саласында қызмет атқаратын тұлғалар болған. Осы бап қылмыстық құқық бұзушылық әрекеттерге темір жол, су және әуе көлігі қозғалысының қауіпсіздігі және көлікті пайдалану ережелерін бұзумен қоса көлік құралдарын қатынас жолдарын, белгі беру немесе байланыс құралдарын сапасыз жөндеу

әрекеттері нәтижесінде адамдармен қайғылы жағдай туындау, апат, авария және басқа да ауыр салдардың болуы көзделіп, бір бөлікпен қамтылып, үш жылдан он бес жылға дейінгі бас бостандығынан айыру түріндегі қылмыстық жаза қарастырылған. Бұл бап екі бөліктен тұрады, бірінші бөлік жоғарыда аталып өткен іс-әрекеттер мен салдардан тұратын болса, екінші бөлікте қылмыстық жауаптылық бірінші бөліктегі әрекеттер нәтижесінде дәл сол салдарға алып келетін көрінеу қауіп төндіру іс-әрекеттерге бір жылдан үш жылға дейін бас бостандығынан айыру немесе екі жылға дейін түзеу жұмыстары ретіндегі қылмыстық жаза көзделген. Яғни, осы баптың әр бөлімінде іс-әрекеттердің саралау сипатына байланысты жазалардың түрлері мен мерзімдері белгіленген, яғни жасалған іс-әрекеттердің ауырлығына қарай заң шығарушы қажетті жазалардың түрлері мен мерзімдерін белгілеген.

Аталған қылмыстық кодекс елімізде 1998 жылға дейін қолданып келді, сол жылдың 1 қаңтарынан бастап 1997 жылғы 16 шілдеде қабылданған Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексі заңды күшіне еніп қолданысқа енді. Бұл кодексте де көлік саласындағы қылмыстар туралы жеке тарау қарастырылып, жоғарыда көрсетілген көлік түрлерінің қауіпсіз жұмысына қол сұғатын 12-тараудан тұратын 13 бап бойынша қылмыстар жатқызылған.

Бұл кодексте темір жол, әуе немесе су көлігі қозғалысы мен оларды пайдалану қауіпсіздігінің ережелерін бұзу қылмысы үшін 295-баппен жауаптылық қарастырылды. Онда қылмыстың арнайы субъектісі орындайтын жұмысына немесе атқаратын қызметіне байланысты көлік қозғалысы ережелерін сақтауға міндетті адам болған. Бұл бап төрт бөлікте көзделіп, жауаптылықтар белгіленген. Мұнда да қылмыстық құқық бұзушылықтардың салдарына қарай үш бөлікке бөлінген және сонымен қатар төртінші бөлік бойынша бірінші бөлігінде көзделген әрекет, егер ол осы баптың бірінші, екінші немесе үшінші бөліктерінде көзделген зардаптардың тууына әкеп соқпаса (абайсызда адамның денсаулығына ауыр немесе орташа ауырлықтағы

зиян келтірсе, абайсызда кісі өліміне немесе абайсызда екі немесе одан да көп адамның өліміне әкеп соққан әрекет) да олардың тууына көрінеу қауіп төндірген жағдайларда қылмыстық жауаптылық қарастырылды [12].

Қолданыстағы Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінде жоғарыда аталған қылмыстық құқық бұзушылық бойынша (344-бап) заң шығарушы үш бөлік бойынша жауаптылық қарастырған, алайда зардаптардың тууына көрінеу қауіп төндірген жағдайлар үшін жауаптылық туралы бөлікті алып тастаған, яғни бұл санаттағы қылмыстық құқық бұзушылықтар нәтижесінде салдардың болуы қылмыстық жауаптылықты тудырады.

Қазақстан Республикасы әуе көлігі саласын дамыту бойынша Британдық модельді таңдап отыр және сол модельге сәйкес дамуда. Әуе көлігі көліктің неғұрлым серпінді дамып келе жатқан салаларының бірі болып табылатынына қарамастан, әуе көлігі қозғалысы және оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын сақтауда осы сала мамандарының көтеріп жүрген кейбір өзекті мәселелері бар, олар:

1. Заңнамалық деңгейде бекітілген бірыңғай нормативтік құжаттың, атап айтқанда азаматтық авиацияны дамыту саласын дамыту стратегиясының, әуе кодексінің болмауы.

2. Ұшу кадрларын даярлау үшін оқу және дайындық базасының болмауы.

3. Ұшудың толық қауіпсіздігі үшін сырттан кез келген ықпалдан еркін болатын ұшу қауіпсіздігі жөніндегі белгілі бір мемлекеттік құзырлы органның болмауы.

4. Авиаотынды бөлу тәртібін реттейтін нормативтік құжаттың болмауы.

Көлік қозғалысы және оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзуға қатысты қылмыстық құқық бұзушылық құрамының белгілерін талдау нәтижесінде және жоғарыда көрсетілген әуе көлігі қозғалысына қатысты әуе саласының мамандарының көтеріп жүрген өзекті мәселелерінің шешімін табуда

келесідей қорытынды жасау қажет деп ойлаймын.

Бірінші мәселе бойынша көрсетілген құжаттар, яғни азаматтық авиацияны дамыту саласын дамыту стратегиясы, әуе кодексі бүкіл әлемдік аэронавигациялық жоспарда және ұшу қауіпсіздігі жөніндегі жоспарда ИКАО барлық қатысушы елдер үшін белгілеген мақсаттарды, міндеттерді және даму жоспарларын ескеретін еді. Мұндай стратегия әуе көлігі саласының барлық қатысушыларының (авиакомпания, әуежайлар, аэронавигация, азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган) даму жоспарларын үйлестіруге мүмкіндік берер еді. Авиакомпаниялар мен әуежайлардың меншік нысандарының қазіргі жағдайдағы бытыраңқылығы жекешелендіру жөніндегі мемлекеттік бағдарлама шеңберінде мемлекеттік меншік объектілерін бәсекелес ортаға бергеннен кейін күрделене түсті. Соның нәтижесінде ол саланы дамыту мәселелерін басқару орталықтандырылмаған. Авиация саласы үлкен қаржылық салымдарды және ауқымды капиталды қажет ететін сала болғандықтан, еліміздегі жеке компаниялар қажетті көлемдегі инвестиция сала алмайды. Бұл біздің еліміз үшін қалыптасқан жағдай болып қала бермек, мұндай көзқарас азаматтық авиация саласының Еуразиялық экономикалық одақтастық бойынша әріптестерінен әлдеқайда артта қалуына әкеп соғады.

Екінші мәселе бойынша, еліміздің жергілікті авиакомпаниялары өздерінің қызметкерлерінің болмауына байланысты шет ел мемлекеттерінен ұшқыштарды жалдауға мәжбүр болып отыр. Қазақстан Республикасындағы Азаматтық авиация академиясында ұшу аппараттарын ұшуда пайдалану мамандығы бойынша оқуын бітіріп, жоғары ұшу білімін алған мамандарға авиакомпанияларда ұшқыш болып жұмыс істеуге мүмкіндік бермейді. Себебі, аталған оқу орны multy engine/type rating және instrumental rating (ұшақтың белгілі бір көп қозғалтқышты бортына оқыту және белгілі бір ауа-райы жағдайында ұшуға оқыту) сияқты рейтингтері қарастырылмаған. Осы рейтингтердің болмауы, ол оқу орнының түлектерінде коммерциялық CPL ұшқыш лицензиясы болса да, коммерциялық ұшқыш ретінде ұшуға рұқсат беру

құқығын бермейді.

Үшінші мәселе бойынша әуе қозғалысының қауіпсіздігі үшін сырттан келетін ықпалдан еркін болатын ұшу қауіпсіздігі жөніндегі мемлекеттік инспекция құруды орынды деп санаймыз. Ол инспекцияға авиакәсіпорындарды тексеруге және оның нәтижесінде нұсқама беруге құзыр берілсе, сосын нұсқама талаптарын орындамағаны үшін белгілі бір жауапкершілік белгіленсе, мысалға заңды тұлғаның жойылуы немесе үлкен көлемде айыппұл. Сонда авиакәсіпорынның басшылары мемлекеттік органның нұсқауларын бұлжытпай орындауға барынша тырысатын болады. Ал жеке тұлғалар оны бұзу салдарына байланысты бас бостандығынан айыруға дейін жазалануы керек.

Төртінші мәселе бойынша авиаотын нарығына азаматтық авиацияның субъектілерінен басқа әртүрлі кәсіпкерлік субъектілері (авиаотынды жеткізушілер, ресурс ұстаушылар, трейдерлік компаниялар) қатысады. Авиакәсіпорынды бөлуді мемлекеттік реттеуді заңнамалық белгілеу кәсіпкерлік кодекстің талаптарына қайшы келеді. Жалпы алғанда, бұл мәселелер кәсіпкерлік субъектілерінің (әуежайлар, авиакомпаниялар, ресурс ұстаушылар, авиаотынды жеткізушілер және басқалар) пікірін ескере отырып, егжей-тегжейлі пысықтауды қажет етеді.

Әуе қозғалысы қауіпсіздігінің жай-күйі, авиациялық жүйенің сенімділігін арттыру тәсілдері және Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласының тұрақты прогресінің қажетті және маңызды құрамдас бөлігі болып табылады.

Ұшу барысында көптеген түрлі себептердің салдарынан апатқа немесе оқиғаларға алып келетін қауіп пайда болуы мүмкін. Солардың ішінде адам факторы әуе кемесінің бүкіл өмірлік циклінің кез келген уақытында өз ролін атқара алады, өйткені апат әуе кемесінің ұшуы үшін екі немесе одан да көп қолайсыз оқиғаларды қосқанда орын алады. Сонымен қатар, қолайсыз оқиғалар немесе оқиғалар оның өмірлік циклінің кез-келген уақытында да болуы мүмкін. Бұл әуе кемесін жобалау кезінде, оның агрегаттарын, блоктарды

дайындау кезінде, ұшу аппараттарын құрастыру кезінде, жердегі техникалық қызмет көрсетуді орындау кезінде қателер болуы мүмкін. Әуе кемесін ұшуда пайдалану адамдардың кешенді атқаратын көптеген қызметтерінің жиынтығы екенін түсінікті.

Апаттар себептерінің арасында ұшу құрамының дұрыс емес әрекеттері – «ұшқыш қателігі» ерекше орын алады. Қозғалыс қауіпсіздігінің бұзылуының бастапқы себебі осы ұшқыштың қателігі болуы мүмкін, ал басқа факторлардың әсерінен ерекше жағдай туындағаннан кейін жасалған қауіп-қатерді күшейтеді. Өзгеше айтқанда «ұшқыштың қателігі» ұшу барысында апат қаупінің негізгі факторына айналды. Мамандардың пікірінше бұл тұрғыдағы жағдай бізде де, шетелде де бірдей көрінеді.

Әуе көлігі қозғалысы және оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін қылмыстық жауаптылықты талдауды «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Қазақстан Республикасының Заңы және Қазақстан Республикасының қазіргі қолданыстағы Қылмыстық кодексінің 344-бабында көзделген қылмыстық құқық бұшулықтан бастау қажет.

Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 344-бабында көзделген қылмыстың объектісі көліктің жұмыс істеу қауіпсіздігі (қозғалыстың немесе пайдаланудың апат қауіпсіздігі) болып табылады, ол адамдардың өміріне немесе денсаулығына қауіп төндірмей, мүлкін жойып немесе бүлдірмей тасымалдау мүмкіндіктерінен тұрады. Қозғалыс қауіпсіздігі және әуе көлігін пайдалану қағидаларын бұзу факторларына тоқталар болсақ, әуе көлігіне жататын объектілерді заңнама негізінде айқындап алайық.

Көлік инфрақұрылымы объектілері теміржол, трамвай, жеңілрельс, монорельс және ішкі су жолдарын, автомобиль жолдарын, тоннельдерді, эстакадаларды, көпірлерді, вокзалдар мен станцияларды, жолаушыларға қызмет көрсету пункттерін, метрополитен желілерін, порттарды, порттағы құралдарды, кеме қатынайтын гидротехникалық құрылыстарды, әуеайлақтарды,

әуежайларды, көлік-логистика орталықтарын, байланыс, навигация және көлік құралдарының жүрісін басқару жүйелерінің объектілерін, магистральдық құбыржолдарды, сондай-ақ көлік кешенінің жұмыс істеуін қамтамасыз ететін өзге де ғимараттарды, құрылыстарды, құрылғылар мен жабдықтарды қамтитын технологиялық кешен.

Әуе көлігі - бұл барлық азаматтық авиация және азаматтық әуеде ұшу құралдары: ұшақтар, тікұшақтар, планерлер, дирижабльдер, аэростаттар және т.б. жер бетінен ұшатын, ауамен өзара әрекеттесу есебінен атмосферада қалықтайтын кез-келген ұшу аппараты әуе кемесі деп танылады.

Әуе көлігінің қозғалысы мен оны пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету қағидаларын бұзу ұшақты қондыру үшін бос жолақтың болмауы, ұшу схемасын орындамау, ұшуға және экипаж жұмысына қойылатын талаптарды елемей, ұшу техникасын, әуе қозғалысын басқару қағидаларын, аэродромдарды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын сақтамау және тағы басқа да авиадиспетчердің қате жауабынан болуы мүмкін.

Қозғалыс қауіпсіздігі ережелерін бұзумен қатар, көлікті пайдалану қағидаларын бұзу да түрлі апаттарға алып келеді. Соңғысы көлік құралының өзін пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзуды да, әуе көліктердің апатсыз жұмыс атқаруын қамтамасыз ететін жүйелер мен агрегаттарды пайдалану ережелерін бұзуды да қамтиды. Көлік қозғалысына қарағанда көлікті пайдалану ұғымы кеңінен сипат береді. Егер қозғалыс әрекеттері пайдаланудан ажырамайтын болса, онда пайдалану қозғалыс саласында да, одан тыс жерлерде де (мысалы, әуе кемесінің ұшу алдындағы дайындық кезеңінде және т.б.) жүруі мүмкін.

Соңғы бес жылда Қазақстан Республикасының аумағында болған әуе апаттарына шолу жасар болсақ, ол былай сипатталады:

- «Стрекоза7-Gazelle SA341» тікұшағы (тікұшақтың иесі - жеке тұлға). Тікұшақ 2017 жылғы 25 ақпанда Шығыс Қазақстан облысы Үржар ауданы Қожа ауылынан ұшып шығып, Аягөз ауданы Ақшатау ауылына жанар-жағар

май құю үшін қонуы керек еді. Алайда, ол жоспарланған жерге жете алмай, сол күні сағат 18.30-да ұшқыш байланысқа шықпады. Тікұшақ бір тәулікке жуық уақыттан кейін, яғни 26 ақпанда қаладан солтүстік-батысқа қарай 60 километр жерде табылды. Ұшқыш П.Устинов қаза тапты.

- 2017 жылғы 27 шілде күні таңертең Алматы облысының Панфилов ауданында Шолақай ауылына жақын жерде авиахимиялық әуе жұмыстарын жүргізген «КазАвиа» ЖШС компаниясының Як-12 ұшағы жермен соқтығысып, өртенді. Ұшқыш пен жолаушы қайтыс болды.

- 2017 жылғы 10 тамызда Теснам Р-2002 оқу ұшағы «Азем» аэродромынаннан (Алматы облысы, Қарасай ауданы, Шалқар ауылы) ұшып шыққаннан кейін бірнеше минуттан соң апатқа ұшырады. Екі адам қайтыс болды: ұшқыш-инструктор және курсант. Ұшақ тұрғын үйлерден бірнеше метр қашықтықта құлады, ауыл тұрғындары зардап шеккен жоқ. «Training center Part-FCL» ЖШС пайдаланылған тіркеу нөмірі UP-LA321 Теснам р-2002JF екі орындық ұшағы Азаматтық авиация академиясына тиесілі болды және ұшқыштарды даярлау кезінде оқу құралы ретінде пайдаланылды.

- 2017 жылғы 25 тамызда сағат 11:45-те Алматы облысы Балқаш ауданы Бәймене кентінің ауданында (Жиделі елді мекенінің солтүстік-шығысына қарай 20 км) Бақанас кентінен 230 шақырым қашықтықта MAULE M-7-260C екі орындық ұшақ құлады. Ұшақ «Олжа бастау» ЖШС-не тиесілі. Ұшақ Боралдай әуежайынан ұшып шыққан, Ұшақта екі адам: ұшқыш пен жолаушы болды. Апат салдарынан ұшқыш қайтыс болды, жолаушы жарақат алды.

- 2017 жылғы 22 қыркүйекте Ми-2 тікұшағы, шамамен Астана уақытымен 00:40 сағатта Ақмола облысы Ақкөл елді мекенінің батысында 6 км жерде әуе апаты болды. Ақкөлден Малоалександровка ауданына ұшуды орындау кезінде (тікұшақ орман авиациялық жұмыстарын орындады), қонуға кіру кезінде Ми-2 тікұшағы («Тянь-Шань» ұшу орталығының авиациялық компаниясы ЖШС) жер бетімен соқтығысып қалды, нәтижесінде алынған зақымданулардан тікұшақ тұтанып, толық жанып кетті.

- 2017 жылғы 03 қазанда «East Wing» АҚ-на тиесілі санитарлық авиацияның Ан-28 ұшағы Алматыдан 28 км қашықтықта апатқа ұшырады. Бұл санитарлық авиацияның ұшағы Алматы-Шымкент бағыты бойынша ұшуы кезінде болды. Бортта үш экипаж мүшесі және екі медицина қызметкері болған, ешкім тірі қалмады.
- 2019 жылғы 17 қаңтарда «Sky Service» әуе компаниясының ЕС-130 тікұшағы Алматы «Алатау» санаторийінің аумағында апатқа ұшырады. Eurocopter француз компаниясының тікұшағы 2017 жылы шығарылған. Әуе көлігінің капитаны Валентин Шитов қайтыс болды, бортта жолаушылар болған жоқ.
- 2019 жылғы 27 наурызда шамамен 19:40 сағатта ҚР Қорғаныс министрлігінің Ми-8 тікұшағы Атырау аэродромынан Шымкент аэродромына ұшу кезінде Қызылорда облысы Жалағаш ауданындағы Бұқарбай батыр ауылынан 7-8 шақырым жерде апатқа ұшырады. Тікұшақта болған 13 жауынгер қаза тапты. «Айбалта-2019» оқу-жаттығу жоспары бойынша тағы төрт тікұшақ құрамындағы әуе кемесі Ақтау – Бейнеу – Крайний - Шымкент бағыты бойынша ұшуға тиіс болатын. Аралық әуесайлақтан ұшқаннан кейін екі сағат өткен соң шеткі тікұшақ Қызылорда облысы Жалағаш кентінің ауданында апатқа ұшырады. [13].
- 2019 жылғы 21 сәуірде ұшағы, сағат 16:25-те Қарағандыдағы Балапан оқу аэродромында жаттығу ұшуын орындау және қонуға кіру кезінде аса жеңіл авиацияның FK14 Polaris әуе кемесі апатқа ұшырады, бортта екі адамнан тұратын экипаж болды, екеуі де қаза тапты (ұшқыш-нұсқаушы Юрий Артемов, запастағы полковник және курсант Әукешев М.). [14].
- 2019 жылғы 20 маусымда Ақмола облысында (Родина ауылынан 10 км қашықтықта) авиациялық жұмыстар орындау кезінде Ан-2 ұшағы апатқа ұшырады. Бортта экипаждың 3 мүшесі болған. Бір кісі қайтыс болды. [15].
- 2019 жылғы 27 желтоқсанда Век Air әуекомпаниясының Fokker-100 ұшағы Алматы - Нұр-Сұлтан бағытындағы 2100-рейсі сағат 07:05-те ұшып, радардан жоғалып кетті. Бортта 95 жолаушы және бес экипаж мүшесі болған. Ұшақ

ұшып көтерілу кезінде биіктігінен айырылып, екі қабатты құрылыс үйге соқтығысты. Нәтижесінде 12 адам қаза тапты [16].

- 2020 жылғы 26 ақпанда сағат 12:33-те «Орлан-2000 әуекомпаниясы» ЖШС-нің (орналасқан орны Өскемен қаласы) Ан-2 ұшағы Өскемен – Ақсуат - Өскемен бағыты бойынша санитариялық авиация желісі бойынша ұшуды орындап, Прапорщиково кентінің маңында апаттық қону жүргізді. Әуе кемесінің бортында авиакомпанияның авиациялық персоналы – 3 маман және санитариялық авиацияның ұтқыр бригадасының екі қызметкері болды. Құрбан болғандар жоқ [17].

- 2020 жылғы 16 сәуірде Қазақстан Әскери әуе күштерінің МиГ-31 жойғыш ұшағы Қарағанды қаласының маңында апатқа ұшырады. Бұған дейін бірнеше жүздеген сағат әуеде қалықтаған тәжірибелі 2 ұшқыш ұшақты құтқарып қалу мүмкін еместігіне көз жеткізгеннен кейін, катапульттенуге мәжбүр болды. Соның арқасында екеуі де аман қалды [18].

- 2020 жылғы 28 тамызда сағат 08:30-да Орал қаласында 2-ші саяжай маңында Казинское көгалдандыру серіктестігі ауданында 1951 жылы туған Ярославкоға тиесілі үйде жасалған бір орынды ұшақ құлап, сол жерде қайтыс болған [19].

- 2021 жылғы 26 ақпанда «Азия Континенталь Авиалайнс» АҚ ұшағы медициналық авиация желісі бойынша ұшуды орындау үшін Боралдай (Алматы) елді мекенінен ұшқаннан кейін апатқа ұшырады, құрбандар жоқ. Бұған дейін метеожағдайларға (жел) байланысты «Қазавиақұтқару» АҚ тікұшағы ұшудан бас тартқан болатын [20].

- 2021 жылғы 13 наурызда сағат 17:22-де Алматы әуежайы маңындағы Қызылту ауылында Қазақстан Ұлттық қауіпсіздік комитеті әуе қызметінің АН-26 әскери ұшағы апатқа ұшырады. Ұшақ бортында болған алты кісінің төртеуі қаза тауып, екеуі ауруханаға жеткізілді [21].

- 2021 жылғы 04 шілдеде сағат 07:50-де Қызылорда облысының Қарауылтөбе елді мекені ауданында бақыланбайтын әуе кеңістігі аймағында Ан-2 ұшағы

апатқа ұшыраған. Ұшақ авиациялық-химиялық жұмыстарды орындаған. Бортта 2 адам болды, қаза болғандар жоқ [21].

- 2021 жылғы 17 қазанда «Cessna 182» әуе кемесі чартерлік рейс орындаған. Сағат 11:15-те Қарағанды брифингіне әуе күштері алаңынан ұшу кезінде ұшақ аударылып кеткен, бортта бір экипаж мүшесі, бір жолаушы болған, олардың ешқайсысы зардап шекпеген [22].

Соңғы бес жылдардағы ғана емес, одан алдын болған апаттарға шолу жүргізе отырып, аймақшұлардың көпшілігінің себебі әуе көлігінің қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігінің сақтауға міндетті қағидаларын адамдардың дұрыс орындамауынан жіберген қателер, бұзушылықтар мен олқылықтар болып табылады. Осыған байланысты аяқталған тергеп-тексеру нәтижелері бойынша әуе апаттарының басым көпшілігі экипаж жұмысындағы кемшіліктермен байланысты болған.

Ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету кезіндегі әуе қозғалысын ұйымдастыру диспетчерлік қызметтерінің жұмысындағы бір типті кемшіліктер диспетчердің жұмыс технологиясынан және әуе кемелерінің экипаждары мен әуе қозғалысын басқару диспетчерлері арасындағы радиоалмасу фразеологиясының ережелерінен ауытқу болған. Онда белгісіз субъектілерге команда беруге рұқсат етілген, диспетчерлік пункттер арасында әуе кемелерінің қозғалысы туралы ақпаратты беру дәйектілігі бұзылған, әуе кемесінің және диспетчерлік пункттің шақыру белгісі және басқа да бұзушылықтарды әрдайым назарға алып, кемшіліктердің алдын алуға байланысты жұмыстар жасалмаған. Сонымен қатар, әуе қозғалысын басқару, радионавигация объектілеріндегі күндізгі таңбалау белгілерін орналастыру ережелерін орындамау фактілері де орын алған.

Прокуратура органдары «шағын» авиацияның әуе кемелерін пайдаланатын адамдардың қызметіндегі бұзушылықтарды, нақтырақ айтқанда әуе кемесін пайдаланушының тіркеу және ұшуға жарамдылығы туралы белгіленген тәртіппен берілетін куәліксіз, сондай-ақ әуе қозғалысын

басқару жөніндегі аймақтық органдардың рұқсатынсыз жүйелі түрде орындағандары анықталған.

Осы ретте шетелдерде әуе көлігінің қозғалысы мен оларды пайдалану қауіпсіздігіне қатысты шолу жасайтын болсақ, көптеген шет елдердің заңнамаларында әуе көлігінің қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін қылмыстық жауаптылық көзделген, сондай-ақ қылмыстық жауаптылық мас күйінде немесе басқа да есеңгірететін заттың әсерінен психикалық немесе физикалық жетіспеушілігінің салдарынан немесе абайсызда адам өмірі мен денсаулығына қауіп төндіргені үшін де ұшқышқа жаза қарастырылған. Яғни қылмыстық іс-әрекеттің салдары болмай, оның тууына қауіп төндірген әрекет немесе әрекетсіздік қылмыс болып саналады. Мысалы Германия Федеративтік Республикасы мен Польшаның заңнамаларында қарастырылған.

Қазақстан Республикасының қылмыстық заңнамасына тарихи-құқықтық талдау жасау көрсеткендей әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзуға қатысты қылмыстық құқық бұзушылықтар бойынша құқық нормаларын жетілдіру жұмыстарын жүргізу қажеттілігі туындап тұр. Осы мақсатта көлік саласындағы қылмыстық құқық бұзушылықтарды саралауға әсері болатын қолданыстан шыққан қылмыстық заңнама нормалары мен шетелдік тәжірибелерді салсытыра отырып толыққанды тұжырымға келу көзделеді.

1.3 Кейбір шет елдердің тәжірибесіндегі әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін жауаптылық

Әуе көлігі нарығы ел экономикасының жағдайына барабар дамуда. Жылдан жыл өткен сайын әуе көлігін таңдайтын жолаушылар айналымы көбейу үстінде. Халықаралық және аймақаралық қатынастағы жолаушылар тасымалы Қазақстанда да әуе көлігі қызметінің негізгі және белсенді дамып

келе жатқан сала болып табылады. Бұл ретте Халықаралық тасымалдар барынша белсенді дамуда, олардың жалпы көлемдегі үлесі жолаушылар мен жүк айналымында айтарлықтай өсім байқалады.

Ұшу қауіпсіздігін арттыру жөніндегі мемлекеттік шаралар әуе көлігіндегі авиациялық оқиғалар санын азайтуды қамтамасыз етеді, дегенмен ұшу қауіпсіздігінің орташа әлемдік деңгейіне әлі қол жеткізілген жоқ деп айтуға болады, оған себеп елімізде әуе компаниялары мен жеке тұлғалардың меншігіндегі әуе көліктерінің ескіруі мен орын алып жатқан әуе көліктеріне қатысты апаттарды айта аламыз.

ИКАО-ның жаһандық мақсаттарының бірі - ұшу-қону жолағындағы операциялардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету және әуе кемелерінің сырғу санын қысқарту, өйткені әуе кемелерінің ұшу-қону жолағынан сырғу жағдайларына сәйкес келетін авиациялық оқиғалардың үлесі шамамен 15% - ды құрайды. Бұл ретте оқиғалардың осы санатына барлық өлімге әкелетін авиациялық оқиғалардың 50% келеді. Сырғу жағдайларының 80% қысқы уақытта жауын-шашынға байланысты ұшу-қону жолағында беткі қабатының нашарлауына байланысты болады [23].

Шет елдердің тәжірибесін қарастыруды іргелес жатқан көрші мемлекеттен бастар болсақ, яғни Ресей Федерациясы, оның Қылмыстық кодексінің 263-бабында қылмыстық құқық бұзушылықтың үш құрамы қарастырылған, олар көлік құралының түрі мен объективті жағының белгілері бойынша ерекшеленеді, өйткені теміржол, әуе және су көлігі қозғалысының қауіпсіздігі әртүрлі ережелермен реттеледі. Дәл осындай ерекшеліктер қылмыс субъектілерінің айырмашылығына байланысты.

Қылмыстардың осы құрамын бір бапта қарастыру және теориялық тұрғыдан біріктіру және іс жүзінде қолдану келесі негіздер бойынша жасалған: біріншіден бұл әрекеттер бір түрге қол сұғады; екіншіден, олардың сипаттары тұрғысынан бірдей объективті жағы бар әрекеттер, яғни белгілі бір бекітілген сақтық ережелерін бұзу; әрекет (әрекетсіздік) нәтижесіндегі салдар мен

олардың арасындағы себептік байланыс; үшіншіден субъективті жағы барлық үш жағдайда ұқыпсыздық немесе немқұрайлылық түрінде абайсыздық кінәмен сипатталады; төртіншіден, арнайы тақырып, яғни адам барлық үш жағдайда да бапта көзделген белгілі бір көлік түрінің қауіпсіздігін қамтамасыз етуге міндетті болады.

Қозғалыс қауіпсіздігі мен әуе көлігін пайдалану ережелерін бұзғаны үшін қылмыстық жауапкершілік мәселелерін қараудан бұрын, қылмыстық кодекстің 263-бабында қарастырылған қылмыстық құқық бұзушылықтың құрамын талдау қажет деп ойлаймын.

Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінің 263-бабы теміржол, әуе, теңіз немесе өзен көліктетірінің жұмыс атқару қауіпсіздігі (қозғалыс немесе пайдалану апаты), ол жолаушыларды және жүктерді адамдардың өміріне немесе денсаулығына қауіп төндірместен тасымалдау, мүліктің жойылуы немесе бүліну қабілетінен тұрады, яғни әуе көлігін апатсыз және материалдық шығынсыз пайдалану.

Қылмыстың тақырыбы Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінде қарастырылғандай - заңда көрсетілген көлік түрлеріне теміржол, әуе, теңіз немесе өзен көліктері жатады.

Әуе көлігінің қозғалыс қауіпсіздігі және оны пайдалану ережелерін бұзуға тоқталайық.

Әуе көлігі - бұл барлық азаматтық авиация және азаматтық әуеде ұшу құралдары: ұшақтар, тікұшақтар, планерлер, дирижабльдер, аэростаттар және т.б. Әуе кемесінің ведомстволық тиесілілігінің маңызы жоқ. Әскери әуе көліктеріне қатысты оқиғалар Қылмыстық кодекстің 263-бабында көзделген қылмысқа жатпайды. Бұл көлік құралдарының қозғалысы немесе пайдалану қауіпсіздігі ережелерін бұзу қарастырылған қылмысты құрайды [7].

Қылмыстың негізгі құрамының объективті жағы мыналарды қамтиды:

а) теміржол, әуе, теңіз немесе өзен көлігі қозғалысының немесе оларды пайдаланудың қауіпсіздік қағидаларын бұзу;

б) адам денсаулығына ауыр немесе ауырлығы орташа зиян не ірі залал келтіру;

в) әрекет пен салдардың пайда болу арасындағы себептік байланыс.

Қаралып отырған норманың диспозициясы – бланкеттік болады. Онда қозғалыс қауіпсіздігінің немесе көлікті пайдаланудың арнайы ережелерін бұзу туралы айтылады. Федералды әуе көлігі агенттігі өз құзыреті шегінде федералды авиация ережелерін, нұсқаулықтарды, ережелерді және басқа ережелерді әзірлейді және бекітеді.

Барлық ведомстволық актілерді төрт топқа бөлуге болады: қозғалыс қауіпсіздігін реттейтін; пайдалану қауіпсіздігін реттейтін; қозғалыс және пайдалану қауіпсіздігін реттейтін; адамдардың жұмысқа кіруін реттейтін [7].

Ережелердің бұзылуына аталған қылмыстың құрамын құрайтын нормативтік актілерге қозғалыс қауіпсіздігі және көлікті пайдалану ережелерін реттейтін құжаттар (нұсқаулықтар) ғана жатпайды. Нормативтік актінің атауы бұл тек ресми белгі. Нормалар көлік қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігінің ережесін белгілейтінін, реттейтінін анықтау үшін оның мазмұны мен мәніне сүйену керек.

Көлік саласындағы ережелерде көлік қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігінің ережелері әртүрлі жолдармен тұжырымдалған. Кейбіреулер - категориялық ережелер болса, басқалары - категориялық тыйым салулар болып келеді. Олардың бұзылуы қылмыстық жауапкершілікке әкелуі мүмкін. Кейбір ережелерде нұсқаулар мен тыйымдармен қатар ұсыныстар бар. Олар міндетті емес, оларды жалпы қабылданған мағынада ережелер деп санауға болмайды, сондықтан бұл ұсыныстарды орындамау осы қылмыстың құрамын құра алмайды. Көлік қозғалысы немесе пайдалану қауіпсіздігі ережелерінің ішінде кейбіреулері жалпы сипатқа ие, ал басқалары нақтырақ. Алдын ала тергеу органдары мен соттар екеуіне де сілтеме жасауға тиіс [7].

Іс-әрекет, егер ол құқықтық нормаларда белгіленген ережелерді бұзумен көрсетілсе ғана қылмыс құрамын құра алады. Жалпы қабылданған сақтық

шаралары мұндайларға жатпайды және оларды бұзу, заң әдебиеттеріндегі кейбір ұсыныстарға қарамастан, осы бап бойынша жауапкершілікке әкеп соқпайды. Қозғалыс қауіпсіздігі немесе көлікті пайдалану ережелерін бұзу фактісі бойынша тергеу органдары мен сот адамның «сақтық шараларын қабылдамағаны», «ұшудың жақсы тәжірибесінің негіздерін» және т.б. бұзғаны үшін қылмыстың болуын негіздей алмайды. Әрбір іс бойынша қандай ереже бұзылғаны және бұзушылық нақты нені білдіргені; көлік қызметкеріне осы ережелерді орындау міндеті жүктелгені нақты анықталуы тиіс.

Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінің 263-бабында айтылған ережелерді бұзу деп әуе көлігінің қозғалысы мен жұмысының қауіпсіздігін құқықтық реттеуге қайшы келетін әрекеттерді немесе оның жұмыс істеу қауіпсіздігінің ережелерін орындамауды немесе тиісінше орындамауды түсіну керек.

Әуе көлігінің қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзу авиадиспетчердің ұшақты қондыру үшін бос жолақтың болуы, ұшу схемасын орындамау, ұшуға және экипаж жұмысына қойылатын талаптарды елемей, ұшу техникасын, әуе қозғалысын басқару қағидаларын, әуеайлақтарды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын сақтамау және т.б. туралы қате жауабында көрінуі мүмкін.

Заңда көрсетілген бұзушылықтар әрекет немесе әрекетсіздік түрінде көрсетілуі мүмкін. Адам белгілі бір әрекеттерді орындау міндеті жүктелген жағдайда ғана әрекетсіздікке жауап береді. Бұл міндет ведомстволық нормативтік актілермен белгіленген. Әрекетсіздігі үшін қылмыстық жауаптылыққа тартылған кезде осы қылмыстың субъектісі қозғалыс қауіпсіздігі және көлікті пайдалану ережелерімен реттелген қатынастар жүйесінің бөлігі ретінде қарастырылатындықтан, оның қызметі азаматтық авиация жұмысында апатсыз болуды қамтамасыз етуге арналған.

Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінің 263-бабы көбінесе көліктің қауіпсіз жұмыс істеуін қамтамасыз ететін ережелердің белгілі бір

талаптары орындалмаған кезде әрекетсіздік арқылы жасалады. Бұл әуе көлігінің қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында белгіленген ережелердің көпшілігі нақты адамдарды белгілі бір мінез-құлыққа міндеттейтіндігімен түсіндіріледі.

Қозғалыс қауіпсіздігі ережелерін бұзумен қатар, заңда көлікті пайдалану ережелерін бұзу туралы да айтылған. Соңғысы көлік құралының өзін пайдалану қауіпсіздігі ережелерін бұзуды да, әуе көлігінің апатсыз жұмыс істеуін қамтамасыз ететін жүйелер мен агрегаттарды пайдалану ережелерін бұзуды да қамтиды. Көлікті пайдалану оның қозғалысына қарағанда кеңірек ұғым. Егер қозғалыс процесі пайдаланудан ажырамайтын болса, онда пайдалану қозғалыс саласында да, одан тыс жерлерде де (мысалы, әуе кемесінің ұшу алдындағы дайындық кезеңінде және т.б.) жүруі мүмкін.

Осылайша, 2009 жылдың қаңтар айының ортасында, Старатель кентінің жанындағы Нижнетагиль тоғанының маңында, жергілікті тұрғыны, 1970 ж.т., өз қолымен жасалған дельталетінде рұқсатсыз ұшу кезінде қайтыс болды. Жәбірленуші журналдан алынған сызбаларға сәйкес гаражда өз бетінше ұшақ жасаған. Ұшуды орындау кезінде жәбірленушінің әуе көлігі стандартты емес ұшу режиміне кірген, Дельталет әр түрлі бағытта бұрылды, содан кейін екінші бұрылысты жеңе алмай, ауада қанатын төмен қаратып, жерден шамамен 40 метр биіктік қашықтықта мұзға құлаған. Жәбірленушіде қолдан жасалған ұшу аппаратында ұшуды орындауға тиісті сертификат пен рұқсат болмаған, яғни ұшу аппаратын ұшу қауіпсіздігі бойынша тиісті сынақтан өткізбеген, мемлекеттік құзырлы органдарда тіркемеген. Тексеру қорытындысына сәйкес, жазатайым оқиға жәбірленушінің өзі қозғалыс қауіпсіздігі және әуе көлігін пайдалану ережелерін өрескел бұзудың нәтижесі болған.

Көлікті пайдалану ережелерін бұзу, оның апатсыз жұмысына байланысты емес, бұл қылмыс құрамын құрамайды.

Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінің 263-бабы бойынша жауаптылыққа тарту үшін қозғалыс қауіпсіздігі ережелерін де, көлік құралын

қауіпсіз пайдалану ережелерін де бұзу қажет емес. Олардың біреуінің бұзылуы туралы мәлімдеме жеткілікті.

Авиаушулардың көпшілігінің себебі әуе көлігінің қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігінің қағидаларын сақтауға міндетті адамдар жіберген қателер, бұзушылықтар мен олқылықтар болып табылады. Осылайша, авиациялық оқиғаларды аяқталған тергеу нәтижелері бойынша олардың басым көпшілігі экипаж жұмысындағы кемшіліктермен байланысты. Авиакөлік техникасының істен шығуы мен ақаулықтарына байланысты авиаөткізулердің 20-30% - дан аспауы орын алады .

Сонымен, Ресей прокуратурасы әуе көлігіндегі қауіпсіздікті қамтамасыз етуге бағытталған заңнаманың орындалуын тексерді. Оның барысында қолданыстағы заңнама талаптарының көптеген бұзушылықтары анықталды. Анықталған бұзушылықтардың ішінде ең көп тарағандары сәйкестік сертификатынсыз қызметті жүзеге асыру жағдайлары болды.

Тікұшақ алаңдарын қону алаңдарына қойылатын талаптарға сәйкестігін тексеру кезінде жел көрсеткішінің жарамсыз күйде екендігі, өлшемдері белгіленген стандарттарға сәйкес келмейтіні, жарықтандыру ұсынылған нормативтік талаптарға сәйкес келмейтіні анықталды.

Ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету кезіндегі әуе қозғалысын ұйымдастыру диспетчерлік қызметтерінің жұмысындағы ең типтік кемшіліктер диспетчердің жұмыс технологиясынан және әуе кемелерінің экипаждары мен әуе қозғалысын басқару диспетчерлері арасындағы радиоалмасу фразеологиясының ережелерінен ауытқу болды: мекен-жайы жоқ командаларды беруге рұқсат етілді; іргелес диспетчерлік пункттер арасында әуе кемелерінің қозғалысы туралы ақпаратты беру дәйектілігі бұзылды; әуе кемесінің және диспетчерлік пункттің шақыру белгісі және басқа да бұзушылықтар әрдайым аталмады.

Әуе көлігі қозғалысын басқару, радионавигация объектілерінде күндізгі таңбалау белгілерін орналастыру ережелерін орындамау фактілері анықталған.

Тексеру барысында әуе көлігіндегі қауіпсіздік саласында бұзушылық анықталды. Оның нәтижесінде тиісті ведомстволарға қажетті ұсыныстар енгізді, ескерту жарияланды және әкімшілік құқық бұзушылық туралы істер қозғалды.

Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінің 263-бабында көзделген қылмыстық іс-әрекеттерінің бір салдары ретінде адамға келтірілген физикалық зиян болады. Адам денсаулығына келтірілген ауыр зиян туралы түсінік. Осы бап бойынша қозғалыс қауіпсіздігі мен әуе көлігін пайдалану ережелерін бұзу нәтижесінде денсаулыққа жеңіл және орташа зиян келтіру азаматтық-құқықтық тәртіпте немесе әкімшілік немесе тәртіптік құқық бұзушылық ретінде қарастырылмайды.

Заңда көрсетілген негізгі салдармен қатар, бұл қылмыс, әдетте, қосымша (қосымша) салдарды, яғни сипаты мен қоғамдық қауіптілік дәрежесі бойынша заңмен бекітілген деңгейге жетпейтін зиянның осы түрінің басталуын тудырады. Мысалы, адам денсаулығына жеңіл зиян немесе материалдық залал және т.б. қосымша салдары болуы мүмкін. Материалдық залал көлік құралының немесе мүліктің жойылуына немесе бүлінуіне байланысты нақты материалдық зиянды, сондай-ақ ұзақ мерзімге қозғалыстың бұзылуынан көрінетін ұйымдастырушылық зиянды қамтиды. Мысалы, көлік құралының жойылуы немесе оның көлік сапасының жоғалуына (ұшу-техникалық және т.б.) әкеп соққан зақымдануы, құрылыстардың жойылуы немесе бүлінуі, табиғи ортаның едәуір ластануы және т. б.

Әрекет пен туындаған салдардың арасында себептік байланыс орнатылуы керек. Бұл қылмыстарда кінәлінің мінез-құлқына әсер ететін және себептілік тізбегінің дамуын едәуір қиындататын көптеген факторлар бар екенін есте ұстаған жөн. Зерттеулер көлік оқиғалары орта есеппен 250-ден астам фактормен туындауы мүмкін екенін анықтады.

Себеп-салдарлар бір әрекеттен немесе әрекетсіздіктен емес, бірнеше әрекеттен туындаған кезде де орын алады, олардың әрқайсысы өздігінен немесе

басқалармен өзара әрекеттесу кезінде ауыр зардаптарға әкелуі мүмкін. Бір адамның іс-әрекеті қауіпті жағдай туғызса, ал екіншісі оны дұрыс бағаламайды және көліктің қауіпсіздігіне қол сұғатын әрекетті жасайды. Мұндай жағдайда пайда болған зиянды салдар екі көлік қызметкері жасаған бұзушылықтардың табиғи нәтижесі болып табылады.

Қылмыс субъектісі-атқаратын жұмысына немесе атқаратын лауазымына байланысты әуе көлігі қозғалысының немесе оны пайдаланудың қауіпсіздік ережелерін сақтауға міндетті адам.

Осылайша, біз қызметі байланысты көлік қызметкерлерінің екі санаты туралы айтып отырмыз: а) көлік жұмысының қауіпсіздігін ұйымдастырумен; б) оның қозғалысымен немесе жұмысымен. Бұл адамдардың шеңберін белгілі бір қызметкердің лауазымдық функцияларын ашатын ведомстволық ережелер арқылы анықтауға болады. Әуе көлігінде әуе кемелерінің қозғалысын ұйымдастырумен тікелей байланысты: қозғалыс қызметінің, әуе қозғалысын басқару орталығының, кәсіпорын мен басқарманың өндірістік-диспетчерлік қызметінің аға диспетчерлері мен диспетчерлері, аға штурман, әуежай штурманы, ұшу басшысы.

Оқу әдебиетінде, әдетте, 16-бапта қарастырылған қылмыс субъектісінің жасы туралы айтылады. Алайда әуе көлігін басқаруға 16 жастағы адамдар жіберілмейді. Оларға әуе көлігі қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету немесе оны пайдалану жөніндегі міндеттер де жүктелмейді. Сондықтан, әдетте, осы қылмыс субъектісінің жасы - 18 жас. Сонымен қатар, қылмыстың осы құрамына қатысты субъектінің нақты жасы әлдеқайда жоғары, бұл сот практикасының материалдарынан көрінеді. Әуе көлігінің қозғалысына немесе пайдаланылуына байланысты жұмысқа 18 жасқа толған адамдар қабылданады. Көрсетілген жастан бастап осы бап бойынша қылмыстық жауапкершілік те басталады. Кәмелетке толмағандардың іс-әрекеттері қылмыс құрамын құрмайды; оларға қатысты нормалар арнайы субъектінің белгілері бойынша шектеусіз қолданылуы мүмкін.

Сондай-ақ, осы бап бойынша іс-әрекетті саралау, егер ол: әуе көлігі жүйесіне жұмысқа қабылданған адам; жұмыс немесе атқаратын лауазымы бойынша міндеттерді орындау кезінде жасалған жағдайда ғана мүмкін болатынын ескеру қажет. Егер қозғалыс қауіпсіздігі немесе көлікті пайдалану қағидалары бұзылған кезде жәбірленушінің денсаулығына көлікте жұмыс істемейтін (не көліктің жүрісімен немесе оны пайдаланумен байланысты емес жұмысқа қабылданған) адам зиян келтірсе, онда оның іс-әрекеттері көліктік қылмыс емес, жеке адамға қарсы қылмысты құрайды.

Прокуратура органдары «шағын» авиацияның әуе кемелерін пайдаланатын адамдардың қызметіндегі бұзушылықтарды пайдаланушының әуе кемесін тіркеу және ұшуға жарамдылығы туралы белгіленген тәртіппен алған куәлігінсіз, сондай-ақ әуе қозғалысын басқару жөніндегі аумақтық құзырлы органдардың рұқсатынсыз жүйелі түрде анықтады. Осылайша, РОСТО клубтары объективті бақылау құралдарының бастапқы тасығыштарынан деректерді өңдеу және дешифрлеу, сондай-ақ объективті бақылау құралдарымен тіркелетін жұп-метрге талдау жүргізу туралы талаптарды сақтамады, осыған байланысты авиациялық техника жұмысындағы істен шығулар мен ауытқулар анықталған жоқ, олардың себептері белгіленбеген, әуе кемесі экипажының ұшу режимін және пайдалану шектеулерінен шығу режимін бұзушылықтары анықталған жоқ.

Сонымен, 2004 жылдың қыркүйегінде Ресейдің ФЛА-да тіркелген Комсомольск-на-Амур қаласында орналасқан яхта клубының ауданындағы Амур өзенінің су айдынына, ЧЕ-22 гидроұшағына құлағаннан кейін, бұл әуе кемесінде ұшу аумақтық әуе қозғалысын басқару органдарының рұқсатынсыз жүзеге асырылғандығы анықталды, кеменің ұшуға жарамдылығы туралы куәлігі жоқ, гидроұшақтар Ресей Федерациясының Азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізілімінде тіркелмеген. Ұшуды әуе мамандарының тиісті куәліктері жоқ екі азамат жүзеге асырды.

Ұшуды жүзеге асырған адамдарға қатысты анықталған бұзушылықтарға байланысты көлік прокуроры әкімшілік құқық бұзушылық туралы істерді қозғау туралы қаулы шығарды. Кінәлілер белгіленген тәртіппен әуе кеңістігін пайдалану жөніндегі қызметті жүзеге асыру құқығы берілмеген адамдардың әуе кеңістігін пайдалану ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілікке тартылды. Қылмыстық жазаланатын салдар туындамауына байланысты бұл факт бойынша қылмыстық іс қозғаудан бас тартылды.

Көлік жүйесіне жұмысқа қабылдау кезінде денсаулық жағдайы мен кәсіби дайындық маңызды болғанымен, олар осы қылмыс субъектісінің белгілері емес. Кәсіби даярлықтың жеткіліксіздігі, жұмыстың шамалы тәжірибесі, денсаулық жағдайы, қылмыстық жауаптылықты қоспағанда, жазаның түрі мен мөлшерін таңдауға әсер етеді.

Қылмыстың субъективті жағы кінәнің абайсыз түрімен сипатталады. Жеңіл ниетпен адам қозғалыс қауіпсіздігі мен көлікті пайдалану ережелерін бұза отырып, адам денсаулығына ауыр зиян келтіру мүмкіндігін алдын-ала болжайды, бірақ жеткілікті негіздерсіз менмендікпен олардың алдын алуға немесе болдырмауға сенеді; абайсызда адам көрсетілген салдардың басталуын алдын-ала болжай алмайды, дегенмен қажетті ұқыптылық пен сақтық оны алдын-ала болжауы керек және мүмкін.

Тұрақты емес кінәнің түрін анықтау кезінде ережелерді бұзудың өзіне қатысы жоқ. Алайда, жазаны даралау кезінде ескеру керек, өйткені ережелерді бұзу саналы және бейсаналық. Ережелерді саналы түрде бұзу әлеуметтік қауіпті. Қасақана бұзушылық ұқыпсыздықпен де, немқұрайлылықпен де болуы мүмкін. Сонымен бірге, қылмыстық құқық доктринасында "саналы" және "саналы" сөздер бұзушылықтың қасақана сипатын көрсетуден гөрі, жасалған әрекетке психикалық қатынасты аз дәл білдіретіні атап өтілді. Бұл сөздерде ережелерді бұзуға психикалық көзқарастың ерікті элементі көрінбейді. Алайда, көлік қызметкерінің тиісті қозғалыс және пайдалану ережелерін бұзуы қылмыстық-құқықтық мәнге ие емес екенін ескере отырып, бұзушылыққа

қатысты ниет немесе немқұрайлылық туралы және оның салдарына бөлек айту негізсіз. Заң шығарушы абайсыздықтың түрлерін анықтай отырып, іс - әрекетке (қарастырылған жағдайларда-бұзушылыққа) қатысты келіспейді, өйткені бұл мәселені анықтау біліктілікке әсер етпейді. Ережелерді саналы түрде бұзу фактісі адамның қауіптілік дәрежесін жоғарылатады, оны санкция шегінде жаза тағайындау кезінде ескеру керек. Сонымен қатар, бір әрекеттің субъективті жағын кінәнің екі түрлі формасына «бұзу» теориялық және іс жүзінде ақталуы екіталай. Осы көлік түрлерінің қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігі ережелерін қасақана бұзу Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінің басқа баптары бойынша жауапкершілікке әкеледі (мысалы, жеке тұлғаға немесе меншікке қарсы қылмыстар туралы баптар бойынша).

Бұзушылықтардың себептерін зерттеу бұл әрекет полимотивациямен сипатталады, оның негізі әлеуметтік-бейтарап мотивтерден тұрады: басқалардың дұрыс әрекеттеріне үміт, кәсіби міндеттерін жеңілдетуге, демалуға деген ұмтылыс.

Саралау белгісі ретінде бір адамға абайсызда өлім келтіру түріндегі салдар (263 - баптың 2-бөлігі), ал ерекше саралау белгісі - екі немесе одан да көп адамның қайтыс болуы (РФ ҚК 263-бабының 3-бөлігі) көрсетілген.

Әуе көлігінің қозғалысы және оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзу еңбекті қорғау ережелері нормаларын бұзумен байланысты болады. Олар, ең алдымен, белгілі бір еңбек операцияларын орындау кезінде бұзылған ережелердің сипатында ерекшеленеді. Қауіпсіздік техникасы мен еңбекті қорғаудың өзге де ережелерінің талаптары өзінің мазмұнына қарай мыналарға бөлінеді:

- көлік әкімшілігіне материалдық-техникалық іс-шараларды жүргізу бойынша қойылатын құрылыстарды (әуежайларды және т. б.), жабдықтарды және т.б. тиісті күтіп ұстау; әртүрлі сақтандыру айлабұйымдары мен механизмдерін орнату, қауіпті аймақтарды қоршау (мысалы, траптың торлы қоршауы) және т. б.;

- көліктің барлық қызметкерлеріне әртүрлі жағдайларда қауіпсіз жұмыс әдістері мен әдістерін қолдану бойынша қойылатын талаптар. Әкімшілікке Еңбектің қауіпсіз тәсілдері мен әдістерін оқыту міндеті жүктеледі;

- құрылғылардың жарамдылығын, олардың жұмысының қауіпсіздігін, көлік қызметкерлерінің қауіпсіз еңбек әдістері мен тәсілдерін қолдануын күнделікті бақылау және қадағалау бойынша.

Бірлесе отырып, олар көліктегі қауіпсіз еңбек жағдайларының мазмұнын құрайды.

Егер көлік қызметкерінің атқаратын жұмысы немесе атқаратын лауазымы бойынша өз міндеттерін бұзуы көлік қозғалысының немесе оны пайдаланудың қауіпсіздігімен байланысты болмаса, тек қауіпсіз еңбек жағдайларына қатысты болса, онда оның әрекеттері бап бойынша саралануы керек.

Жәбірленуші, Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінің 263-бабына сәйкес, көлік қызметкері де, бөтен адам да (жолаушы, алып жүретін адам және т.б.) бола алады. Жәбірленуші сол мағынасында РФ ҚК 143-бабында бөгде тұлға болуы мүмкін емес. Бұл оқиға болған мекемемен еңбек қатынастарында тұратын адам ғана. Салыстырылатын қылмыстардың субъектілері де әртүрлі. 263-бап орындалатын жұмысына немесе атқаратын лауазымына байланысты көлік қозғалысының немесе оны пайдаланудың қауіпсіздік ережелерін сақтауға міндетті адамдардың жауапкершілігін көздейді. Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінің 143-бабы қауіпсіздік ережелерін немесе еңбекті қорғаудың басқа ережелерін сақтау міндеті жүктелген адамдар.

Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінің 143 және 263-баптары көлік қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігін реттейтін ережелерді де, еңбекті қорғау ережелерін де бұзған жағдайда мүмкін болады.

Қозғалыс қауіпсіздігі және әуе көлігін пайдалану ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілік көптеген шет елдердің заңнамасында қарастырылған.

Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 344-бабына ұқсас бап Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінің 362-бабымен

қарастырылған, мұндай баптар бұрынғы Кеңес одағының құрамында болған мемлекеттердің қылмыстық заңнамаларында орын алған, мысалы Беларусьның (314-бап) Өзбекстанның (260-бап), Қырғызстанның (280-бап), Тәжікстанның (211-бап) Қылмыстық кодекстерінде бар.

Беларусь Республикасының Қылмыстық кодексі Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексімен ұқсас, тіпті бірдей деп те айтуға болады, себебі бұл екі мемлекет халқының мәдениеті, даму тарихы мен менталитеттерінің ортақтығымен, сондай-ақ бұрынғы кеңестік одақ мемлекеттерінің қатарында болған елдердің қылмыстық кодекстерінің көпшілігі бұрын болған заңдардың ережелерін кішкене ерекшеліктерімен қайталайтындығымен түсіндіріледі.

Беларусь Республикасының Қылмыстық кодексінде қарастырылған көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтар Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексіндегі көліктегі қылмыстық құқық бұзушылық ережелерін көрсетеді, сонымен қатар, жол қозғалысы қауіпсіздігі ережелерін бұзудың жалпы құрамы адам денсаулығына орташа зиян келтірілгенде ғана орын алады. Көлік құралын мас күйінде басқарумен қатар, осындай мас күйдегі адамды көлік құралын басқаруға рұқсат бергені үшін қылмыстық жауаптылық белгіленген.

Польшаның Қылмыстық кодексі бұл көліктегі қылмыстық құқық бұзушылық үшін жауаптылықты кінәнің нысанына қарай саралайды, оны қасақана жасауға мүмкіндік береді (173-бабы). Сонымен қатар, қылмыстық жаза заңда көрсетілген салдардың пайда болуына немесе болмауына байланысты болады. Қылмысқа дайындалу жазаланатын іс-әрекет болып танылады. Сонымен қатар, егер кінәлі адам қауіп төнген бірнеше адамның өміріне немесе олардың денсаулығына қатер төндіретін қауіпті жағдайларды өз еркімен жоятын болса, оның жазасын сот төтенше жеңілдету мүмкіндігін көздейтін нормалар бар (176-бабы 2-бөлігі). Және де мас күйінде немесе есеңгірететін құралдарды пайдалану әсерінен қозғалыс қауіпсіздігін

қамтамасыз етуге байланысты жұмыстарды орындайтын адам Польшаның Қылмыстық кодексінің 180-бабы бойынша бес жылға дейін бас бостандығынан айыру жазасына кесілуі мүмкін.

Голландияның Қылмыстық кодексінде көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтарға қатысты арнайы бөлім бар. XXIX «Кеме қатынасы мен авиацияға байланысты қылмыстар», онда су және әуе көлігі саласына қатысты қолданатын әртүрлі нормалар жинақталған. Алайда ол нормалар аталған көлік түрлерінің қауіпсіздігін қамтамасыз етуге бағытталмаған, сонымен қатар, көлік қылмыстары Кодекстің басқа да бөлімдерінде кездеседі. Атап айтқанда VII бөлімнің 162-бабында адамдардың немесе меншіктің жалпы қауіпсіздігіне қатысты қылмыс туралы нормалар бөлінген: қоғамдық көлікке немесе әуе көлігіне арналған құрылысты қасақана бұзу, жарамсыз ету немесе бүлдіру туралы, кез келген мемлекеттік жолды немесе су жолын бұғаттау, тиісті қауіпсіздік шараларын қабылдауды бұзу туралы нормалар; 162а-бабында қозғалыссыз тұрған әуе кемесін немесе жабдықты қасақана бұзу, жарамсыз жағдайға жеткізу немесе бүлдіру, әуежайда көрсетілетін құызметтердің жұмысын бұзу туралы; 166-бабында су немесе әуе кемелерінің жұмыс істеу қауіпсіздігі үшін орнатылған белгілерді немесе құралдарды қасақана бұзу, бүлдіру, алып тастау немесе орнынан көшіру, жалған сигналдарды немесе белгілерді орнату туралы; 168-бабында су кемесін қасақана суға батыру, таяз жерге қондыру, әуе кемесін жою және тағы басқа туралы. ҚК-нің 163, 165, 167 және 169-баптарында жоғарыда аталған қылмыстық құқық бұзушылықтарды абайсызда жасалғандары үшін жауаптылықтар көзделген. Бұдан басқа ҚК-нің XXVII бөлімінде бүлінуге немесе жарамсыз күйге келтіруге ұшыраған қылмыстың басқа да заттарының қатарына (352-бап) теңіз кемесі, жүк немесе әуе кемелері жатқызылады [24].

Германия Қылмыстық кодексінде осы қылмыстық құқық бұзушылық үшін жауаптылық өте егжей-тегжейлі реттелген, онда бұл қылмыс жалпы қауіпті қылмыстық әрекеттерге жатқызылған (28 бөлім). Қылмыстық

кодекстің 315а-тармағына сәйкес, мас күйінде немесе басқа да есеңгірететін заттарды пайдалану нәтижесінде немесе оның психикалық немесе физикалық жетіспеушілігінің салдарынан көлік құралын қауіпсіз жүргізуге мүмкіндігі жоқ, адамның өмірі мен денсаулығына абайсызда қауіп төндіргені үшін ұшқышқа жаза қарастырылған [25].

Эстонияның Қылмыстық кодексінде көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтарға қатысты арнайы тарау немесе бөлім қарастырылмаған. Қылмыстық кодекстің Мемлекетке қарсы қылмыстарға қатысты 2-тарауында теміржол, су немесе әуе көлігі саласының қызметкерлерімен көлік қозғалысының қауіпсіздік ережелерін немесе көлік құралдарын пайдаланудың қауіпсіздік қағидаларын бұзу нәтижесінде адамдардың жазатайым оқиғасына, апатқа немесе өзге де ауыр зардаптарға әкеп соққаны үшін қылмыстық жауаптылық көзделген (83-баптың 1-бөлігі). Аталған баптың екінші бөлігінде дәл сол әрекеттер бірінші бөлікте көзделген қылмыстық салдарға әкеп соқпаса, бірақ ол зардаптардың пайда болу қаупін тудырса қылмыстық жаза белгіленген.

Сонымен қатар, Эстонияның Қылмыстық кодексінің 11 тарауы Қоғамдық тәртіп пен қоғамдық қауіпсіздікке қарсы қылмыстардың қатарына көлік саласындағы қылмыстық құқық бұзушылық туралы 205-бапты енгізген. Оның бірінші бөлігінде осы Кодекстің 83, 84, немесе 204-баптарында көзделмеген жағдайларда, теміржол, су немесе әуе көлік құралдарының жүрісі немесе оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзу жәбірленушіге ауыр дене жарақатын салуға әкеп соққан жағдайда жаза көзделген. Екінші бөлігінде қылмыстық жауаптылық аса ауыр зардаптарға әкеп соққан дәл сол әрекет болғанда қарастырылған [26].

Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 344-бабындағы қылмыстық құқық бұзушылық бойынша көлік қозғалысының немесе көлік құралдарын пайдаланудың қауіпсіздік қағидаларын бұзғаны үшін қылмыстық жауаптылық тек қылмыстық салдар орын алғанда ғана белгіленген.

Грузияның Қылмыстық кодексінде көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтарға қатысты арнайы XXXIV тарау бар, ол 9 баптан (275 – 283-баптар) тұрады. Осы тараудың 275-бабында теміржол, су, әуе немесе аспалы көлік қозғалысының немесе оларды пайдаланудың қауіпсіздік қағидаларын бұзғаны үшін қылмыстық жауаптылық көзделген. Баптың бірінші бөлігінде жоғарыда аталған көлік түрлерін мас күйде басқарғаны үшін ғана жауаптылық көзделген болса, екінші бөлігінде аталған көліктердің қозғалысының немесе оларды пайдаланудың қауіпсіздік қағидаларын бұзу нәтижесінде жәбірленушінің денсаулығына ауырлығы орташа және ауыр дәрежедегі зиян келтіру салдарына қатысты арнайы субъектілердің қылмыстық жауаптылықтары белгіленген. Сонымен қатар, осы баппен жоғарыда көрсетілген іс-әрекеттерді алкогольдік, есірткі заттарын немесе есеңгірететін заттарды пайдалану нәтижесіндегі мас күйінде жасағаны үшін заң шығарушы жеке бөлікпен, яғни осы баптың 3-бөлігімен қатаң қылмыстық жаза көздеп отыр. Сонымен қатар, осы баптың бесінші және жетінші бөліктерінде мас күйде жасалған іс-әрекеттер салдарынан адамның өліміне алып келген болса немесе екі не одан да көп адамның өліміне әкеліп соққан жағдайда қылмыстық жаза мөлшері сау кезде жасалған қылмыстық әрекетке қарағанда қатаң немесе ұзақ мерзім қарастырылған [27].

Көптеген елдердің заңнамасы мас күйінде немесе есеңгірететін заттарды тұтыну әсерінен осы қылмыстық құқық бұзушылықтарды жасағаны үшін неғұрлым қатаң жазаны көздейді.

Кейбір шет елдерде көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтар туралы нормалар қылмыстық кодекстерге енгізілмеген, мысалы, Австралияның, Белгияның Францияның және Үндістанның Қылмыстық кодекстерінде аталған қылмыстар туралы баптар көзделмеген. Бұл елдерде көлік саласындағы қылмыстарға қатысты арнайы заңдары бар. Сонымен қатар, қарастырылып отырған қол сұғушылықтар туралы нормаларды қамтитын Қылмыстық кодекстер әртүрлі іс-әрекеттерді ажыратып, оларды көліктегі қылмыстық құқық

бұзушылықтар деп таниды, олардың сипаттамаларын береді, қылмыстың түрлендіру белгілерін заңнамалық тұрғыдан бекітудің әртүрлі тәсілдері қолданылады. Салыстырмалы зерттеу тұрғысынан бұл жағдайлар Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінде көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтар туралы нормалар жүйесін құру үшін ерекше маңызды.

Әуе көлігінің қозғалыс қауіпсіздігі және оны пайдалану ережелерін бұзу құрамының белгілерін талдағаннан кейін келесі қорытынды жасау қажет деп ойлаймыз.

Қауіпсіздік ережелерін сақтау немесе сақтамау зиянды салдардың пайда болуының жоғары ықтималдығын тудыратын әрекеттер (әрекетсіздіктер) туралы объективті білім негізінде қалыптасады. Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 344-бабында салдардың белсенді алдын-алу функциясы берілген, яғни бұл қылмыстық құқық бұзушылықтың ресми құрамының болуын болжайды. Әуе көлігінің қозғалысы мен оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін қылмыстық жауаптылықты саралау мақсатында адамның денсаулығына ауыр зия келтіруге немесе өліміне әкеп соғуы мүмкін бұзушылықтар үшін қылмыстық жауаптылықты белгілеу орынды деп санаймыз.

Егер адам денсаулығына абайсызда ауыр зиян келтірсе, адам өліміне немесе екі немесе одан да көп адамның өліміне әкеп соқса, қылмыстық іс-әрекет болып табылады. Қылмыстық кодекстің 344-бабы бойынша қылмыс салдарының бірі ірі көлемдегі залал, оның мөлшері қазіргі (2022 жылғы) айлық есептік көрсеткішпен (3 063 теңге) [28] есептегенде 6 126 000 теңгеден асу керек.

Қылмыстық кодекстің 344-бабы бойынша әуе көлігінің қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзғаны үшін атқарылған жұмысына немесе лауазымына байланысты осы қағидаларды сақтауға міндетті адамдардың жауаптылықтары қарастырылған. Атқарылған жұмысқа байланысты қозғалыс қауіпсіздігі қағидаларын сақтау жүктелмеген адамдар

оларды бұзғаны үшін Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің басқа баптары бойынша қылмыстық жауаптылыққа тартылады (денсаулыққа зиян келтіру, мүліктік залал, әуе кемесін ұрлау және т.б.).

Бұл қылмыстық құқық бұзушылықтың субъектісі қозғалыс қауіпсіздігі қағидаларын бұзуға жол берген адамдарды, олардың атқарған немесе жасалған жұмысына байланысты осындай қағидаларды сақтау міндеті жүктелгеніне қарамастан қарастырылуы керек.

Сонымен қатар, мас күйінде жасалған әуе көлігі қозғалысы мен оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзу қауіптілігі жоғары болады. Үқтимал салдардың ауырлығын, іс жүргізуде осындай бұзушылықтардың таралуын, шетелдік тәжірибелерді ескере отырып, осы бапқа мас күйде жасалған іс-әрекет үшін жауаптылық белгілеу жөнінде толықтыру енгізу қажет. Тиісті саралау белгісін белгілеу арқылы мас күйінде осы қылмыстық құқық бұзушылықты жасағаны үшін қылмыстық жауаптылықты қатаңдату талап етіледі.

Шетел ғалымдарының пікірлерін және шетелдердің қылмыстық құқықтық тәжірибелерін ескере отырып Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 344-бабына келесі толықтыруларды енгізуді қажет деп санаймыз:

- алкогольдік, есірткілік немесе уытқұмарлық масаң күйде көлік қозғалысы қауіпсіздігі қағидаларын бұзған адамның іс-әрекеттері салдарынан абайсызда адамның денсаулығына ауырлығы орташа және ауыр зиян келтіру не ірі залал келтіруге немесе адам өліміне әкеп соққан жағдайдағы жауаптылық туралы;

- осы баптың бірінші бөлігінде көрсетілген қылмыстық құқық бұзушылық іс-әрекеттерінің салдары болмай, оның тууына қауіп төндірген әрекет немесе әрекетсіздік үшін қылмыстық жауаптылық туралы.

2. ӘУЕ КӨЛІГІ ЖҮРІСІ НЕМЕСЕ ОНЫ ПАЙДАЛАНУ ҚАУІПСІЗДІГІ ҚАҒИДАЛАРЫН БҰЗУДЫҢ ҚЫЛМЫСТЫҚ-ҚҰҚЫҚТЫҚ СИПАТТАМАСЫ

2.1 Әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың объективті белгілері

Жалпы жағдайда қылмыстық қол сұғушылықтың объектісі қол сұғушылардың заңсыз бағытталған әрекеттері қылмыстық заңмен қорғалатын қоғамдық қатынастар болып табылады. Қылмыс объектісі қылмыстың қоғамға келтірілетін қауіптілік сипатын анықтайды. Сонымен қатар, объект қылмыстарды жіктеудің жүйелік критерийі ретінде қызмет етеді және заңсыз әрекет үшін қылмыстық жауаптылық негіздерінің элементтерінің бірі болып табылады. Қандай объектіге қатысты қол сұғушылық жасалғанына байланысты құқық қорғаушы жасалған қылмыстар құрамдарының аражігін ажыратуды жүзеге асырады.

Әуе көлігінде жасалатын қылмыстардың объектісі көліктің жұмыс істеу қауіпсіздігі, яғни әуе кемелері қозғалысының немесе оларды пайдаланудың апатсыз болуы болып табылады. Жұмыс істеу қауіпсіздігі әуе көлігінің адамдардың өміріне немесе денсаулығына қауіп төндірмей, мүлкін жоймай немесе бүлдірмей жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды орындау қабілетінен тұрады [30]. Әуе кемелерінің жұмыс істеу қауіпсіздігі Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 344, 344, 351, 353 және 360-баптары бойынша қылмыстардың тікелей объектісі болып табылады. ҚР ҚК-нің 360-бабы бойынша қылмыстың факультативті объектісін ажырату керек: мемлекеттік шекараның қол сұғылмауы. Қылмыстың объектісі көліктің мүлдем жұмыс істеуін бұзу емес, көлік жүйесінің апатсыз және қауіпсіз жұмысының қажетті шарты ретінде оны дұрыс пайдалануды бұзу деген пікір бар.

Б.С. Никифоровтың пікірінше, «көліктің дұрыс жұмыс істеуін бұзу басқа мағынада қылмыстық заңның осы баптары бойынша қылмыс құрамдарымен қамтылмайды» [30].

Техникалық қылмыстың объектісі, М.С. Гринберг атап өткендей, «бұл қылмыс құрамының негізгі және ұйымдастырушылық белгісі» [31]. Техникалық қылмыс объектісіне (оған әуе көлігінде жасалатын қылмыстар да жатады) мұндай маңыздылық көлік қылмысының нысанасы жоғары қауіптілік көзі болып табылатындығына және оны мақсаты бойынша пайдалану кезінде техникалық қылмыс объектісіне зиян келтіруге қабілетті болуына байланысты беріледі.

Өз кезегінде, қылмыс объектісі қылмыс объектісінің мәнінің материалдық көрінісі болып табылады. Қылмыстық қол сұғушылықтың мәні-қабылдау үшін қол жетімді барлық нәрсе (яғни өлшеуге болатын, белгілі бір жолмен түзетуге болатын және көп жағдайда бағалауға болатын нәрсе).

Қылмыс тақырыбына жасалған заңсыз әрекеттің субъектісінің тікелей әсері бағытталған. Осылайша, қол сұғушылық тақырыбына жасалған қылмыстың қосымша сипаттамасына факультативті мән беріледі.

Азаматтық авиацияның әуе кемелеріне ұшақтар, тікұшақтар, планерлер, әуе кемелері, аэростаттар және т.б. жатқызылады. Азаматтық авиацияның ұшу аппараттарына жатқызылған әуе кемесінің ведомстволық тиесілігі маңызды емес. Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 350-бабы бойынша «сигнализация және байланыс құралдары» көлік құралдары мен тиісті коммуникациялар да қылмыстың тақырыбы болып табылады.

Қазақстан Республикасының «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» заңына сәйкес Қазақстан Республикасының авиациясы мемлекеттік, азаматтық және эксперименттік болып бөлінеді, соған байланысты барлық ұшу аппараттары ведомстволық тиесіліліктің үш тобына бөлінген, яғни мемлекеттік, азаматтық, және эксперименттік әуе кемелер.

Эксперименттік әуе кемелерін пайдалану барысында жасалған қылмыстық құқық бұзушылықтар да Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 14-тарауының баптарының ықпалына түседі деп болжауға болады.

Кейбір жағдайларда мемлекеттік авиация экипаждарының заңға қайшы әрекеттері үшін де жауаптылық болуы мүмкін. Мұндай жауаптылық коммерциялық тасымалдауды жүзеге асыру барысында мемлекеттік авиация экипаждарының мүшелері жасаған әуе оқиғалары жағдайында орын алуы ықтимал.

Алайда, жалпы жағдайда әскери мақсаттағы әскерилердің ұшу аппараттары (және мемлекеттік авиация түріне жататын басқа ведомстволар) Қылмыстық Кодекстің 14-тарауының нормаларымен реттелетін қылмыстық құқық бұзушылық тақырыбына жатпайды. Ұшу қауіпсіздігі ережелерін бұзу немесе осы көлік құралдарын пайдалану Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 646-бабында қарастырылған қылмыстық құқық бұзушылық құрамын құрайды.

Ұшу қауіпсіздігі және әуе кемелерін пайдалану ережелерін бұзу Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің баптары бойынша қорғалатын объектіге материалдық зиян және жәбірленуші адамдардың денсаулығына ауырлығы орташа, ауыр зиян немесе адамдардың өліміне алып келген жағдайда ғана жазаланады. Осыған байланысты Қазақ Совет Социалистік Республикасының 1998 жылғы 1 қаңтарға дейін (71-бап) және Қазақстан Республикасының 2015 жылғы 1 қаңтарға дейін (295-бап) қолданыста болған Қылмыстық кодекстерге көз жүгіртер болсақ, онда зиянды салдардың пайда болу қаупін көрінеу жасағаны үшін баптың жеке бөлігімен қылмыстық жауаптылық қарастырылған. Мұндай норма Ресей Федерациясының 1997 жылғы 1 қаңтарға дейін қолданыста болған Қылмыстық кодексінде де (85-бап) болған. Қазіргі қолданыстағы Қылмыстық кодекстің 344-бабының диспозициясында мұндай қысқартылған құрам жоқ. Ресей Федерациясының қолданыстағы Қылмыстық кодексінің 271-бабы «халықаралық ұшу ережелерін бұзу», бұған дейінгі Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінің 84-бабы сияқты, халықаралық рейстерді орындау кезінде төтенше жағдай туғызғаны үшін жазалауды қарастырады, оны зиянды салдары деп санайды. Ғылыми-

практикалық түсініктемелер мен қылмыстық құқық оқулықтарының авторларының көпшілігі Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінің бұл бабы ресми құрамға ие деп санайды, бұл салдардың пайда болу қаупі үшін емес, заңмен тыйым салынған белгілі бір әрекеттер үшін жазалауды қарастырады [32, 33, 34].

Көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтың ерекшелігі - бұл көбінесе уақыт пен кеңістіктегі бірқатар қолайсыз факторлар мен жағдайлардың сәйкес келуі нәтижесінде пайда болады. М.С. Гринберг атап өткендей, «техникалық қылмыс (негізінде көлік) оның құрамының объективті жағының субъективті жағынан басым болуымен сипатталады» [31, С.42]. Абайсыз жасалатын қылмыстардың тағы бір ерекшелігіне көліктің барлық түріндегі қылмыстар жатады, бұл қылмыстарда қалыптасқан жағдаймен жеке адамның денсаулығына зиян келтіру немесе өмірін кесу болып табылады. Көлік саласындағы қылмыстардың тағы бір ерекшелігі, тіпті көлік құралдарын пайдалану кезінде кішігірім ауытқулар немесе қателіктер салдарынан ауыр зардаптардың пайда болуының нақты мүмкіндігінде көрінеді.

Көптеген жағдайларда мұндай қылмыстық құқық бұзушылықтар абайсызда, сондай-ақ уақтылы жасалмаған әрекеттің немесе әрекетсіздіктің салдары болып табылады.

Жоғарыда айтылғандай, әуе көлік оқиғалары көбінесе экипаж мүшелерінің кінәсінен болады. Мұндай әуе оқиғаларының сипаттық ерекшелігі - қайтымсыз апаттық жағдайлардың даму себебі көп жағдайда экипаждың нақты әрекетсіздігі, яғни олардың қажетті кейінге қалдыруға болмайтын шұғыл әрекеттерді орындамауы болып табылады. Бұл жағдайға Р.Т. Нұртаев тарапынан бірнеше рет назар аударылды [35].

Статистикалық деректерге сәйкес әуе көлігіндегі қылмыстық құқық бұзушылықтары үшін жауаптылыққа тартылғандардың 70%-і қажетті іс-әрекеттер жасау нақты ұшу жағдайымен талап етілген жағдайларда әрекетсіздік жолымен құқық бұзушылық жасаған. Әуе оқиғалары мен әуе апаттарын тергеу

қорытындылары бойынша мемлекеттік комиссиялар көбінесе белгілі бір кезеңде туындаған қауіпті жағдайға экипаж қарсы тұра алады, бірақ оны әртүрлі себептермен жасамады деген қорытындыға келеді.

Осыған ұқсас тұжырымдар В.Н. Кудрявцев пен В.Е. Эминов берген абайсызда жасалған қылмыс механизмін анықтауда да көрінеді: «Абайсызда жасалған қылмыс механизмі субъективті және объективті өзара әрекеттесуді құрайды, онда абайсызда зиян келтіру адамға қойылатын жағдайдың объективті талаптары мен адамның осы жағдайды субъективті қабылдауы арасындағы қайшылықтардың нәтижесі болып табылады. Тұлға көбінесе жағдайдың талаптарына қатысты дәрменсіз болып шығады» [36].

Осы анықтамаға сүйене отырып, әуе көлігін пайдалану саласындағы қылмыс механизмі көлік оқиғасының криминалистік сипаттамасының элементтерінің бірі болып табылады деп қорытынды жасауға болады.

Әуе көлігінде жасалған қылмыстарға қатысты мұндай жағдайларда зиян келтіру тетігі жеткілікті зерттелмегенін атап өткен жөн. Бұл мәселеге зерттеу жүргізген заңгерлер жиі қайшылықты пікірлер айтады. В.Е. Квашистің пікірінше, «қолайсыз салдардың басталуы көптеген жағдайларда абайсыз қылмыс кезінде зиян келтірудің басталу сәтінің алдындағы жағдайдың маңыздылығын дұрыс бағаламауға байланысты болады. Көбінесе ұшқыш немесе экипаж, әдетте, ол басқаратын жылдам өзгеретін процесс туралы ақпарат жеткіліксіз болған жағдайда әрекет етеді» [37]. Экипаж әрекет ететін жағдай «экипаж - әуе кемесі – орта» жүйесі элементтерінің күрделі үйлесімімен сипатталады.

Бұл жағдайдағы тақырып әрдайым болып жатқан жағдайдың күрделілігін түсінуге қабілетті емес және көбінесе жағдайлардың сәтті үйлесуі үмітімен әрекет етуге мәжбүр. Қоғамға қауіпті зардаптар туындаған жағдайда, оның іс-әрекеттері қылмыстық жеңілдік ретінде жіктеледі («қолайсыз нәтижені алдын-ала болжады, бірақ алдын-алуға менмендікпен сенді»). Апатқа дейінгі жағдайда пайда болған әрекетсіздік немесе баяулау тергеу кезінде нақты қателік ретінде

анықталады. Операторлардың іс-әрекеттеріне ақпараттың шамадан тыс жүктелуінен туындаған эмоционалды күйзеліс жағдайы, сондай-ақ уақытылы, қатесіз әрекеттерді талап ететін ортада шешім қабылдау процесінде уақыттың жетіспеушілігі үлкен әсер етеді [38, 39].

Әуе көлігі оқиғалары мен инциденттерді талдау көрсеткендей және А.И. Прокофьев атап өткендей, апаттық жағдайдың даму процесінде жағдайлардың басым көпшілігінде әуе жағдайын біртіндеп қиындататын оқиғалар болып жатқанын көрсетеді [29, С.20].

Субъект жанама түрде зиян келтіретін жағдайда абайсызда қылмыс жасау механизмі одан да күрделене түседі. Мұндай зиян ұшуға дайындық барысында қателік жіберу арқылы (ҚР ҚК 348-бабы) немесе әуе кемесін басқару процесіне кедергі жасау нәтижесінде туындауы мүмкін (ҚР ҚК 350, 351-баптары).

Барлық осы жағдайларда, жасаған апаттық жағдайдың нәтижесі көбінесе экипажға байланысты болады, оның ықтимал зиянды болдырмау немесе азайту үшін өз мүмкіндіктерін қаншалықты қолдана алатындығына байланысты.

Әуе көлігіндегі қылмыстардың механизмі мен объективті жағының ерекшеліктерін егжей-тегжейлі талдау үшін негізгі проблемалық мәселелерді бөліп, оларды бөлек қарастырған жөн.

Біздің ойымызша, мынадай үш сұрақ бар:

1. Авиациялық көлікте қылмыс жасау кезіндегі іс-әрекет пен әрекетсіздік ерекшеліктері;
2. Заңсыз әрекеттің нәтижелерін болжаудың объективті және субъективті мүмкіндіктері;
3. Әуе көлігінде жасалатын қылмыстық құқық бұзушылықтарда заңдық маңызы бар себеп-салдарлық байланысты белгілеу ерекшеліктері.

Қылмыстағы әрекет пен әрекетсіздіктің салыстырмалы маңыздылығы туралы мамандардың пікірлері айтарлықтай алшақтайды. Әсіресе, олар себеп-салдарлық байланыс айтарлықтай күрделі болып табылатын абайсыз

қылмыстардағы әрекетсіздіктің заңды мәнін анықтауда сәйкес келмейді. Әрекет пен әрекетсіздік, әрине, қылмыстық қол сұғу механизмінде тең келмейді.

И.Д. Егоров пен В.И. Ткаченко дұрыс атап өткендей, «құқыққа қарсы әрекетсіздік көптеген жағдайларда әлеуметтік қауіпті салдардың басталуына жағдай жасайды» [40, 41].

Құқықтық тәжірибеде кездесетіндей әрекетсіздіктің мәніне көбінесе адам қажетті белсенді әрекеттер жасамау жатады, нәтижесінде табиғаттың сыртқы күштеріне, механизмдеріне немесе басқа адамдарға зиян келтіруге жол береді.

Қылмыстық әрекетсіздік - бұл адам жасаған және жасай алатын белгілі бір әрекеттердің жетілмегендігінде көрінетін пассивті мінез-құлық. Әрекетсіздікпен қарастырылған қылмыстардың құрамы салыстырмалы түрде аз. Әрекетсіздік арқылы жасалған қылмыстардың ішінен жіберіп алу немесе таза әрекетсіздік деп аталатын қылмыстарды ажыратуға болады. Олар заң қылмыс құрамын зиянды салдардың басталуымен байланыстырмаған кезде ғана орын алады [42].

И.Ш. Борчашвилидің анықтамасы бойынша әрекетсіздік - бұл әлеуметтік қауіпті, ерікті және пассивті мінез-құлық, ол адамның өзіне жүктелген міндеттерге байланысты жасай алатын және жасай алатын әрекеттерді жасамауынан тұрады. Бұл жағдайда қылмыстық-құқықтық әрекетсіздік пен іс-әрекеттің болмауын ажыратудың негізгі өлшемі адамның белгілі бір жолмен әрекет ету міндеттемесінің өлшемі болып табылады [43].

Біздің ойымызша, бұл мәселе бойынша Т.В. Церетелидің ұстанымы неғұрлым негізделген болып көрінеді, ол адамның әрекетсіздігі мен туындаған нәтиже арасындағы себептік байланыс, егер белгілі бір әрекетті орындау оның лауазымдық немесе басқа міндеттеріне сәйкес жасалуға тиіс болса, орын алады деп санайды. Сондай-ақ, қажетті іс-әрекеттің орындалуы осы әлеуметтік қауіпті салдардың басталуына жол бермеуі мүмкін. Субъектінің әрекет ету міндеті заңнамалық немесе басқа нормативтік актілерден туындауы мүмкін [44].

Көлік қылмысындағы әлеуметтік қауіпті зардаптарға себеп болған құқыққа қарсы әрекетсіздікті саралау кезінде осы әрекеттің элементтері толық белгіленуі керек. Әрекетсіздіктің басталуы белгілі бір жағдайларда адам әрекет ете бастауы керек сәт (бұл жағдайға объективті мүмкіндігі бар). Әрекетсіздік, егер ол заңсыз болса, қылмыстық-құқықтық мәнге ие болады, яғни әрекет ету міндеті қылмыстық-құқықтық норманың талаптарынан туындайды. Белсенді әрекеттерді орындау міндеті әртүрлі себептерге ие болуы мүмкін. Мұндай міндет кейбір жағдайларда қылмыстық заңмен тікелей белгіленеді [42].

Егер абайсызда қылмыстық құқық бұзушылық жасаған кездегі іс-әрекет немесе әрекетсіздік туралы айтатын болсақ, зиян-залал келтірудің басталу сәәті немесе осындай келтірудің нақты қаупінің туындауы әрекеттің басталуы деп танылуы керек.

Әрекетсіздіктің аяқталу кезеңі белгілі бір әрекеттерді орындауды талап ететін жағдайлардың жойылуын қарастыруы керек. Немесе әрекет жасау мүмкін болмайтын жағдайлардың басталуы.

Қылмыстық құқықта таза әрекетсіздік, яғни қандай да бір белгіленген қажетті іс-әрекеттерді орындамау және аралас әрекетсіздік, яғни тиісті іс-әрекетті тиісінше орындамау не толық көлемде орындамау болып бөлінеді [42]. Қылмыстың материалдық құрамдарында, атап айтқанда, мұндай құрамдар Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 14-тарауының көптеген баптарында бар, әдетте, аралас әрекетсіздік бар.

Әрекетсіздіктің қылмыстық-құқықтық мәні - адамның белгілі бір жағдайларда әрекет ету қажеттілігі мен мүмкіншілігі.

Мысал ретінде 1998 жылдың ақпан-наурыз айларында Жоғарғы Соттың Әскери коллегиясы РСФСР Қылмыстық кодексінің 253-бабы бойынша қараған қылмыстық істі келтіруге болады [45]. Мәскеу маңындағы ұшу жаттығуларының орталықтарының бірінің бастығы В.Гребенников Малайзиядан оралған ұшақтар тобын басқарды, онда авиасалонда әскери авиатехника көрсетілді. Ил-76 көлік ұшағын командир ретінде басқара отырып,

оның бес Су-27 жауынгері болды және Вьетнамдағы Камран Әскери-теңіз күштерінің әуе базасына алғашқы аралық қонуы керек еді. Алайда, қонуға бет алу кезінде әуеайлақ ауданындағы ауа райы жағдайы күрт нашарлағаны, сондай-ақ диспетчерлік радиолокатор жұмыс істемейтіні анықталды (бұл өте маңызды жағдай, әсіресе «Соқыр» қону кезінде). Қону жолағының үстінен сынақ өткізіп, В. Гребенников толық шатасуды көрсетті (ол осы сәтте өзінің жағдайын ступор, яғни психологиялық шок деп түсіндірді [46]). ИЛ-76-дан кейін тығыз сап түзеп жүрген Топты таратуға бұйрық берместен, В. Гребенников автоматты түрде әуеайлақ үстінен шеңбер бойымен ұшуды жалғастыра бастаған. Оның ұшағы жерден 500 метр биіктікте болған, ал осы әуеайлақ үшін шеңбердің белгіленген биіктігі 1500 метрге тең болған.

Топ командирінің мүлдем шатасқанын біліп, оның екінші ұшқышы басқаруды өз мойнына алып, ұшақты биіктіктің күрт көтерілуіне ауыстырған. Белгілі болғандай, бұл ИЛ-76 экипажы мен оның 60 жолаушысы үшін соңғы сәттегі құтқару жолы болған. Кейінірек белгілі болғандай, ұшақ тау жотасына тиіп кетуге сәл-ақ қалған, жерден 32 метрден аса ұшып, көтерілген. Алайда, жүргізушінің оң және төменгі жағында (ИЛ-76) ұшып келе жатқан СУ-27 ұшақтарының үш жетекші экипажы ештеңе көрінбеуіне байланысты, тауға соқтығысып, қайтыс болған. Сол жақта ұшып келе жатқан екі экипаж соңғы сәтте биіктікке көтерілген және бұйрықсыз қосалқы әуеайлаққа кеткен.

Бұл жағдайда В. Гребенников нақты айтқанда екі рет әрекетсіздік танытқан. Ауа райының тығыз бұлттылығы жағдайында және радиотехникалық құралдардың ішінара істен шығуы кезінде қону қиын екенін анықтағаннан кейін қосалқы әуеайлаққа кету туралы шешім қабылдау немесе жолаққа жүйелі қону үшін топты колонна құру қажет болған. Ең алдымен, қонуға кіру кезінде көріну туралы айқындап, шеңбердің белгіленген биіктігін дереу алып, содан кейін басқа нәрсе жасауға шешім қабылдау керек еді.

Ресей Федерациясы Жоғарғы Сотының Әскери сот алқасы В. Гребенниковты алты жылға бас бостандығынан айырды (жазасын шартты

түрде өтеумен). Сот мәжілісінің отырыстары барысында әуе сапарының қауіпсіздік шарттарын көптеген өрескел бұзу фактілері анықталған [47]. Бірде-бір құжатта ешкім В. Гребенниковты ұшу үшін әуе тобының жетекшісі етіп тағайындамаған (ол шені бойынша үлкені болды және басқа мән-жайлар солай болу керек деген тұжырыммен болған). Тынық мұхиты флотының қолбасшылығы Камрань әуеайлағын әуе тобының аралық қонуы үшін пайдалануға келісім бермеген (әуеайлақ ұшақтарды қабылдауға дайын емес деген нақты жазбаша жауап болған). Экипаждарға берілген әуеайлаққа кіру схемасында әуеайлақ ауданындағы биіктік белгіленбеген.

Жалпыға бірдей жауапсыздық жағдайында «мүмкін, болып кетеді» деген үмітке заңдылық бойынша салдары пайда болған.

Осы қылмысты саралау және заңды баға беру барысында Гребенниковтың ақтауға жатпайтын қисынсыз әрекетсіздігі орын алған, ол күрделі ұшу жағдайында әуе тобын нақты басқарудан өзінше бас тарту түріндегі іс-әрекеті болып табылады.

Әуе көлігі саласында қылмыстық құқық бұзушылықтар жасалған кезде әрекетсіздік көп жағдайда қандайда бір іс-әрекеттерді саналы түрде орындамау түрінде кездесіп отырады. Әуе кемесін басқару кезінде немесе оны ұшуға дайындау кезінде бейсаналық әрекетсіздік жағдайларын елестету өте қиын. Әдетте, бұл өте сирек жағдайларда, тақырып бір нәрсені ұмытып кеткендіктен немесе әрекет ету керек сәтті жіберіп алғандықтан қажетті әрекетті жасамауы мүмкін. Мұндай жағдайларда абайсыз кінә тағу туралы мәселе қою қиын, өйткені мұндай жағдайларда адамда өз әрекетінің (ол жетілдірмеген әрекеттердің) салдарын алдын ала болжау қабілеті іс жүзінде болмайды [48].

Кінәнің абайсыз нысандарындағы заңсыз әрекетсіздік үшін қылмыстық жауапкершілік мәселесі басқа мемлекеттердің де сот практикасында орын алады. Мұндай қылмыстарды саралау осы елдердің қылмыстық заңнамасының жалпы бөлігіндегі нормаларды ескере отырып жүзеге асырылады [49].

Кейбір ғалымдардың пікірінше, әрекеттің ең дәл заңды мағынасы, егер ол әрекетсіздік түрінде болса, Испания Қылмыстық Кодексінің 7-бабында тұжырымдалған: «Әрекетсіздік әрекет етудің ерекше міндеті болған жағдайда әрекет етуге теңестірілуі керек...» [50].

Әуе көлігіндегі қылмыстық құқық бұзушылықтардың объективті жағын анықтау үшін зиян келтірушінің өз әрекеттерінің салдарын алдын-ала болжау мүмкіндігін айқындау қажет.

Осыған байланысты Н.И. Пикуровтың қатаң ұстанымы бар, оның пікірінше, «жүргізушінің қауіпсіздік шараларын бұзу фактісін білуі әлеуметтік қауіпті салдардың пайда болу мүмкіндігін түсінумен теңестірілуі керек» [51]. Сонымен қатар, сезінуді ескере отырып, белгілі анықтамалардың бірі, бұл субъект өз әрекеттерінің қоғамға қауіптілігін түсіну деген жеткілікті негізделген пікір ұсынылады [52].

Алайда, Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексі бойынша қозғалыс қауіпсіздігі ережелерін бұзу немесе көлік құралын пайдалану салдары туындаған кезде ғана қылмыстық - құқықтық маңызға ие болатындығын ескеру қажет. Осылайша, егер субъектінің ережелерді бұзу фактісі туралы хабардар болуын салдарды алдын-ала болжаумен анықтаса, оқиға өте жеңіл суреттеледі. Бірақ, мүмкін, бұл тәсіл зиян тікелей (яғни жүргізушімен) емес, жанама түрде, мысалы, ақаулы көлік құралын жолға шығарған кезде немесе абайсызда қозғалысқа кедергі келтіретін жағдайларда қолдануға болмайды. Егер іс-әрекет кезінде немқұрайлылықтың мәнін анықтасаңыз, көп жағдайда зиян тигізуші жүргізушіге және жолдың жағдайына байланысты нақты салдарды толық болжау қиын. Бұл жағдайда объективті мүмкіндікті және субъектінің өз әрекетінің қолайсыз салдарының басталуын алдын-ала болжау қабілетін дәлелдеу мәселелері белгілі бір қиындық тудырады. Сонымен қатар, апаттық жағдайға басқа жақын (айқын) ғана емес, сонымен бірге алыс факторлар мен жағдайлардың (осы адамның әрекеттеріне тікелей байланысты болмайтын) әсерін ескеру қажет.

Айта кету керек, оқу әдебиеттерінде және қылмыстық заңнаманың түсініктемелерінде субъектінің өз әрекеттерінің салдарын алдын-ала болжауы тек тікелей зиян келтіруші деңгейінде қарастырылады. Теориялық әзірлемелерде жанама себеп болған кезде алдын алудың мәні ашылмайды. Көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтарға қатысты мұндай болжау нысаны көлік құралы желіге шығарушы лауазымды тұлғаға немесе жөндеу жұмыстарын орындаған жеке тұлғаға тән (Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 348-бабы). Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 350, 351-баптарында қарастырылған салдарға әкеп соқтырған көлік құралдарының қозғалысына кедергі келтіретін қозғалысқа қатысушыға да қатысты.

Алдын ала болжаудың анықтамасы бойынша - бұл болашақта болатын, болуы мүмкін немесе болуы қажет оқиғалардың субъектінің санасындағы көрінісі. Абайсызда қылмыс жасаған кезде, бұл әрекет пен оның салдары арасындағы себептік байланыстың нақты дамуын дұрыс түсінбеу.

Сондықтан, көліктегі қылмыс тақырыбын алдын-ала болжау мүмкіндіктерін белгілей отырып, бұл элементтерді іс-әрекетке бөлек және осы әрекеттердің пайда болған салдарына бөлек анықтау қажет. Бірақ бұл ретте объективті айып тағуға, яғни қылмыстың объективті жағының өзге мән-жайларына қатысты кінәні белгілеуге жол берілмейді, тіпті егер адам олар туралы белгілі бір ықтималдық дәрежесімен болжаса да [53].

Көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтарды тергеу барысында ең алдымен, ұшқыштың зиян келтірілуіне жол бермеу үшін не істеу керектігін анықтайды. Көлік қылмыстарының көпшілігі стресс жағдайында және шешім қабылдау уақыты шектеулі болғандықтан, бұл жағдайда жүргізуші (ұшқыш, жүргізуші) жағдайды қабылдау және оның одан әрі дамуын дұрыс болжау мүмкіндіктерімен айтарлықтай шектеледі деп болжауға болады.

Субъектінің іс-әрекеттерінің салдарын алдын-ала білудің нақты мүмкіндігін талдағанда, кейбір жағдайларда мүмкін болатын әлеуметтік қауіпті салдарды болжаудың бөлек кезеңдерін ажырату қажет. Бұл жерде көлік

құралын дайындаудың және тікелей басқарудың әртүрлі кезеңдерінде зиянды болдырмау мүмкіндіктерін бағалау туралы айтылуда.

Мысалы, 1999 жылдың 26 шілдесінде Иркутск қаласында Ил-76 жүк ұшағының апаты орын алды [54]. Әуеайлақтан ұшуды жүзеге асыру кезінде ұшақ ұшу жолағының соңында жерден көтерілу үшін жеткілікті жылдамдықты дамытпаған. Экипаждың төмен жылдамдықпен ұшуға әрекеті сәтсіз болған. Нәтижесінде ұшу-қону жолағынан тыс жерде апаттық қону болған, нәтижесінде ұшақ зақымдалып, өртенген. Әуе көлігі апатының себептері: ұшақтың айтарлықтай шамадан тыс жүк артуы және ұшу кезінде ауа температурасының жоғарылауына байланысты қозғалтқыштардың жеткіліксіз тартылуында екпінді орындауға қауқарсыздығы [55].

Осы апаттың жағдайына байланысты қолайсыз жағдайларда ұшу салдарын болжау процесі тұрғысынан қажетті болжау процесінің екі кезеңін бөліп көрсету керек. Біріншіден, шамадан тыс жүк тиелген ұшақпен, күндізгі жылу және ілеспе жел жағдайында ұшу туралы шешім қабылдай отырып, әуе кемесінің командирі ұшудың ұшу оқиғасымен аяқталуы мүмкін екенін алдынала болжауға міндетті болды. Сонымен қатар, негізсіз тәуекел деңгейі ақылға қонымды шектеулерден асып түскен.

Екіншіден, ұшу туралы шешім қабылдағаннан кейін ұшу кезінде өз іс-әрекеттерін мұқият ойластырып, есептеу керек болған. Әуе кемесінің командирі штурманмен бірге алдағы ұшудың қауіптілігін түсіне отырып, ұшу-қону жолағының ортасында жылдамдықты тестілік бақылауды жүзеге асыру қажет болған (және міндетті болған). Экипаждың ұшу жолағының ортасында жылдамдықтың шекті мәні бойынша ұшуды тоқтату туралы уақтылы шешім қабылдауға нақты мүмкіндігі болған. Осы ретте, әуе кемесінің командирінде тежеу үшін жеткілікті кеңістікке ие болған және бұл жағдайда ешқандай апат болмайтын еді. Салдарды алдын ала болжау міндетін қайталап орындамау, бұл жолы ситуациялық алдын ала болжау бойынша әуе кемесінің командирі мен

экипаждың іс-әрекеттерін тұтастай алғанда осы жағдайларда сауатсыз деп сипаттайды.

Зиянды салдардың басталуын болжау мүмкіндігі туралы тағы бір көзқарас бар. Е.В. Ворошилин мен Г.А. Кригердің пікірінше, «кейбір жағдайларда зиян субъектінің «оның надандығының жазықсыз сипатына» байланысты оның салдарын болжай алмауынан болады» [56].

Сондай-ақ, заң ғалымдарының бірі П.С. Дагельдің пікірінің дұрыстығын алға тарту керек, ол «адамның ықтимал зиян келтірілуін заңды әрекеттермен, мысалы, орынды тәуекелмен болжай алатындығын атап көрсеткен» [57].

Қылмыстық құқық бұзушылық субъектісінің іс-әрекеттерінің салдарын болжаудың объективті мүмкіндігін, міндеті мен шектерін сот істің мәнін егжей-тегжейлі зерттеу негізінде анықтауы қажет.

Көлік қылмысына қатысты болжау шектері келесі жағдайларды ескере отырып анықталуы керек:

- 1) Лауазымдық міндеттердің мазмұны (егер субъект лауазымды адам болса);
- 2) заңнамалық актілерде, қозғалыс қауіпсіздігі қағидаларында және заңға тәуелді нормативтік актілерде белгіленген белгілі бір іс-әрекеттерге тікелей тыйым салынған жағдайлардың орын алуы;
- 3) оператор-субъектінің даярлық және тәжірибе деңгейі;
- 4) Шамадан тыс психикалық, интеллектуалдық немесе физикалық жүктемелердің болуы, сондай-ақ адамның іс-әрекет жасау қажет болған кезден бастап зиян келтіру басталғанға дейінгі уақыты ескерілуге тиіс.

Құқық қолдану кезіндегі ең үлкен қиындықтар заңды маңызды себеп-салдар байланысын анықтауда туындайды.

Қылмыстық құқық бұзушылық жасаған тұлғаның әрекетімен келтірілген қоғамдық қауіп нәтижесінде себеп-салдарын анықтау қылмыстың объективті жағының негізгі сұрақтарына жатады.

Әрекет пен зиянды нәтиженің арасындағы себептік байланыс нәтиженің басталуына дейін әрекет жасалса ғана болады. Қылмыстық нәтиже, егер оның басталуы осы әрекеттің табиғи салдары болмаса, адамның іс-әрекетінің кездейсоқ салдары болып табылады [42, С.56]. Зиянды салдар тек әрекет нәтижесінде емес, сонымен қатар әрекетсіздік нәтижесінде де туындауы мүмкін.

Құқық қолдану барысында заңды маңызды себеп-салдар байланысын орнату кезінде бірқатар қиындықтар тудырады. В.Н. Кудрявцевтің берген анықтамасы бойынша «себептік байланыс - бұл бір немесе бірнеше құбылыстар (себеп) басқа құбылыстарды (салдарды) тудыратын құбылыстар арасындағы қатынас» [58].

Адамның әрекеті мен туындаған әлеуметтік қауіпті салдар арасындағы себептік байланысты анықтау қылмыстың объективті жағының негізгі мәселелерінің бірі болып табылады. Жоғарыда айтылғандай, себептік байланысты анықтау тұрғысынан ең маңыздысы зиян келтіру басталған сәтке дейінгі апаттық жағдайдың заңды маңыздылығы туралы мәселе ретінде танылуы керек. Көлікті пайдалану саласындағы қылмыстық құқық бұзушылықтар үшін біржақты төтенше жағдай мен көпжақты жағдайды ажыратады. Әуе көлігіндегі көп жақты апаттық жағдай жағдайларының үлес салмағы кем емес деп болжауға болады.

Мұндай жағдайды жасау үшін заңда қылмыстық-құқықтық жауапкершілік көзделуі тиіс деген пікірлер де бар. Оның ішінде салдары болмаған, бірақ оларды тудыратын нақты қауіп туындаған жағдайлар.

Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінде апаттық жағдай туғызғаны үшін аяқталған қылмыс сияқты тиісті санкциялар қарастырылуы керек деп пікір білдіретін ғалымдар да жоқ емес. Қазақ Кеңес Социалистік Республикасының Қылмыстық кодексінің 1959 жылғы редакциясының 71-бабында және Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 1997 жылғы редакциясындағы темір жол, әуе немесе су көлігі қозғалысы мен оларды

пайдалану қауіпсіздігінің ережелерін бұзу туралы 295-бабы бойынша көзделген зардаптардың тууына әкеп соқпаса да олардың тууына көрінеу қауіп төндірсе қылмыстық жауаптылық белгіленген.

Сонымен қатар, апаттық жағдай жасауды дербес қылмыстық-құқықтық маңызы бар іс-әрекет деп санауға болмайды деп санайтын ғалымдардың да пікірлерімен санасу керек деп ойлаймыз.

Сұрақтың бұл тұжырымы бірқатар қарсылықтарды тудырады. Бұл жарияланымдар кезінде Кеңестік Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінде әрекет етті және онда 85-бап болды, оның 2-бөлімі ауыр зардаптардың пайда болу қаупін әдейі жасағаны үшін жауапкершілікті қарастырды. Бірақ ол автомобиль көлігіне қатысты болған жоқ.

Дегенмен де, қандай да бір дәрежеде көлік қылмыстарындағы апаттық жағдай қылмыстық-құқықтық маңызы бар деп танылады.

Жүргізушінің іс-әрекеті қозғалыс қауіпсіздігі немесе көлік құралдарын пайдалану қағидаларын бұзған жағдайда қылмыстық жауаптылыққа тартылмайды, тек апаттық жағдай туғызу нәтижесінде және заңмен белгіленген тиісті салдарға әкеп соқтырған жағдайда ғана жауаптылық көзделген: адам өлімі, дене жарақаты немесе елеулі материалдық залал».

Осылайша, апаттық жағдайлардың жазаланатын салдарларының басталуы үшін қажетті жағдайға мән беріледі (бірақ бұл шарт жеткілікті болып табылмайды).

Алайда, құқық қолдану тәжірибесі себептік байланыстың болуын анықтау үшін апаттық жағдайдың маңыздылығын бағалауға қалыптасқан тәсілдерді әзірлемегенін атап өткен жөн. Әдеттегідей, жүргізуші (ұшқыш, экипаж) немесе қамтамасыз ету қызметінің қызметкерлері апаттық жағдай туғызуы мүмкін.

Сонымен қатар, оның маңыздылығы, қазіргі жағдайға сәйкес, апаттық жағдай тудыру қылмыс жағдайлары мен оның себебі арасындағы ортада болады. Біздің ойымызша, жағдайға біршама жақын.

Бірақ себептік байланыс тек тергеудің себеппен байланысы болып табылады, ал қылмыс жасалған жағдайлар тәуелсіз қылмыстық - құқықтық мәнге ие емес. Себептік байланыс қатаң және бір мәнді түрде тек себепке ғана жабық болуы керек деп болжау қисынды (немесе жоғарыда айтылғандай әуе көлігі саласындағы қылмыстық құқық бұзушылықтың негізгі себебі). Алайда, қылмыстың абайсыз түрлері үшін, қасақана емес, мұның бәрі біршама күрделі болып көрінеді.

Бұған көз жеткізу үшін Қылмыстық кодекске жүгіну жеткілікті. Онда, мысалы 289-бабы бар «Атыс қаруын ұқыпсыз сақтау». Оның диспозициясы бойынша «қаруды ұқыпсыз сақтау... оны басқа адамның пайдалануына жағдай жасаған».

Бұл баптардың диспозицияларында құқық бұзушыға заңсыз әрекет жасау үшін белгілі бір жағдайлар жасау арқылы жасалған абайсыз қылмыс туралы айтып отырмыз. Осылайша, егер заңның әрпін қатаң ұстанатын болсаңыз, әйтпесе бұл мүмкін емес, өйткені қылмыстық заңның нақты түсіндірмесі бар, заң шығарушы өз қалауы бойынша құқық бұзушылық үшін жағдай жасағаны үшін жазалауға болады деп санайды.

Ал, қолданыстағы Қылмыстық кодекс бойынша заң шығарушы әуе көлігі саласында заңмен көзделген зардаптардың тууына әкеп соқпаса да олардың тууына көрінеу қауіп төндірген жағдайдағы қылмыстық жауаптылықты алып тастап отыр. Жағдай жасағаны үшін Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексінің 564-бабымен әкімшілік жауапкершілік көзделген [59].

Бірақатар заңгерлер атап өткендей, көлік саласындағы қылмыстарды жасауға жағдай жасайтын әрекеттер мен салдарлардың себептік байланысы іс-әрекеттің белгілері қылмыстық заң нормасының диспозициясында сипатталған жағдайларда белгіленген деп санауға болады [32, С.218].

Қазіргі қылмыстық заң зиянды салдарды адамға оның әрекеті мен әрекетсіздігімен себептік байланыста болған жағдайда ғана айыптауға болады

деген қағиданы берік ұстанады. Себептік байланыс мәселесі қылмыстық құқық теориясының күрделі және даулы мәселелерінің бірі болып табылады. Бірқатар ғалымдар қылмыстық құқықтағы себептік байланыстың нақты мәселелерін шешу табиғат пен қоғамдық өмір құбылыстары арасындағы объективті, бізден тыс байланыс ретінде философиялық категориялар негізінде жүзеге асырылады [41, С.55].

Бұл жағдайда құқық қорғаушы маңызды заңды жағдайларды ескеруі керек, бұл әрекет және туындаған салдардың арасында себептік байланыстың болуы немесе болмауы туралы қорытынды жасауға мүмкіндік береді. Жалпы ереже бойынша, себептік байланыс көлік саласындағы қылмыстарда тек қауіп төндіруші белгілі бір ережелердің қағидаларын немесе тыйымдардын бұзған кезде пайда болады [5, С.44].

Субъектінің жауапкершілігі оның іс-әрекеттері мен осы әрекеттердің нәтижесі туралы алдын-ала білуіне байланысты. Адамға басқа қозғалысқа қатысушының заңсыз әрекетін алдын-ала болжау міндеті жүктелмейді.

Т.В. Церетели дұрыс атап өткендей, «себептік байланыс адамның әрекеті зиянды салдардың басталуына ықпал еткен кезде ғана мүмкін болады» [44, С.159]. Сонымен қатар, Т.В. Церетели «егер әрекет әлеуметтік қауіпті салдарға қатысты белсенді, өнімді болса, себептік байланыс орнатылуы мүмкін» [44, С.173] деген пікір білдірді. Соңғының пікірмен келісу қиын. Бұл жағдайда қылмыстық құқық бұзушылық әрекетсіздік түрінде жасалған кезде, сондай-ақ жанама зиян келтірілген кейбір жағдайларда себептік байланыстың болуын анықтау қиын. Қандай да болмасын жолмен «қылмыскердің әрекеті қылмыстық жазаланатын нәтижемен қалай байланысты?» деген сұраққа әрдайым өзінің шешімін табуы керек.

Абайсыз қылмыстың объективті жағын талдау кезінде қажетті және кездейсоқ байланыстардың арасындағы айырмашылықты ажырату керек. Бұл себептік байланыстарды анықтау үшін емес, кінәні анықтау үшін қажет [60, С.97]. Кездейсоқ себептік байланыстардың болуы қылмыстық құқық

бұзушылықтың объективті жағына әсер етеді, бірақ қауіп төндіруші факторлардың қатарында мұндай байланыстар тәуелсіз мәнге ие болмайды [5, С.44]. Себептік байланыс - бұл әлеуметтік қауіпті салдардың пайда болу жағдайымен емес, нәтиженің себеппен байланысы болып табылады.

Қылмыстың объективтік жағының белгісі ретінде қажетті себептік байланыстар болуы мүмкін. Осыған байланысты бірнеше субъектілердің іс-әрекеттерінің белгілі бір жиынтығы нәтижесінде әлеуметтік салаға қауіпті салдардың орын алуына мүмкіндік береді, яғни ол қылмыстың объективті жағының белгілерін құрайды. Мұндай тұжырым, әсіресе көлік саласындағы қылмыстардағы себептік байланыс орнату үшін назар аударуға тұрарлық. Алайда, бұл көзқарас көптеген заңгерлердің пікірлеріне қайшы келеді, олардың пікірінше мұндай көзқарас қылмыстық құқық бұзушылықты саралау барысында мән-жайдың себептерін шатастырады деп санайды.

Нақты жағдайларда себептік байланысты анықтаудағы қиындықтар өте маңызды болуы мүмкін. Сонымен, А. Тарасов келесі мысалды келтіреді [61]. Әуежайлардың біріне қону барысында ұшақтардың соқтығысуы орын алды. Бұл оқиға алдында басқа әуежайға қонуға мүмкіндік жоқ деген хабарламаға сәйкес, диспетчерлік қызметкерлер ұшақтарды қабылдаудан бас тартуға мәжбүр болды. Осы себепті әуежайда ұшақтардың әуе кеңістігінің күтпеген көбеюі орын алды, бұл жағдай диспетчердің қателігіне және ауыр оқиғаға әкеліп соқты. Осы тұрғыда ұшақтардың соқтығысуына кімнің әрекеті себеп болды деген сұрақ туындайды. Әуе диспетчері шамадан тыс ұшақтарды қабылдауға жағдайында жұмыс жасау кезінде нақты қателік жіберді. Алайда ол жағдайды телефон террористі жасады. Осы оқиға бойынша ұшақтардың соқтығысуы мен террористтің іс-әрекеті арасында себептік байланыстың бар екендігі көрініп тұр, бірақ соңғысы болған әуе оқиғасы үшін жауап бере алмайды, өйткені ол өзінің іс-әрекетінің нәтижесін нақты болжай алмаған және болжай алмады.

Барлық жағдайларда, жоғарыда аталған жағдайларды толық қарастырған кезде, қажетті және кездейсоқ себептік байланыстарды ажырату процедурасы жасалған қылмысты саралауда бағалау элементі болып қала береді.

Толығымен бөлек, жоғарыда көрсетілгендей, қауіп-қатер тікелей емес, жанама түрде, яғни төтенше жағдайларды тудыру арқылы туындаған жағдайлар үшін себептік байланысты анықтау мәселелері қарастырылуы керек.

Сонымен қатар айта кету керек, сот тәжірибесінде адамды кездейсоқ себептік байланыста әлеуметтік қауіпті салдары бар әрекеттерді жасағаны үшін соттаудың жағдайлары орын алмаған. Алайда, осы қалыптасқан көзқараспен әуе көлігінде туындаған жағдайларға қатысты толық келісу қиын.

Мысалы, 1994 жылдың 3 қаңтарында Иркутск қаласында «Иркутск – Мәскеу» бағыты бойынша рейс жасаған ТУ-154М ұшағының апаты болған. Әуе кемесінің басқарылуын жоғалтуға және одан кейінгі ауыр апатқа әкелетін жоғарыда басталған өрттің басты себебі ұшақтың әуе стартерінің істен шығуы болды, яғни ол штаттан тыс өшірілгеннен кейін жұмыс істемей қалған. Алайда бұл құбылыс тек қана техникалық мәнді білдіреді және маңызды заңды жағдай ретінде қарастыруға болмайды. Тергеу барысында анықталғандай, әуе стартерінің қосылмауы осы типтегі ұшақтарды пайдаланудың 30 жылдан астам кезеңінде тек 4-5 рет қана орын алған [62].

Осыған байланысты ауыр зардаптардың басталуы кездейсоқ па деген сұрақ туындайды. Оған жауап біреу ғана: «Ия, бұл кездейсоқ оқиға, оның ұшу барысында істемей қалу ықтималдығы өте төмен және мұндай тұжырымды осы типтегі ұшақтар ұзақ уақыт пайдаланылатындығына және олардың саны барлық елдерде мыңнан асып түседі. Ұшақтың ұшу барысында әуе стартерінің өздігінен қозғалуына байланысты мұндай апаттық сәтсіздіктері өте сирек болған.

Апаттың мән жайын талдау барысында әуе стартерінің істен шығу жағдайында ұшу туралы шешімді әуе көлігінің командирі пайдалану қағидаларын бұзбай қабылданғандығы анықталған. Қозғалтқыштар іске

қосылған кезінде «Стартердің қауіпті айналымдары» белгі бері шамының іске қосылуы ТУ-154 ұшағын ұшуда пайдалану регламентінде көзделмеген. Бұл регламент ұшақты пайдалану мәселелерінде экипаж үшін негізгі құжат болып саналады.

Ұшуларды жүргізудің негізгі ережелерінің 19-бабы [63] негізінде Командир әуе кемесінің ұшып шығу мүмкіндігі туралы түпкілікті шешімді қабылдауға құқылы болған. Бас көлік прокуратурасының 1994 жылғы 1 қарашадағы қаулысында айтылғандай, жасалған әрекет заң бұзушылыққа жатпайды және командирдің қателігі деп бағаланған. Тергеп-тексеру материалдарында келтірілгендей, сығылған ауаны стартерге жеткізу жүйесіне енгізілген конструктивтік өзгерістер туралы ақпарат экипаж мүшелеріне жеткізілмеген, яғни бұл өзгерістер ұшақты ұшуды пайдалану регламентіне уақытылы енгізілмеген. Сонымен қатар, нақты жағдайда стартердің қосылмауы ұшақ бортында бірнеше минуттың ішінде өрт пайда болады және оның өшіру мүмкін емес, соған сәйкес ұшақтың басқарылуы жоғалады. Сонымен, бұл жағдай заңды мағынада объективті түрде кездейсоқ па деген сұраққа нақты жауап лезде пайда болмайды. Осындай жағдайлардың жалпы алдын алуды қамтамасыз ету мақсатында қылмыстық құқықта техникалық объектілердің сындарлы жетілмегендігі үшін жауаптылықты белгілейтін құрамдар тұжырымдалып, қарастырылуы қажет сияқты.

Г.А. Кригер атап өткендей, «кей жағдайларда әрекет пен оның салдары арасында уақыт пен кеңістіктегі алшақтық болуы мүмкін» [64]. Осыған жағдайларға байланысты мысал ретінде жолаушыларды өлімнен сақтап қалған әуе кемесінің бір апаты туралы тағы бір оқиғаны келтіруге болады.

1963 жылы тамыз айында ТУ-124 ұшағының экипажы «Таллин – Мәскеу» бағытындағы рейсті орындаған [65]. Ұшып көтерілгеннен кейін шассидің алдыңғы тірегінің топсасы ақаулы екендігі және қонуға кірген кезде тіректі бекіту мүмкін болмайтындығы анықталған. Осы типті ұшақтарда мұндай жағдайлар көптеп кездесетін болған, соған сәйкес ұшақты пайдалану

регламентіне өзгерістер енгізілген. Онда қону екі негізгі тірекке, сосын ұшақтың тұмсығын бетонға түсіру арқылы орындау көзделген. Осы талаптарға сәйкес және ұшақты жеңіл қондыру үшін ұшақ салмағын төмендету мақсатында жанар-жағар майды қонуға қажетті көлемде қалдырып қалғанын қаланы айналып ұшу барысында пайдалану қажет болған. Қала үстінде сегіз немесе тоғыз айналым жасағаннан кейін ұшақтың екі қозғалтқышы кенеттен тоқтап қалған. Кейін белгілі болғандай, ұшақта отын өлшегіштің ақауы болған, өлшегіш құрал екі тоннадан астам артық жанармай қалдығын көрсеткен. Сол сәтке дейін экипаж құрылғылар бойынша ұшуды жалғастырып, отынның жеткілікті екеніне сенімді болған.

Осы жағдайда әуе кемесінің командирі В.Я. Мостовой күтпеген жағдайда жолаушылары бар ұшақты қиындықпен үйлесіп, керемет түрде жерге қондырған. Алайда, тергеу кезінде экипаж мүшелеріне айып тағылған, ажалдан құтқарылған жолаушылардың Коммунистік партияның Орталық комитетіне жолдаған ұжымдық арыздары бойынша экипаж мүшелері жауаптылықтан босатылған.

Бұл істі өзіне тән мысал ретінде қарастыра отырып, зиянды салдардың пайда болуының екі шартының үйлесімі бар екенін көріп отырмыз, яғни шассидің конструктивті жетілмегендігі және отын өлшегіш құралының дұрыс көрсетпеуі.

Олардың бірі жедел рейс барысында айқын көрінді, ал екіншісі бірнеше жыл бойы көзден таса болды және оны ұшақты пайдалануға бергеннен бастап ешкім байқамаған болып отыр. Экипаж ұшақ шассиінің ықтимал істен шығуын ұшу алдында тексеру кезінде объективті түрде анықтай алмаған, отын өлшегіш көрсеткіштерінің дәлдігін анықтау экипаж мүшелерінің міндеттеріне кірмейді. Оны тексеру арнайы аспаптық әдістерін және ұшақтан отынды нөлге дейін кезең-кезеңімен ағызуды талап ететін жұмыс.

Осы көлік оқиғасының механизімін талдай келе, екі апаттық фактордың үйлесуі «әуе жағдайы – экипаж – әуе кемесі» жүйесін бір уақытта дерлік

қалпына келтірілмейтін апаттық жағдайға әкелетінін атап өткен жөн. Бұл оқиғада әлеуметтік қауіпті зардаптар сөзсіз болды және экипаж тек осы еріксіз салдардың ауырлығына өз әсерін тигізді. Апаттың басты себебі ретінде екі апаттық фактордың қайсысын бөлуге болатындығын анықтау өте қиын. Экипаж осы ұшуда болған оқиғаларды болжай алмады және объективті түрде болжай алмайтын еді. Сондай-ақ, заң нормасында қазіргі жағдайға қатысты ең болмағанда нақты жағдайға сәйкестігін анықтауға мүмкіндік беретін бірде-бір белгі болмаған. Осыған байланысты, осы қылмысты саралау өте қиын міндет болып көрінеді, өйткені жасалған іс-әрекеттің сипатын қылмыстық-құқықтық норманың диспозициясымен байланыстыру мүмкін емес. Қылмыстық құқық бұзушылықтың құрамының объективті жағының болмауы туралы мәселе қоюға барлық негіздер бар.

Бұл әуе оқиғасы екі кездейсоқ себептік байланыстардың тоғысу нәтижесінде әлеуметтік қауіпті салдардың басталуының сипаттық мысалы ретінде қарастырылуы керек [32, С.27].

Сонымен қатар, авиациялық көліктің ұшуын қамтамасыз ету түрлерінің бірі метеорологиялық қамтамасыз ету болып табылады. Ұшақ ұшу орнында, ұшу жолының жоспары бойынша және болжамды қону әуесайлағында ауа райының ағымдағы жай-күйін анықтамай ұшуға рұқсат берілмейді. Сондай-ақ ауа-райының ықтимал өзгерістерін ескере отырып, ауа райы болжамы да жасалуы керек. Болжамның сенімділігі болып жатқан атмосфералық құбылыстардың күрделілігіне байланысты ықтималды болып табылады. Метеожағдайлардың сенімділігінің орташа әлемдік деңгейі қазіргі уақытта шамамен 80% құрайды [66]. ИКАО статистикасы бойынша, жыл сайын авиаұшулардың шамамен 20%-ы метеоқамтамасыз етудегі кемшіліктермен байланысты (авария немесе апат жасауға ықпал еткен жағдай ретінде) [67]. Авиациялық көлікті пайдаланудың ерекшелігі ауа-райының жағдайы көбінесе оның қызметін ұйымдастыруға және қауіпсіздігіне әсер етеді.

Әуе оқиғасы кезінде, егер ол метеорологиялық қамтамасыз етудегі кемшіліктерге байланысты болса, тергеу осы жағдайда ауа райы болжамының дұрыс есептелгенін анықтауы тиіс. Егер елеулі әдістемелік қателер анықталмаса, метеоқызметтің ақпаратына шағымдар болмайды, болжамның дәл еместігі оның сенімділігінің ықтималды сипатына жатқызылуы тиіс. Алайда, ұдайы төмендеу дәлдік берілетін болжамдар жағдайында кейде метеоқызметтің берген ауа райының болжамына сену мүлдем мүмкін емес болады. Осы ретте, мұндай жағдайларда дұрыс емес болжамды зиянды салдардың пайда болуының объективті кездейсоқ факторы ретінде санауға болады ма деген сұрақ туындайды.

Қорытындылай келе, әуе көлігі саласында жасалған қылмыстық құқық бұзушылықтардың объективті жағының ерекшелігі туралы бірқатар алдын-ала тұжырымдар жасауға болады:

1. Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 344-бабы көп жағдайда заңсыз әрекетсіздік ретінде көрінеді;

2. Қылмыстық кодекстің 344-бабында көзделген кейбір іс-әрекеттердің түрлері бойынша тікелей емес, жанама түрде зиян келтіруі мүмкін;

3. Әуе көлігі саласында жасалатын қылмыстар бойынша себеп-салдарлық байланыстың болуын анықтау әуе көлігі жүйесінің жұмыс атқару қауіпсіздігіне әсер етудің ерекше ерекшеліктерімен және көптеген әртүрлі мән-жайлармен күрделенген;

4. Көптеген жағдайларда әлеуметтік қауіпті салдардың басталуы бірнеше қоздырғыш факторлардың әсерінен болады.

Осыған байланысты, қазіргі уақытта көлік саласындағы қылмыстарда қажетті және объективті кездейсоқ себептік байланыстарды ажыратудың нақты критерийлерін белгілеу қажет. Онда әлеуметтік қауіпті зардаптар зиян келтірушінің әрекеттерінен туындаған жағдайлар үшін де және апаттық жағдайды жасау әрекеттерінен туындаған жағдайлар үшін де бөлек белгілеу керек. Авиациялық көлік әуе кемелерінің күрделілігінің жоғары деңгейімен,

ұшуды қамтамасыз етудің әртүрлі түрлерінің көптігімен және олардың өзара тығыз байланысымен сипатталады.

Туындаған салдардың ауырлық дәрежесіне қарай жауаптылықты ажырату мақсатында Қылмыстық кодекстің 344-бабына толықтырулар мен өзгертулер енгізу төмендегідей редакцияда ұсынылады.

«1. Теміржол, әуе, теңіз немесе өзен көлігі жүрісі немесе оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын орындайтын жұмысына немесе атқаратын лауазымына байланысты сақтауға міндетті адамның осы қағидаларды бұзуы, егер бұл іс-әрекет абайсызда адамның денсаулығына ауырлығы орташа зиян келтіруге не ірі залал келтіруге әкеп соқса, – ...

1-1. Абайсызда адамның денсаулығына ауыр зиян келтіруге әкеп соққан дәл сол іс-әрекет –...».

2. Мас күйінде жасалған әуе көлігі қозғалысы мен оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың қауіптілігі жоғары. Осыған орай, туындайтын салдардың ауырлығын, шетелдік тәжірибелерді ескере отырып, ҚР ҚК-нің 344-бабын 2-1 бөлігімен толықтырып, онда мас күйде жасалған іс-әрекет үшін жауаптылықты қатаңдату мақсатында қылмыстық жауаптылықты белгілеп, бапқа келесідей толықтырулар енгізу ұсынылады:

«2-1. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген іс-әрекеттерді алкогольдік, есірткілік немесе уытқұмарлық масаң күйде жасаса, егер бұл іс-әрекет осы баптың бірінші, 1-1 немесе екінші бөліктерінде көрсетілген салдарға алып келсе-...

3. Осы баптың бірінші немесе 2-1 бөлігінде көзделген, абайсызда екі немесе одан да көп адамның өліміне әкеп соққан іс-әрекет – ...

4. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген әрекет, егер ол осы баптың бірінші, 1-1, екінші немесе үшінші бөліктерінде көзделген зардаптардың тууына әкеп соқпаса да олардың тууына көрінеу қауіп төндірсе - ...».

2.2 Әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың субъективті белгілері

Көлік саласындағы қылмыстық құқық бұзушылықтарда субъект құру мәселесі бір қарағанда қиындық тудырмайтын болып көрінсе де, кейбір жағдайларда белгілі бір қиындықтарға тап болып отырамыз.

Мұндай жағдайларды қылмыстық құқық оқулықтарында авторлардың қарама-қайшылықты пікірлері және Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексіне көптеген түсініктемелер көрсетеді. Көлік саласында қылмыстық құқық бұзушылық жасағаны үшін жауаптылыққа тартылатын адамдар тобын айқындау жөнінде біріңғай қалыптасқан пікір жоқ. Мұндай жағдай көбінесе Қылмыстық кодекстің 14-тарауының кейбір баптарының диспозициясының белгісіздігіне байланысты. 344-бабы «теміржол, әуе, теңіз немесе өзен көлігі жүрісі немесе оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзу», онда ол «орындайтын жұмысына немесе атқаратын лауазымына байланысты сақтауға міндетті адам...»[8].

Бұл баптың тұжырымы кейбір тұлғаларға тиімді болуына байланысты сәтті құралмаған деп ойлаймыз. Мұндай грамматикалық құрылыс қылмыстық құқық бұзушылық субъектілерінен пайдаланушыларды, яғни оларға тиесілі көлік құралдарын басқаратын адамдардың қатарынан алынып тасталады. Әуе кемесінің жеке иесі жолаушыларды немесе жүк тасымалдаумен айналыспауы мүмкін, жай ғана өзінің рахаты үшін ұша алады. Осы орайда айта кетсек, мұндай сәйкессіздік автокөлік үшін алынып тасталған, өйткені 345-бапта «Көлік құралдарын басқаратын адамдардың жол жүрісі немесе көлік құралдарын пайдалану қағидаларын бұзуы» [8] жүргізуші адам көлік құралын басқарушы деп белгіленген.

Заң шығарушы Қазақстан Республикасы егемендік алған соң 90-шы жылдардың ортасынан бастап жеке азаматтардың меншігінде тек автокөлік қана емес, сонымен қатар су және әуе кемелері де болу мүмкіндігі пайда

болғанын ескеруі тиіс еді. Кейбір заңгерлер ҚР ҚК 344-баптағы сәйкессіздікті байқаған, бірақ олар жеке меншік иелері қозғалыс немесе пайдалану қағидаларын бұзғаны үшін ҚР ҚК 351-бабымен «Көліктің қауіпсіз жұмыс істеуін қамтамасыз ететін қағидаларды бұзу» немесе басқа жеке адамға катысты қылмыстар үшін жауапқа тартылады деп санайды.

Авиакөлік қылмысының субъектісінің мәселелерін қарағанда, көлік құралын басқаруды жүзеге асыратын адам деген ұғымды айқындау керек. Қазіргі заманғы көлік құралдарының күрделілік деңгейіне байланысты оларды басқару процесін барлық уақытта бір оператор жүзеге асыра бермейді. Басқару көптеген жағдайларда көлік құралының қозғалысын қажетті ақпараттық қамтамасыз етумен, көмекші қызметтердің қызметімен және басқа жағдайлармен қиындай түскен. Мысалы, қосарланған басқару автокөлігінде жаттығу барысында, әдетте орын алған жазаланатын салдар үшін нұсқаушы жауаптылыққа тартылады. Білім алушы нұсқаушының нақты көрсетілген іс-қимылды жасауға қарсылық білдіргені үшін немесе оның нұсқауларын орындамаған жағдайларда ғана жауаптылыққа тартылады. Осы көрсетілгендерге байланысты көліктің басқа түрлерінде де, оның ішінде әуе кемелерінде қосарланған басқару оқу көлік құралдары бар.

Бірақ көлікті бірлесіп басқаратын адам көлік құралынан тыс жерде болған кезде басқаша болуы мүмкін. Бұл әуе кемесін басқарудың әдеттегі жағдайы, мұнда ұшақтың ұшқышымен бірге әуе диспетчері де басқарады, яғни ұшқыш ұшақты диспетчердің берген ақпаратына сәйкес басқарады. Оның командалары бойынша экипаж ұшуды орындайды, әуе эшелонын алады, қонуға кіру кезінде төмендеуді және басқа да әрекеттерді орындайды. Диспетчерлік қызметтің қызметі Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілермен, яғни Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрлігі мен Көлік және коммуникация министрліктерінің бұйрықтарымен ережелер бекітілген [68, 69]. Сонымен қатар, ұшақты басқару ұшқышпен бірге ұшудың белгілі бір кезеңдерінде штурман мен бортинженерлер жүзеге асырады.

Авиадиспетчерлер тарапынан әуе кемелерін басқаруда қателіктер жіберер болса, көбінесе ауыр әуе апаттары орын алуы мүмкін. Мұндай жағдайлар шетелдердің тәжірибесінде бірнеше рет орын алған. Мысалы, 1979 жылы 11 тамызда Донецк (Днепродзержинск) қаласының үстінде диспетчердің қателігінен екі жолаушы ТУ-134 ұшақтары соқтығысқан [70], оның салдарынан 178 адам, яғни 165 жолаушы және 13 экипаж мүшелері қаза тапқан. Жолаушылардың ішінде Өзбекстанның «Пахтакор» футбол командасының 17 мүшесі болған. Авиадиспетчердің ұқыпсыздығынан 1984 жылы Омбы қаласының әуежайында ауыр ұшақ апаты орын алды [71]. Салыстырмалы түрде 1998 жылдың қыркүйегінде Еділ бойында, дәл сол себеппен Халықаралық авиатрассада елеулі авиациялық оқиға болған, ол жерде Ту-154 және «Айрбас» жолаушылар ұшақтары жерден 10000 метр биіктікте бір-біріне тұмсығымен келіп, араларында 1,5 км қашықтықта Айрбас экипажының командирі көріп қалып, уақытылы бұрылып кетуіне байланысты соқтығысуды болдырмаумен аяқталған [72].

Бұл жағдайда әуе көлігі қылмыстың механизімін түсіну айтарлықтай күрделене түсетіні және тергеу кезінде басқаруға қатыстысатын субъектілердің әрқайсысының кінәсі ескерілуі керек екені анық. Бұл саралау барысында жеңілдетілген тәсілі болуы мүмкін, қосалқы басқаруды жүзеге асырған оператордың бірі, егер оның оқиғадағы кінәсінің үлесі жоғары болса да, әлеуметтік қауіпті салдарға жауап береді.

Алайда, кейбір заңгерлер ғалымдардың пікірінше 344-бапта көзделген қылмыстық құқық бұзушылықты жасағаны үшін көлік құралдарын тікелей басқарушылар ғана емес, сонымен қатар көлік саласына байланысты және қамтамасыз ету қызметі және құқық қорғау органдарының қызметкерлеріне бейін жауапкершілікке тартылады деп санайды. ҚР ҚК 344-бабы қылмыс субъектілері бойынша оның мәніне сәйкес келмейді. Осы бап бойынша қылмыс субъектілерінің шеңбері әуе кемелерін басқаратын немесе олардың қозғалыс (пайдалану) қауіпсіздігін тікелей қамтамасыз ететін адамдармен шектелуге тиіс

сияқты. Көлік құралдарын сапасыз жөндеу және оларды техникалық ақаулармен пайдалануға шығаруға қатысты ҚР ҚК 348 -бабы» [8] төңірегіндегі пікірлер сан алуан. Көптеген авторлар бұл бапта субъектілердің екі тобы қарастырылған деп санайды: жөндеушілер және өндірушілер.

Алайда жөндеу тұжырымдамасымен бәрі оңай емес, тіпті егер сіз тек әуе көлігімен шектелсеңіз де. Жөндеу жұмыстарының негізгі түрлерінен кем дегенде екеуін ажырату керек: ресурстарды қалпына келтіру және ағымдағы жөндеу. Біріншісі стационарлық жағдайда, әдетте, жөндеу зауытында орындалады және әуе кемесін одан әрі пайдалану мерзімін (жаңа ресурс) белгілеуге мүмкіндік береді. Екінші түрі, ағымдағы жөндеу көбінесе ақауларды жою сияқты жұмыстың түрі болып табылады. Ағымдағы жөндеуді аяқтаған адам - шығарушы, яғни бап бойынша жауапкершіліктің сөзсіз субъектісі ретінде қарастырылуы керек.

В.Н. Кудрявцевтің ұсынған «егер көлік құралының жеке иесі оны техникалық жағдайы нашар басқа адамға пайдалануға берген болса және бұл қоғамға қауіпті зардаптарға себеп болған жағдайда, шығарушы деп саналуы керек» деген пікірімен санасу керек сияқты [73]. Н.Я. Козаченконың пікірі де назар аударуға тұрарлық, «ол шығарушы, ол барлық жағдайларда лауазымды тұлға болып саналуы керек, өйткені ол өндірілген көлік құралын, оны пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету міндеттерін өзіне алады» [34, С.542].

ҚР ҚК 351-бабы бойынша «көліктің қауіпсіз жұмысын қамтамасыз ететін ережелерді бұзу», барлық түсініктемелерде субъект ретінде көлік құралдарын жүргізушілерінен басқа 344-345 баптары бойынша қозғалысқа басқа қатысушылардың іс-әрекеттері қарастырылып, жауапқа тартылатын әрекеттерін анықтау керек.

Осы баптың диспозициясындағы ең бастысы - қозғалысқа басқа қатысушыға нұсқауы. Тыйым салынған әрекеттің мәні – бұл қозғалысқа кедергі жасау болады, оның нәтижесінде зиянды салдарлар пайда болады. Ұшу алаңында ойламаған сәтте жаяу жүргінші немесе велосипедшінің пайда болуы

ғана емес, ұшу барысында биіктікті алу схемасын бұзған немесе басқа себеппен бөтеннің әуе эшалонына шығып кеткен ұшақ немесе тікұшақ әуе кемесіне кедергі жасай алады. Қылмыстық кодекстің 351-бабы бойынша қылмыс субъектісі қауіпті жағдай жасау арқылы жанама түрде туындаған салдарға әсер етеді.

Бұл әрекеттерде қылмыс субъектісі тікелей зиян келтіруші болып табылмайды. Оның әрекеті апаттық жағдай туғызады, оның нәтижесі көбінесе көлік құралдарының қозғалысын басқаратын адамдарға байланысты болады.

Қылмыстық кодексінің 351-бабы диспозициясының кемшіліктеріне «қозғалыстың басқа қатысушысы» ұғымымен байланысты белгісіздік болуы керек. Автомобиль көлігі үшін жол қозғалысы ережелеріне сәйкес қозғалысқа қатысушыларға қатысты «көлік құралының жүргізушісі, жаяу жүргіншісі және жолаушысы» деген анықтама бар.

Әуе көлігі үшін қозғалыстың басқа қатысушыларына қатысты ұғым әлдеқайда күрделі. Егер ұшу алаңында ұшақтар мен тікұшақтардың әуесайлақ техникасымен (жанармай құюшылармен, электр агрегаттарымен, жинау машиналарымен және т.б.) соқтығысу жағдайларын қарастырмаса, онда әуе қозғалысының өзге қатысушысы ұшу аппараты болып танылуы тиіс.

Қылмыстық кодекстің 351-бабының диспозициясы бойынша іс-әрекеттің мәні қозғалысқа кедергі келтіреді деп санайтын авторлардың пікірлерімен келісу болады. Алайда, ҚР ҚК 351-бабы бойынша субъектілер 344-бапта көзделген субъектілерге жатпайтынын ескеруіміз керек.

Кейбіреулер жеке көлік иелері де ҚР ҚК-нің 351-бабы немесе жеке тұлғаға қарсы қылмыстар үшін жауапкершілікті көздейтін баптар бойынша қылмыстық жауаптылыққа тартылу қажет деп есептейді.

Мұндай пікірмен келісу өте қиын, өйткені Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексіне сәйкес, азаматтардың меншігінде кез - келген мүлік, яғни кез-келген көлік құралдары болуы мүмкін. Тиісінше, көліктің барлық түрлерін пайдалану барысында бұзушылықтар үшін жауаптылық меншік нысанына

немесе меншіктегі көлік құралына қарамастан бірдей болуы керек. Әйтпесе, бұл азаматтардың заң алдындағы теңдік қағидасының бұзылуына әкеп соғады [8].

ҚР ҚК 344-бабының субъектілері ретінде экипаж мүшелері (үшқыштар, бортмеханик) диспетчерлер, әуе көлігі қызметтері мен жүйелерінің операторлары, сонымен қатар қауіпсіздік шараларын қамтамасыз ететін авиакомпания басшылары болуы мүмкін. ҚР ҚК 348-бабы бойынша - тек әуе кемелерінің техникалық жай-күйіне жауаптылар (олардың қатарына жөндеу жұмыстарын орындаған адамдар да кіреді).

Қылмыстың субъективті жағы қылмыс құрамының төрт міндетті элементтерінің бірі болып табылады. Қылмыстық құқық ғылымында қылмыстың субъективті жағы адамның қылмыс жасаумен тікелей байланысты психикалық қызметі деп түсініледі. Қылмыстың психикалық мазмұны қылмыстың объективті жағына қарағанда ішкі бөлігі болып табылады. Егер объективті жағын адамның сезім мүшелері тікелей қабылдай алатын болса, онда субъективті жағы кінәлінің психикасында болып жатқан және басқалардың қабылдауына жатпайтын процестерден тұрады. Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінде қылмыстың субъективті жағына қатысты мәселелерді реттейтін 5 бап (19, 20, 21, 22 және 23-баптар) бар. Қылмыстың субъективті жағының заңды маңызды белгілері - кінә, ниет және мақсат [42, С.58].

Көлік қылмысын саралаған кезде, бірқатар авторлардың пікірінше, кінә сияқты құрамның маңызды белгісіне тиісті назар аударылмайды. Бұл оның нақты нысандарын белгілеуді, олардың аражігін ажыратуды, кінә дәрежесін, сондай-ақ жасалған қылмыспен байланысты жағдайларды ескеруді білдіреді.

А.И. Парог пен А. Стрельниковтың пікірінше, «кінә құқық бұзушылықтың психологиялық жағын сипаттайтын басты заңды белгі болып табылады» [74]. Іс жүзінде, көптеген жағдайларда, көлік құралдарын пайдалану саласындағы қылмыстар үшін іс-әрекеттің (әрекетсіздік) нәтижесіне баға беріледі, яғни

салдардың ауырлығына. Құқық қолданушылармен көбінесе кінәліні кінәсіздіктен ажырата алмаған фактілер кездесіп жатады, олар кінә нысанын дұрыс анықтамағаны үшін қателіктер жібереді.

Қолданыстағы Қылмыстық кодекс қылмыстық әрекеттердің барлық түрлері үшін кінәнің екі түрін немесе құрамдас бөліктерін - ниет пен абайсыздықты белгілейді. Қылмыс құрамының субъективті жағының бұл элементтеріне қылмыстық жауаптылықтың субъективті негізіне мән беріледі. Қылмыстық кодекс баптарындағы ниет пен немқұрайлылық салдарды алдын-ала болжаудың формаларынан басқа ештеңе емес: субъект әлеуметтік қауіпті салдардың басталуын болжайды және қалайды (тікелей ниет) немесе бұл салдарға саналы түрде жол береді немесе оларға немқұрайлы қарайды (жанама ниет). Абайсызда субъект өз іс-әрекеттерінен зиянның пайда болу мүмкіндігін алдын-ала болжайды, жеткілікті негіздерсіз олардың алдын-алу мүмкіндігіне сенеді (қылмыстық өзімшілдік) немесе болжай алмаса да (қылмыстық немқұрайлылық) алдын-ала болжауға мүмкіндігі бола тұра болжамаған.

Ниет пен абайсыздық ұғымдарын ашып көрсететін болсақ, онда заң шығарушы субъектінің психикалық қатынасын әлеуметтік қауіпті салдарға да, осы салдардан бұрын болған әрекетке де бірдей маңызды деп санайды деген тұжырым жасау қисынды. Барлық жағдайларда әлеуметтік қауіпті зардаптардың болуы міндетті болып және қылмыс құрамының негізгі белгілерінің бірі болып табылады. Салдар басталғанға дейін ниет туралы да, абайсыздық туралы да айту мүмкін емес, мұндай мүмкіндік салдары іс жүзінде пайда болғаннан кейін ғана пайда болады.

В.И. Ткаченконың пікірінше, «іс-әрекеттің субъективті жағының дербестігі зиянды салдарға әкеп соқпаған іс-әрекет дербес құрамды (яғни қылмыстың формальды құрамымен) құрған кезде ғана болады» [75]. Сонымен қатар, «кінә - бұл қылмыс жасалған кезде пайда болатын және ең алдымен әрекетке бағытталған психологиялық процесс» [76]. Осыған байланысты В.А.

Григорьевтің пікірі де бар, ол «көлік қылмысын саралау кезінде заңсыз әрекетке деген көзқарасты орнатудың маңызы зор» деп санайды [77].

Бұл екі элемент (әрекет және оның салдары) көлік қылмысында біртұтас болады және олардың маңыздылығын бағалау кезінде бір-біріне қарсы тұрмайды деп ойлаймыз. Қылмыстық кодексте «қылмысқа кінәлі адам ретінде, әрекетті жасаған адам танылады». Көп жағдайда көлік ережелерін бұзған кезде зиянды салдардың пайда болуы ситуациялық, кездейсоқтық сипатта болады. Осылайша, көлік қылмыстарында бұл әрекетке көбірек мән берілуі керек.

Сонымен, кінәлілердің жасаған әрекетінің әлеуметтік қауіпті сипатын түсінуі олардың әрекетінің (әрекетсіздігінің) әлеуметтік қауіпті салдарының басталуын алдын-ала болжауымен байланысты. Ниет пен абайсыздық бұл мағынада салдарды алдын-ала болжаудың бір түрі ретінде ерекшеленеді және сана ұғымына енеді, оның элементтерінің бірі болып табылады [78]. Абайсыздық түріндегі кінә болған кезде сана сияқты алдын-ала болжау элементі мүлдем жоқ деп болжауға болады. Өз әрекеттерінің салдарының мағынасын түсінбестен, оны алдын-ала болжау мүмкін емес [79]. Адам өзінің іс-әрекетінің заңды мәнін толық түсінбестен, мүмкін болатын салдарды абстрактілі түрде болжайды [80].

Қозғалыс қауіпсіздігі немесе көлік құралдарын пайдалану қағидаларын бұза отырып, адам қоғамға қауіпті салдардың басталуын алдын ала білуге міндетті. Қылмыстың абайсыз түрлері туралы айтатын болсақ, алдын-ала болжау дәрежесі туралы сұрақ қою қисынды, оның болуы себепкер үшін кінәлі болуы мүмкін.

Абайсызда қылмыс жасаған субъектінің кінәсін анықтау үшін оның салдардың басталуын алдын-ала болжау жеткілікті. Немесе онда мұндай болжаудың объективті және субъективті мүмкіндіктері болды. Бұл жанама ниет пен ұқыпсыздық арасындағы жеңілдік түрінде қалыптасқан айырмашылыққа байланысты. Орын алған салдардың туындауын болжау қасақана қылмыстың белгісіне жатады. Жанама ниет пен немқұрайлылықтың арасындағы

айырмашылық зиянды салдардың пайда болу ықтималдығы дәрежесін болжау арқылы өтеді деген пікір бар [81]. Мұндай пікір, ең алдымен, көлікте жасалған қылмыстар үшін маңызды, көлік саласындағы қылмыстар бойынша көптеген жағдайларда менмендік түріндегі кінә туындайды.

Азаматтық авиациядағы жағдайды талдау, бүгінде әуе оқиғаларының көбісі қандай да бір тыйымдарды немесе қағидаларды саналы түрде бұзумен байланыстырады.

Көлік қылмысы субъектісінің кінәсі негізінен абайсыз, ықтимал салдарға немқұрайлы қарау түрінде қарастырылады. Алайда, мұны белгілі бір тапсырма ретінде қарастыруға болмайды, өйткені бұл жағдайда саралауда қателік жіберіп алу қаупі бар.

Кейбір жағдайларда көлік қылмыстары экипаждардың немесе олардың қызметін қамтамасыз ететін адамдардың ұқыпсыздығынан болуы мүмкін. Абайсызда субъект өзінің іс-әрекеттерінің әлеуметтік қауіпті салдарын болжай алмайды және оның мүмкін болатын салдарға психикалық көзқарасы да болмайды. Кінә ұғымының мәні - зиянды салдарды алдын-ала болжау міндетін орындамау тұрады [76]. Немқұрайлылық кінәлінің жауапсыздығымен сипатталады. Немқұрайлылық, абайсызда кінәнің бір түрі ретінде, бейсаналық абайсыздық болып табылады [82]. Алайда, бұл немқұрайлылық үшін қылмыстық жауаптылық субъективті айыптау принципіне толық сәйкес келмейді. Тәжірибеде өз міндеттерін уақтылы немесе дәл орындамаған оператордың мінез-құлқын кінәлі деп санау қиын. Бұл, мысалы, шамадан тыс жұмыс нәтижесіндегі шаршау, құрал-жабдықтың істен шығуы және т.б. Бұл жағдайда субъектінің өзі өзін өте тиімді, ал оның қызмет ету шарттары талап етілетін деңгейге сәйкес келеді деп санай алады. Осы жағдайларды ескере отырып, субъектінің іс-әрекетке психикалық қатынасының жоқтығы туралы айтуға болады.

Алайда, кейбір жағдайларда, М.Д. Шаргородскийдің пікірінше, «адам мұндай мінез-құлық үшін, яғни оның салдарын алдын-ала болжау міндетін орындамағаны үшін жауапкершілікке тартылады» [83].

Әуе көлігі саласында мұндай қылмыстар өте сирек кездеседі. Абайсызда кінәнің осы түріне мысал ретінде 1979 жылы тамызда әуе диспетчерінің ұқыпсыздығынан болған екі жолаушылар ұшағының соқтығысу жағдайын келтіруге болады. Әуе көлігі оқиғаларының көпшілігінде ұшқыштардың оны алдын алуға мүмкіндіктері болған, бірақ ол әрекеттерді жасамаған деген жағдайлар көптеп кездеседі. Әлемнің бірде-бір елінде жүргізіліп жатқан үздіксіз зерттеуге және түрлі ұйымдастырушылық іс-шараларға қарамастан бұл көрсеткішті төмендету мүмкін емес. Әуе оқиғаларының қайнар көзі бастапқыда авиациялық жүйенің құрылымында болады. Қызметкерлерді оқыту жүйесі мен жоспарлы оқыту кәсіби дағдылар деңгейін арттыруға ықпал етеді, алайда тәжірибеде туындайтын жағдайларда кездейсоқ факторлардың үйлесуі әрдайым болжауға келмейді. Экипаждар мен қамтамасыз ету қызметтері операторларының күрделі жағдайлардан шығуға кәсіби даярлығы, ұшқыштардың ұшу кезінде кездейсоқ жағдайларға психологиялық дайындығы да үлкен маңызға ие болады [84].

Дегенмен, көбінесе әуе апаттарының себептері экипаждар мен қызмет көрсету операторларының нақты кешірілмейтін қателіктері болып табылады.

Мысал ретінде 2019 жылдың 27 желтоқсанында БекЭйр авиакомпаниясына тиесілі Fokker 100 ұшағымен болған Алматы қаласының маңындағы апатының мән-жайын келтіруге болады.

Bek Air әуе компаниясының Fokker 100 әуе лайнері Алматы – Нұр-Сұлтан бағыты бойынша жоспарлы ішкі рейсін орындаған, бірақ ұшып көтерілу кезінде биіктігінен айырылып, күрт оңға бұрылып, бетон қоршауды тесіп өткен және Гүлдәла ауылы ауданындағы тұрғын үйге құлаған. Оның бортында болған 98 адамның (93 жолаушы және 5 экипаж мүшесі) 13-і қаза тапқан [85].

2019 жылдың желтоқсан айында Алматы әуежайына жақын жерде Век Air әуе компаниясының ұшағының апатқа ұшырау себебі мұздану болды, лайнерде техникалық ақаулар табылған жоқ. Мұндай тұжырымға оқиғаны тергеу жөніндегі Үкіметтік комиссия келді. Экипаж мүшелерімен мұздануға қарсы сұйықтықпен (ӨЖ) өңдеу жұмыстары тек ішінара орындалған, қанаттары өңделмеген. Ұшу кезінде ұшақ құйрығымен ұшу-қону жолағына алты рет, төрт рет шассиге және бір рет қанатқа тиген. Апаттың салдарынан 13 адам қаза тауып, 49 адам жарақат алған. Әуе апатынан кейін Қазақстанда апаттың себептері анықталғанға дейін Fokker-100 жолаушылар лайнерінің ұшуына тыйым салынды. Век Air компаниясының ұшағы апатқа ұшыраған барлық әуе паркі дәл осындай лайнерлерден тұрады [86].

Осы оқиға бойынша экипаж мүшелерінің өздеріне жүктелген міндеттеріне немқұрайлықпен қарап, өңдеу жұмыстарын тиісті дәрежеде атқармағандары салдарынан абайсызда әуе көлігінің апатына әкеліп соққан. Экипаж мүшелерінің кінәсі азаматтық әуе кемелерін техникалық пайдалану және оларды жөндеуге қатысты қағида талаптарын орындамауда болып тұр. Кінәлі адам өзінің іс-әрекетінің нәтижесінде қоғамдық қауіпті салдар туындауы мүмкіндігін болжамаған және ондай салдардың болуын қаламаған. Егерде өз міндеттерін орындауда ұқыптылық пен парасаттылық танытқан жағдайда қауіпті салдарды болжайтын еді және оларды алдын алуға болатын еді.

Кейбір жағдайларда кеме командирлері қабылдаған шешімдер қарапайым ақыл-ой тұрғысынан мүлдем түсініксіз.

1994 жылдың 26 қыркүйегінде ЯК-40 ұшағының экипажы бортында 24 жолаушысы бар «Красноярск – Тур» бағыты бойынша жолаушылар рейсін жасаған. Ұшу барысында ұшу алдында берілген метеоболжам дұрыс болмай шыққан, қону әуежайы аймағындағы ауа райы күрт нашарлаған. Турдың әуеайлақ аймағында көріну болмаған жағдайда қонудың үш сәтсіз әрекетін жасаған әуе кемесінің командирі қосалқы аэродромға бару туралы шешім қабылдаған. Бірақ белгісіз себептермен салыстырмалы түрде Байкит аэродромы

жақын болғанына қарамастан Ванавар аэродромына бағыт алған (Ванавармен салыстырғанда 110 км-ге жақын). Түсіндірілмейтін қатенің салдарынан Ванаварға дейін 65 км қашықтықта ұшақта жанармай таусылуына байланысты қозғалтқыштар тоқтап қалған. Қозғалтқыштар тоқтағаннан кейін экипаж көлікті өзенге қондыруға тырысқан, бірақ ұшақ жағаға соқтығысып, құлаған. Борттағы барлық 24 жолаушы мен 4 экипаж мүшесі қаза тапты. Тергеу барысында анықталғандай, экипаж ұшаққа құйылған отынның қалдығын дұрыс бағаламаған.

Бұл оқиғада экипаж қосалқы әуеайлақты дұрыс таңдамаған, қылмыстық менмендікке салып белгісіз себептермен Ванавар әуеайлағына қонуды жоспарлаған, сондай-ақ авиаотын қорының мөлшеріне көңіл аудармаған және оның таусылу шегін болжамаған. Экипаждың қате шешім қабылдауына байланысты әуе көлігінің апатына абайсызда жол берген. Кінәлі адам өзінің іс-әрекетінің нәтижесінде қоғамдық қауіпті салдар туындауы мүмкіндігін болжаған, бірақ жеткілікті негіздерсіз олардың алдын алуға болады деп үміттенген.

Көлік оқиғасының себебі әуе кемесінің экипаж мүшесінің немесе камтамасыз ету қызметі операторының дайындық деңгейінің қажетті талаптарға сәйкес келмеуі болуы мүмкін. Бұл жағдайда субъектінің өз әрекеттерінің салдарын алдын-ала болжау мүмкіндігінің болмауы басқа түрдің мүмкін еместігіне байланысты. Бұл қабілетсіздікті надандық деп атауға болады, яғни қажетті білім мен дағдылардың болмауы: адам кәсіби міндеттерді орындауға рұқсат етілген, бірақ іс жүзінде оларды жүзеге асыруға дайын емес. Р.Т. Нұртаевтың пікірінше, «қылмыстық надандық абайсыз кінәнің дербес, үшінші түрі болып саналуы тиіс» [35, С.56].

Біздің ойымызша қылмыстық надандық үшін қылмыстық жауаптылық болу керек, мұндай жауаптылыққа тиісті дайындығы жоқ адамды кейбір міндеттерін орындауға рұқсат берген лауазымды адам, яғни әкімшілік-шаруашылық функцияларды атқаратын тұлға тартылуы керек. Көліктегі

қылмыстарды тергеп-тексерудің қиындығы көлік құралдарының құрылғыларының күрделілігіне, апаттық жағдайлардың жылдам белең алуы, операторлардың (жүргізушілердің) басқару процесінде туындайтын қозғалыс қауіпсіздігінің қатерлері мен тәуекелдері бойынша мүмкіндіктерінің шектелуіне байланысты. Дегенмен, авиаұшулар үшін көптеген жағдайларда нақты бір ситуация маңызды роль атқарады.

Қазіргі кезде сот практикасында көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтарды саралау кезінде кінә нысандарын анықтауда айтарлықтай өзгерістер болды деп айта алмаймын.

Қылмыстық кодекс қағидаттарына сәйкес, адам оның әрекеттері нәтижесінде болған салдарға ғана жауап беруі керек. Негізгі көлік қылмыстарына қатысты баптар бойынша қалыптасқан құқық қолдану тәжірибеге сәйкес тергеу мен соттың назары бірінші кезекте жасалған қылмыстағы оператордың (жүргізуші, ұшқыш, машинист немесе кеме жүргізуші) рөліне аударылады. Біріншіден, олардың кінәсінің болуы мен дәрежесі анықталды, ал орын алған жағдайлар бағынышты болды. Көптеген жағдайларда «қашықтан басқару пультіндегі адам», яғни көлік құралын тікелей басқарған адам салдар үшін жауап берген кезде орын алған стереотип туралы айтуға болады.

Осы бапқа қатысты кінәлінің әрекетін немесе әрекетсіздігін санасыздық деп санауға болмайды, өйткені заңда әрекеттің міндетті белгісі ретінде көрінеу деп көрсетілген. Яғни, қарапайым тілмен айтқанда «бір нәрсе немесе жағдай туралы толық хабардар болу дегенді білдіреді.

Заңгерлердің пікірінше, көрінеу сөзінің заңдағы баптардың диспозициясында қылмыс құрамының белгісі ретінде болуы негізінен қасақана жасалған қылмысты білдіреді. Көрінеудің белгісі тек іс-әрекетке қатысты болса, ал қылмыс тұтастай алғанда «келтірілген салдарға немқұрайлылық» болып қала береді. Алайда, көрінеу әрекетінің болуы, біздің ойымызша, қылмысты қасақана деп санау керек дегенді білдіреді.

Қылмыстық кодекстің 344 – бабы бойынша ұшқыштың (сонымен қатар жүргізушінің, ұшқыштың, кеме жүргізушісінің) кінәсі көп жағдайда абайсыз кінә болып табылады, бұл жөнінде көптеген ғалымдар да өз пікірлерін білдіруде. Алайда, егер құқық бұзушы көлік құралын қолдана отырып қылмыс жасаған кезде жүргізушінің әрекетінің мақсаты зиян келтіру болса, онда бұл қылмыс көлік қылмысы болып табылмайды [43, С.769, 81]. Көптеген заңгерлер Қылмыстық кодекстің түсініктемелерінде және қылмыстық құқық туралы оқулықтарда кінәнің екі түрінің үйлесімін көрсетеді, ол бір әрекет нәтижесінде әр түрлі екі салдарға жеткізуімен сипаттайды. Ол салдардың бірі субъектінің ниетімен қамтылса, ал екіншісі іс жүзінде абайсыз әрекеттің күтпеген салдары ретінде орын алады.

Тергеу-сот тәжірибесіне сәйкес кінәнің қос нысаны бар қылмыстық құқық бұзушылық әдетте қасақана жасалған деп саналады. Ниет - бұл негізгі құрамның құрылымдық элементі, ал абайсыздық - білікті нәтиже.

Қылмыстық құқыққа түсінік берушілердің көпшілігі көлік қылмыстарының негізгі түрлері абайсызда жасалады деп санайды, ниет пен абайсыздықтың әр түрлі комбинациясы қылмыс құрамын жалпы қасақана деп құра алмайды. Бұл тұжырымдардың мәні таза теориялық болғанын атап өткен жөн, өйткені Қылмыстық кодексте «кінәнің қос формасы» ұғымы болмаған.

Кінәнің қос формасы Қылмыстық кодекстің 350-бабында, егер күтпеген салдарлар осы баптың 2-ші және 3-ші бөліктерінде қарастырылған субъектінің қасақана әрекеттері нәтижесінде болуы мүмкін. Мұндай қылмыстардағы кінәнің қосарланған түрі қолданылуы мүмкін, өйткені бұл жағдайларда кінәлінің әрекетінің нәтижесінің сипатында және қоғамдық қауіптілік дәрежесінде сапалы екі айырмашылық пайда болады. Осы тұрғыда көпшілік қылмыстың субъективті жағын абайсыздық пен немқұрайлылық деп санайды.

Абайсыз қылмыстардың субъективті жағына қатысты пікірталастың бірі қоғамдық қауіпті салдарды бірлесе келтіру мүмкіндігі туралы мәселе. Абайсыз қылмыстарға қатысу (қатыстылық) мүмкіндігі туралы көптеген авторлардың

еңбектерінде қарастырылып жүр. Осы ретте техниканы пайдалану саласында жасалатын қылмыстар үшін бұл мәселелердің ерекше маңызы бар екендігін атап өту қажет.

Көлік кіретін күрделі техникалық құрылғылар мен кешендердің жұмыс істеу қауіпсіздігін қамтамасыз ету тек техникалық объектілерді басқаруды ғана емес, сонымен қатар осындай қызметті жан-жақты қамтамасыз етуді де қамтиды. Б.А. Куриновтың ұстанымына сәйкес «бірқатар шет елдердің қылмыстық заңнамасы бірлесіп орындағаны, қылмыстық нәтижеге қол жеткізгені немесе себепке қатысқаны үшін қылмыстық жауапкершілікті көздейді» [87].

Польша Республикасының Қылмыстық кодексінде қатысушылардың (тең қатысушылардың) әрқайсысының тыйым салынған іс-әрекетін жасағаны үшін, оның қасақана немесе абайсызда кінәсі шегінде және басқа адамдардың жауапкершілігіне қарамастан жауаптылық көзделеді [88].

Кейбір заңгерлер осы қылмыстық құқық институтының бірқатар элементтерінің анықтамаларын ұсынады. Мысалы, А. Тайбаков «абайсыз қылмыс түрлері үшін қатысушылық ұғымын енгізуді ұсынады» [89].

Белгілі болғандай, авиациялық көліктің қызметіне қамтамасыз етудің бірнеше түрі қызмет көрсетеді. Сонымен қатар, әлеуметтік қауіпті зардаптардың басталуында апат жасаған адамның ғана емес, сонымен бірге нәтижеге әсер еткен адамның да кінәсі болған жағдай сирек емес.

Алайда, басқа, мүлдем қарама-қарсы көзқарастар бар. А.Д. Горбуза мен Е.О. Сухаревтің пікірінше, жол - көлік оқиғасын жасауға тек бір адам кінәлі деп танылуы мүмкін [90].

Әуе көлігіне қатысты мәселелерде соңғылардың пікірімен келісуге болмайды. Көліктегі қылмыстарға қатысқаны үшін жаза тағайындау мәселелері бойынша сот тәжірибесі екіұштылықты көрсетеді, сонымен қатар кейбір жағдайларда қайшы тұстары да болады.

Еліміздің сот тәжірибесінде көп жағдайларда абайсызда жасалған қылмыстарда қылмыстық нәтижеге жеткізу ықпалы болу мүмкіндігін білдіреді. Қылмыстық құқық бұзушылық абайсызда жасалғандықтан, оған қатысу мүмкін емес және жауаптылыққа бір кінәлі тұлға ғана тартылады. Абайсыз қылмыстық құқық бұзушылықтың түрлері қатыстылықпен жасалмайды, онда тек зиян тудыруға ықпал ету ғана болуы мүмкін.

Қызметтік тергеу нәтижесінде және сотқа дейінгі тергеп-тексеру (анықтау) кезінде авиа оқиғалардың себебін анықтау тәсілдерінде елеулі айырмашылықтар бар. Авиа оқиғаларды тергеу қорытындылары бойынша, әдетте, апаттың жай ғана себебі емес, басты себеп тұжырымдалады. Ғылымда «ұшу қауіпсіздігі» әуе оқиғаларының себептері мен факторларының көптігін ескере отырып, дәл осы тұжырымдамамен жұмыс істейтінін атап өткен жөн.

Жоғарыда баяндалғанға байланысты осы мәселе бойынша Г.А. Кригердің ұстанымы неғұрлым негізді болып табылады. Ол «зиянды салдар бірнеше әрекеттің салдары болуы мүмкін екенін алға тартады, олардың әрқайсысы өздігінен немесе басқалармен өзара әрекеттесіп, туындаған салдарға әкелуі мүмкін» [64, С.9].

Негізделген тәуекел кезінде субъект зиян келтірудің жоғары қаупі жағдайында әрекет етеді, оның болуын түсінеді және болжайды. Тәуекелдің негізділігінің қажетті шарты, егер оған басқа жолмен қол жеткізу мүмкін болмаса, әлеуметтік пайдалы нәтиже алу болып табылады. Егер зиянды салдарлар ақталған тәуекелдің шегінен асып кетсе, онда субъектінің тәуекел жағдайында әрекет ету жағдайын сот жаза тағайындау кезінде ескеру керек.

Ықтимал зиянды болдырмау үшін қажетті шаралардың жеткіліктілігі тәуекел етуші үшін бағалау тұжырымдамасы болады. Егер мұндай зиян келтірілген жағдайда, тәуекелдің негізділігін тергеу органы мен сот бағалайды. Тәуекелдегі әрекеттер қылмыстық жеңілдік түріндегі абайсыздыққа және жанама ниетпен әрекет етуге сәйкес келетін кейбір белгілерге ие болады. Барлық үш жағдайда да, субъект белгілі бір ықтималдық деңгейімен зиянды

салдардың пайда болуына мүмкіндік береді. Алайда, әрекет ету кезінде негізделген тәуекел жағдайында әрекет әлеуметтік пайдалы мақсатқа жетуге бағытталған. Айырмашылық осында.

Жоғарыда айтылғандарға байланысты көлікті пайдалану саласындағы қызмет әрқашан жоғары қоғамдық қауіп жағдайында жүретінін атап өткен жөн. Атап айтқанда, әуе көлігінде экипаждар тұрақты кәсіби тәуекел жағдайында жұмыс істейді. Көліктің барлық түрлерін пайдалану кезінде орын алатын осы ерекшелікке байланысты негізделген тәуекел және кәсіби тәуекел ұғымдарын бөліп қарастыру қажет.

Мысалы, жаңа әуе техникасын сынау үшін ұшулар жасау авиациялық көліктегі негізделген тәуекел деп есептелуге тиіс. Бұл, мысалы, ауа-райының сәйкес келмеуі орын алған жағдайларда, науқастарды немесе жаралыларды эвакуациялау үшін ұшуды орындауға қатысты.

Әуе көлігін пайдалану ерекшеліктеріне қатысты жасалған әрекеттің субъективті жағының белгілерін анықтау үшін субъектінің қате әрекеттерінің мәнін қарастырған жөн. Адамды кінәсіз әрекет етті деп тану мүмкіндігі тұрғысынан, іс-әрекет пен оның салдары арасындағы себептік байланыстың дамуының жалпы заңдылықтарында мүмкін болатын қателік өте маңызды.

Көлік саласындағы қылмыстарда мұндай қателіктер жиі кездеседі. Көбінесе жүргізушілер мен қозғалысқа кедергі келтіретін адамдардың мұндай әрекеттері себептік байланыстың дамуын болжаудағы қателіктерге байланысты (олардың іс-әрекеттері мен әлеуметтік қауіпті салдарлардың пайда болу мүмкіндігі арасында) пайда болатынына күмән жоқ.

Нәтижеге әсер ететін осындай қателіктердің болуы жасалған әрекетке мүлдем басқа баға беруді талап етеді [91]. Болжамдық қателіктер жай ғана өмір сүріп қоймай, олар көліктің барлық түрлерінде жаппай болатындығын сенімді түрде көрсетеді. «Себептік байланыстың дамуының жалпы заңдылықтарындағы қателік» сияқты нақты емес жағдайдың болуын дәлелдеу айтарлықтай қиындықтар туғызады деп болжауға болады. Әсіресе, көлік жүргізген немесе

қозғалысқа кедергі келтірген адам зардап шекпеген, бірақ оқиға салдарынан зардап шеккендер болған және үлкен материалдық залал келтірілген жағдайлар болады. Мұндай жағдайлар болған кезде – «кінәлі адам болуы керек». Өкінішке орай, судьялар көптеген жағдайларда кінәні анықтаған кезде заң нормаларын емес, орындылық пен ішкі құқықтық сананы басшылыққа алады деп ойлаймыз.

Қорытындылай келе, әуе көлігі саласындағы қылмыстардың басым көпшілігі абайсызда жасалған қылмыстық құқық бұзушылықтардың қатарына жатады. Субъектінің абайсыздағы қатынасы көбіне іс-әрекеттен туындаған салдарға бағытталған. Мұнда оның еркі зиян келтіруге бағытталмайды, бірақ көлік құралын жүргізушінің бақылауынан шығаратын әрекет қасақана болуы мүмкін.

Көлік саласында қылмыстық құқық бұзушылықтар тікелей зиян келтіру пиғылмен жасалмайды. Егер көлік құралы қасақана іс-әрекеттер нәтижесінде қоғамға қауіпті зиян келтіретін құрал болса, онда ол көлік қылмысы болып табылмайды, себебі бұл ретте зардап басқа қол сұғушылық объектілеріне келтіріледі. Көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтар кінәнің қос формасымен жасалған деп те саралануы мүмкін.

2.3 Әуе көлігі жүрісі немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзудың сараланған белгілері

Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 344-бабының диспозициясы бланкеттік. Теміржол, әуе, теңіз немесе өзен көлігі жүрісі немесе оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын орындайтын жұмысына немесе атқаратын лауазымына байланысты сақтауға міндетті адамның осы қағидаларды бұзуы, егер бұл іс-әрекет абайсызда адамның денсаулығына ауыр немесе ауырлығы орташа зиян келтіруге не ірі залал келтіруге әкеп соққаны үшін жауаптылық белгіленген.

Мұнда қылмыстық құқық бұзушылықтың тікелей объектісі - нақты көлік құралының қозғалысы және оны пайдалану қауіпсіздігі қағидалары, сонымен қатар оның қосымша тікелей объектісі – баптың бірінші бөлігінде көрсетілген зардаптың түрлеріне байланысты - адамның денсаулығы және ірі көлемдегі зардап болады. Қылмыстық құқық бұзушылықтың заты ретінде көліктің 4 түрі көрсетілген: темір жол, әуе, теңіз және су көліктері. Әуе көлігіне адам немесе жүк тасуға арналған азаматтық авиация және азаматтық әуе кемелерінің барлық құралдары жатады.

Мұндай қылмыстық құқық бұзушылықтардың объективтік жағына нақты көлік құралы түрінің жол қозғалысы және пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзатын іс-әрекеттер (әрекетсіздік) жатады, ал оның зардабы - адамның денсаулығына ауыр немесе орташа ауырлықтағы зиян келтірілу іс-әрекет пен орын алған зардаптың арасындағы себепті байланыс арқылы сипатталады. Диспозицияның бланкеттігіне орай нақты жағдайларда орын алған ережелерді бұзушылықты анықтау үшін қолданыстағы заңды күші бар нормативтік актілерге сілтеме жасау керек, және олар арқылы әрбір қылмыстық құқық бұзушылық фактісі бойынша кінәлінің нормативтік актілердегі нақты нормалардың талаптарын бұзғанын анықтау қажет. Көлік қозғалысы мен пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзу көлікті жүргізуге қатысты нақты ережелердің талаптарын орындамау немесе жартылай орындау әрекеттері арқылы жасалады.

Көлік құралдарын пайдалану ережелерін бұзуға жарамсыз көлік құралдарын немесе техникалық ақаулармен пайдалануға шығару, оларды мақсатсыз пайдалану, масаң күйдегі адамға немесе көлік түрін жүргізуге құқық беретін куәлігі жоқ адамға көлік құралын жүргізуге рұқсат беру, көлікке артық жолаушы немесе шамадан тыс жүк тиеу сияқты іс-әрекеттер (әрекетсіздіктер) жатады.

Көліктің белгілі бір түрін пайдалану ережелері көлік саласының тиістілігіне байланысты арнайы уәкілетті мемлекеттік органдармен бекітіледі

және ол ереже қағидалары орындаушы субъектілерге мәлімет ретінде міндетті түрде хабарланады және ол ережелер оларға дер кезінде белгілі болуы шарт.

Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 344-бабының 1-бөлігіне байланысты қылмысатық жауаптылық теміржол, әуе немесе су жолы көлігі қозғалысы немесе оларды пайдалану қағидаларын бұзуға кінәлі адамның іс-әрекеті немесе әрекетсіздігі ірі көлемде зардап, абайсызда адамның денсаулығына ауыр немесе ауырлығы орташа зиянға келтірген жағдайда туындайды. Ал осы баптың екінші бөлігінде абайсызда адамның өліміне әкеп соққан осы баптың бірінші бөлігіндегі дәл сол іс-әрекет үшін жауаптылық көзделсе, үшінші бөлікте дәл сол іс-әрекет екі немесе одан да көп адамдардың өліміне әкеп соққан жағдайда қылмыстық жауаптылық туындайды. Салдарына қатысты қылмыстық құқық бұзушылық іс-әрекеттер жеке бөліктерге бөлініп, заң шығарушымен ауырлық санатына сәйкес ауыр жаза түрлерін беліглеген.

Аталған баптың ерекшелігі, көлік құралдарының нақты түрінің қозғалысы мен оларды пайдалану қағидаларын бұзу іс-әрекеттері мен орын алған салдардың арасында себептік байланыс болғанда ғана осы баптың нормалары бойынша қылмыстық жауаптылыққа тартылады.

Зерттелген қылмыстық құқық бұзушылықтың субъективтік жағы әуе көлігінің қозғалысы немесе оны пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзу, сонымен қатар одан туындайтын салдар тек абайсыздықпен жасалады. Жоғарыда атап өткендей, егер білгілі бір адамға немесе ұйымға зиян келтіру мақсатында көлік құралын пайдаланатын болса, онда ондай қылмыстық құқық бұзушылықтар Қылмыстық кодекстің жеке адам денсаулығына, өміріне қатысты зала келтіру іс-әрекеті бойынша қылмыстық жауаптылыққа тартылады.

Қылмыстық құқық бұзушылықтың субъектісі арнаулы болады, оған әдеттегідей қылмыстық іс-әрекет жасаған кезде жасы 16-ға толған, есі дұрыс, орындайтын жұмысына немесе атқаратын қызметіне байланысты заңда көрсетілген қағидаларды сақтауға міндетті адамдар болады. Қазақстан

Республикасындағы сот-тергеу тәжірибесіне байланысты қылмыстық іс бойынша негізгі фигуранттар әуе көлігінің егесі, пайдаланушысы ретіндегі заңды тұлғалардың бірінші басшылары болып келеді. Себебі, әуе көлігінің қозғалысы саласына мемлекет тарапынан бақылау мен қадағалаудың дұрыс ұйымдастыралмағандығынан, жеке авиакомпаниялар әуе көлігінің қозғалыс қауіпсіздігі ережелерін сақтамай, көбінесе менмендікке салынады, яғни экипаж мүшелерінің (әуе көлігінің капитаны, екінші ұшқыш, бортмеханик) біліктілігі ұшақ түріне сәйкессіздік болуына қарамастан, оларға ұшуға рұқсат беретін мемлекеттік құзырлы органдардан куәлікті заңсыз алып беруге тырысады және ұшақты басқаруға өздігінен рұқсат береді. Авиакомпания басшыларының жіберген қателіктерінен экипаж мүшелері орын алған әуе көлігінің апатынан аман қалмайды да, оларға қатысты қылмыстық іс, олардың өліміне байланысты тоқтатылады. Қылмыстық жауаптылыққа тартылған авиакомпания басшылары барлық кінәні экипаж мүшелеріне жауып қоя береді, алайда өздерінің қызметтік міндеттеріне сәйкес қарамағындағы экипаж мүшелерінің заңсыз іс-әрекеттеріне жауапты екенін ұмытып қалдырып отырады. Мұнадй жағдайлардың орын алуы, еліміздегі әуе көлігінің оқиғалары немесе апаттар санының аздығы және мемлекеттік органдар тарапынан тиісті деңгейде бақылау мен қадағалаудың атқарылмауынан деп ойлаймыз.

Көлікті пайдалану саласындағы қылмыстарды саралауда жауаптылық субъектілерінің белгіленген ережелер мен тыйымдарды сақтауы өте маңызды болып табылады. Қозғалысқа қатысушы белгіленген нақты ережелер мен нормативтерді басшылыққа алуға міндетті және оларды бұзғаны үшін ғана жауаптылыққа тартылу қажет.

Соңғы жылдары әуе көлігі саласындағы қылмыстық құқық бұзушылықтар саны көбеюі, ал сотта қаралған істердің азаюы әуе көлігіндегі қылмыстарды тергеп-тексеруде және саралауда қиындықтардың бар екендігін айқындайды.

Біздің ойымызша, Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 14-тарауының әуе көлігіне қатысты баптары бойынша қолданыстағы қолдану

тәжірибесі бар жағдай осы тараудың баптарының диспозицияларының, оның ішінде 344-бабы айтарлықтай жетілмегендігін көрсетеді. Сонымен қатар, көлік қылмыстарының осы түрін жасағаны үшін жазаны тағайындаудың теориялық негіздемесі жеткіліксіз деп санаймын.

Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 344-бабында көзделген әуе көлігіндегі қылмыстық құқық бұзушылықты жасағаны үшін саралануға және жазалануға тікелей әсер ететін бірқатар сәйкессіздіктерді көрсету қажет.

- осы баптың бірінші бөлігіндегі қылмыстық салдар, яғни жәбірленушіге келтірілген дене жарақатының ауырлық санаттарына сәйкес жауаптылық бір бөлікпен ғана көзделген.

- осы бапта көзделген қылмыстық іс-әрекеттер мен әрекетсіздіктерді алкогольдік, есірткілік және (немесе) уытқұмарлық масаң күйде жасағаны үшін жауаптылық көзделмеген және жауаптылықтың шегі нақты анықталмаған.

- қылмыстық іс-әрекеттің салдары болмай, оның тууына қауіп төндірген әрекет немесе әрекетсіздік үшін қылмыстық жауаптылық көзделмеген.

ҚОРЫТЫНДЫ

Қазақстан Республикасының Конституциясында белгіленген қағидаттар негізінде құқықтық мемлекет құру қолданыстағы қылмыстық заңнаманы жетілдірудегі тұрақты жұмыс жүргізу қажеттілігін талап етеді.

Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің 14-тарауындағы көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтар бойынша баптардың диспозицияларын нақтылау жұмыстары бойынша біржақты, заңнамалық негізделген құқық қолдану тәжірибесін қамтамасыз ету қажет. Қазіргі уақытта бірқатар ұстанымдар бойынша құқық нормалары толықтырулар мен тұжырымдамаларды өзгертуді қажет етеді деп айтуға негіз бар.

Әуе көлігі техникаларын пайдалану саласында әлеуметтік қауіпті салдардың орын алуына себеп болуы мүмкін бірқатар әрекеттер бар, бірақ оларды жасағандар жауаптылыққа тартылмайды. Өкінішке орай, кейбір жағдайлардағы жазасыздық қолданыстағы Қылмыстық кодексте өз орнын таппауына байланысты деп ойлаймыз.

Әр түрлі мақсаттағы авиатехниканы және оны пайдалануды қамтамасыз ету жүйелерін жетілдіру үрдістері ғылыми-техникалық прогрестің дамуына қарай ұшу қауіпсіздігі және күрделілігі жоғары көлік объектілерін пайдалану саласындағы қылмыстар субъектісінің «иесізденуі» барған сайын орын алып отыр. Ауыр әуе кемелерінің қазіргі заманғы түрлерінде ұшу экипажы мүшелерінің санын бір мезгілде азайта отырып, басқару автоматикасы үздіксіз жетілдірілуде.

Қазіргі шетелдің ұшақтарында (Бойнг-757, Бойнг-777, ТУ-204, ТУ-334 және басқа) ұшу экипажының құрамына бар болғаны екі адам кіреді. Штурман, бортинженер және радист функциялары цифрлық процессорлар мен борттық автоматты жүйелерге жүктелген. Осы жабдықтың жұмысында іркіліс немесе техникалық жетілмегендіктің өзге де көріністері болған жағдайда, болған авиапаттарды тергеу және оны саралау елеулі қиындықтар туғызуы мүмкін.

Ықтимал кінәлі тұлғаны басқару жүйелерін жасау немесе борттық жабдықты жобалау саласындағы қызметкерлердің арасынан анықтау қажет болады. Мүмкін оның себебі бағдарламалық қамтамасыз ету сапасының жеткіліксіздігінде болуы мүмкін. Кездейсоқ себептік байланыстардың үйлесуі нәтижесінде пайда болған жағдайларда әуе көлігінде қылмыс жасағаны үшін қылмыстық заңмен белгіленген нақты бір тұлғаның жауапқа тартылуы қажет.

Қолданыстағы Қылмыстық кодексте ұшу қауіпсіздігіне қатысты қауіпті қол сұғушылықтар бойынша бірқатар іс-әрекеттер үшін нақты жаза түрлері көзделмеген. Бұл бірінші кезекте алкогольдік немесе есірткілік мас күйінде ұшуларды қамтамасыз ету жөніндегі міндеттерді орындау жағдайларына қатысты. Қазіргі таңда осы іс-әрекет үшін қолданыстағы Қылмыстық кодекстің 344-бабында жеке бөлік жоқ, бірақ осы кодекстің 54-бабы 1-бөлігінің 12-тармағына сәйкес қылмыстық жауаптылық пен жазаны ауырлататын мән-жайлар деп танылуы мүмкін, Сот қылмыстық құқық бұзушылықтың сипатына қарай бұл мән-жайды ауырлататын мән-жай деп танымауға құқылы деген қағида бар. Мұндай қағида әуе көлігінің қозғалысы мен оны пайдалану қауіпсіздігі саласына мүлдем жанаспайды. Соған сәйкес, 344-бапта ұшу қауіпсіздігіне қатысты алкогольден, есірткіден немесе уытқұмарлықтан масан күйде қылмыстық құқық бұзушылық жасау бойынша бөлік енгізу қажет.

Диссертацияда тұжырымдалған қолданыстағы қылмыстық заңнаманы жетілдіру жөніндегі ұсыныстарды іске асыру әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін арттыруға оң ықпал ететіні сөзсіз.

Қорытындылай келе, қазіргі уақытта әуе тасымалы көлемінің уақытша төмендеуіне (пандемия салдарынан) қарамастан, әуе көлігі Қазақстан үшін ерекше қызығушылық тудырады. Бірқатар әлемдік талдау орталықтарының бағалауы бойынша, посткеңестік кеңістіктің маңызды стратегиялық маңызы бар, өйткені оған шикізаттың орасан зор қоры шоғырланған, сонымен қатар қазіргі уақытта Қазақстанның әуе кеңістігі шет елдермен жиі пайдаланылуда.

Оның бір себебі Украинадағы жағдайға байланысты Ресей Федерациясының әуе кеңістігінің көптеген мемлекеттер үшін жабылуы болып отыр.

Бұл зерттеу қылмыстық заңнаманы әуе көлігін пайдалану саласындағы нақты жағдайға сәйкес келтіруге әрекет жасады.

Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексі, ең алдымен, көлікті пайдалану қауіпсіздігін арттыру үшін жағдай жасауды қамтамасыз етуі керек. Біздің ойымызша, 344-бапқа ұсынылған өзгерістерді енгізу көлікті пайдалану саласындағы қылмыстар бойынша жалпы алдын алу мәселелерін шешуге айтарлықтай әсер етуі мүмкін.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ДЕРЕККӨЗДЕРДІҢ ТІЗІМІ

1. Қазақстан Республикасындағы көлік туралы Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 21 қыркүйектегі N 156 Заңы https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z940007000_
2. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 15 шілдедегі № 339-IV Заңы. https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z100000339_
3. Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын дамытудың 2006-2008 жылдарға арналған бағдарламасын бекіту туралы Қазақстан Республикасының Үкіметінің 2006 жылғы 30 маусымдағы N 632 Қаулысы. https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P060000632_
4. А.Б. Бекмагамбетов, В.П. Ревин, В.В. Ревина Уголовное право Республики Казахстан, Особенная часть, под ред. Ревина В.П. Москва 2017.
5. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М., 1990.
6. Бакишев К.А. Қазақстан Республикасының жаңа қылмыстық кодексіндегі көліктік құқық бұзушылықтар жүйесі <https://cyberleninka.ru/article/n/sistema-transportnyh-pravonarusheniy-v-novom-uk-respubliki-kazahstan>
7. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.07.1996 года № 63-ФЗ http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/
8. Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексі, 2014 жылғы 3 шілдедегі № 226-V ҚРЗ. <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1400000226>
9. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 2011.
10. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Л., 1957
11. Уголовный кодекс Казахской ССР Утвержден Законом Казахской ССР от 22 июля 1959 года https://adilet.zan.kz/rus/docs/K590002000_
12. Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексі, 1997 жылғы 16 шілдедегі № 167. https://adilet.zan.kz/rus/docs/K970000167_
13. Минобороны РК: На борту разбившегося Ми-8 находилось 13 военнослужащих <https://kz.kursiv.media/2019-03-28/minoborony-rk-na-bortu-razbivshegosya-mi-8-nakhodilos-13/>
14. Қарағандыда ұшақ апаты: қаза тапқан ұшқыш турасында не айқын <https://kazaknews.kz/okiga/ara-andyda-sha-apaty-aza-tap-an-sh-ysh-turasynda-ne-aj-yn/>
15. Ақмола облысында АН-2 ұшағы апатқа ұшырады

- <https://qazaqstan.tv/news/14305/>
16. Bek Air ұшағы апатқа ұшырап, 9 адам қаза тапты
<https://qazaqtimes.com/article/73437>
 17. Өскеменде ұшақ құлады: Зардап шеккендердің жағдайы белгілі болды
<https://kaz.nur.kz/society/1842838-skemende-sak-klady-zardap-sekkenderdi-zagdajy-belgili-boldy/>
 18. Қарағанды облысындағы МиГ-31 апаты: Авиация ардагері экипаж әрекетіне баға берді https://lenta.inform.kz/kz/karagandy-oblysyndagy-mig-31-apaty-aviaciya-ardageri-ekipazh-areketine-baga-berdi_a3643910
 19. Оралда қолдан жасалған ұшақ құлады: Ұшқыш қаза тапты
<https://stan.kz/oralda-koldan-zhasalghan-yshak-kyladi-yshkish-kaza-tapti-336326/>
 20. Ұшу қауіпсіздігі туралы <http://aviaengineer.ru/o-bezopasnosti-poletov-v-kazakhstane>
 21. Алматы маңындағы ұшақ апаты <https://www.azattyq.org/a/plane-crash-near-almaty/31149378.html>
 22. Балқаш көлі маңында ұшақ апатқа ұшырады
<https://aikyn.kz/166363/balkash-koli-manynda-ushak-kulady/>
 23. В аэропортах Казахстана внедрили еще один стандарт ИКАО Он касается данных о состоянии взлетно-посадочной полосы [Kapital.kz 08.11.2021 https://kapital.kz/gosudarstvo/100130/v-aeroportakh-kazakhstanavnedrili-yeshche-odin-standart-ikao.html](https://kapital.kz/08.11.2021_https://kapital.kz/gosudarstvo/100130/v-aeroportakh-kazakhstanavnedrili-yeshche-odin-standart-ikao.html)
 24. Уголовный кодекс Голландии /ред. Б.В. Волженкин, перевод с английского И.В.Миронова, <https://sng1lib.org/book/2449882/54bd23>
 25. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии Д.А.Шестаков
http://rawunsch.de/images/Ugolovnyiyi_Kodeks.pdf
 26. Уголовный кодекс Эстонии
https://www.legislationline.org/download/id/6462/file/Estonia_CC_as_of_2002_ru.pdf
 27. Уголовный кодекс Грузии
<https://matsne.gov.ge/ru/document/view/16426?publication=236>
 28. 2022 – 2024 жылдарға арналған республикалық бюджет туралы Қазақстан Республикасының Заңы 2021 жылғы 2 желтоқсандағы № 77-VII ҚРЗ <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z2100000077>
 29. Прокофьев А.И. Надежность и безопасность полетов. М., 1983
 30. Никифоров Б.С. Объект преступления по советскому уголовному праву. М, 1966.

- 31.Гринберг М.С. Техническое преступление. Новосибирск, 1992.
- 32.Уголовное право. Особенная часть. Учебник, под ред. Ветрова Н.И., Ляпунова Ю.И. М., 1997
- 33.Комментарий к УК РФ. М, 1997. Под ред. Скуратова Ю.И.. Лебедева В.М.
- 34.Уголовное право. Особенная часть. М, 1997. Под ред. Козаченко И.Я. и др.
- 35.Нуртаев Р.Т. Борьба с неосторожными преступлениями. Проблемы эффективности. Алма-Ата, 1990.
- 36.Кудрявцев В.Н.. Эминов В.Е. Криминология. Москва, 1997.
- 37.Квашиш В.Е. Криминологические аспекты преступной неосторожности /Проблемы борьбы с преступностью. Выпуск 28. Москва, 1973
- 38.Зелинский А.Ф. Осознаваемое и неосознаваемое в преступном поведении. Харьков 1986.
- 39.Андрюшков А. Стресс и безопасность полетов //Воздушный транспорт. 1999 N 38
- 40.Ткаченко В.И. Неосторожные преступления // Юридическая газета. 1997 N 7
- 41.Егоров И.Д. Причинная связь, как условие юридической ответственности // Советское государство и право. 1981 N 9.
- 42.Қазақстан Республикасының қылмыстық құқығы. Жалпы бөлім. А.Н.Ағыбаев, Г.И. Баймурзин, И.И. Роговтың редакциясында, 2004.
- 43.Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексіне түсіндірме. Борчашвили И.Ш., 2015 жыл.
- 44.Церетели Т.В. Причинная связь в уголовном праве. М.ч 1963.
- 45.Литовкин В. Генерал не признал свою вину / Известия. 1998 17 март.
- 46.Сpirкин А.Г. Словарь иностранных слов. М.. 1986.
- 47.Дорофеев 0. Последний вираж // Новые известия. 1998 14 март
- 48.Лунеев В.В. Уголовное право: новые идеи. М., 1994. С.40.
- 49.Козочкин И.Д. Уголовное законодательство зарубежных стран. М, 1998. С. 102
- 50.Кузнецова Н.Ф., Решетников Ф.М. Основные черты нового уголовного кодекса Испании // Вестник МГУ. 1998 N 2. С.69 <https://base.garant.ru/3540413/>
- 51.Пикуров Н.И. Квалификация следователем преступлений со смешанной противоправностью. Волгоград, 1988. С.33
- 52.Уголовное право России. Учебник. М, 1998. Под ред. Миньковского Г.М., Магомедова А.А., Ревина В.П. С.42.

- 53.Кригер Г.А. Определение формы вины / Советская юстиция. 1979 N 20. С. 6
- 54.Несколько крупнейших авиакатастроф в истории России случились в Иркутске <https://irkutskmedia.ru/news/452537/>
- 55.Иванов В. Разобщенность - и себе, и всем дороже // Воздушный транспорт. 1999 N42
- 56.Ворошилин Е.В., Кригер Г.А. Субъективная сторона преступления. М., 1986.
- 57.Дагель П.С. Содержание, форма и сущность вины в советском уголовном праве // Правоведение. 1969 N 1. С.85.
- 58.Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. М., 1960. С. 103.
- 59.Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Қазақстан Республикасының Кодексі 2014 жылғы 5 шілдедегі № 235-V ҚРЗ.
- 60.Успенский А.В. Проблемы обеспечения причинной связи при соучастии в совершении преступления // Вестник МГУ. 1998 N 5.
- 61.Тарасов А. О причинной связи в современном уголовном праве // Уголовное право. 2000 N 2. С.59
- 62.Нерадько А. Цель наших исследований - предупреждение подобных происшествий в будущем // Воздушный транспорт. 1997 N 29.
- 63.Основные правила производства полетов в воздушном пространстве СССР для авиации всех ведомств. Москва, 1985.
- 64.Кригер Г.А. Причинная связь в советском уголовном праве // Советская юстиция. 1979 N 1.
- 65.Бицоев С. Засекреченный подвиг// Новые известия. 1998 22 окт.
- 66.Распутиков А. Требуется новые подходы к организации метеообеспечения и безопасности полетов // Воздушный транспорт. 1997 N 6
- 67.Анализ состояния метеообеспечения Гражданской авиации РФ за 1994 год / Информационный сборник ФАС РФ N 6. М.5 1995.
- 68.Әуе қозғалысын басқару жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрінің 2019 жылғы 25 қарашадағы № 963 бұйрығы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1900019658>
- 69.Қазақстан Республикасының азаматтық және мемлекеттік авиациясының бірлесіп орналастыру әуеайлақтарын пайдалану қағидасын бекіту туралы Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрлігі 2011 жылғы 18 наурыздағы № 128 және Қазақстан Республикасы Көлік және

- коммуникация министрлігі 2011 жылғы 25 ақпандағы № 91 бірлескен бұйрығы <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500012177>
- 70.Новопрудский С. Отложенная смерть // Известия. 1999 17 авг.
- 71.Карханин А. Полслова до беды // Советская Россия. 1989 25 авг.
- 72.Платковский А. Над Самарой гонконгский самолет чудом увернулся от тарана//Известия. 1998 11 сент.
- 73.Российское уголовное право. Особенная часть. М, 1997. Под ред. Кудрявцева В.Н. С.341.
- 74.Рарог А.И. Вина в советском уголовном праве. Саратов, 1987; Стрельников А. Вина // Юридическая газета. 1997 N 10.
- 75.Ткаченко В.И. Субъективная сторона преступлений на автотранспорте // Правоведение. 1968 N 6. С.1 16.
- 76.Ткаченко В.И. Преступления с двойной формой вины // Юридическая газета. 1998 N 12.
- 77.Григорьев В.С. С точки зрения практика // Советская юстиция. 1980 N 22. С. 30.
- 78.Мальков В.Л. Субъективные основания уголовной ответственности// Государство и право. 1995 N 1. С.93.
- 79.Иванов Н.Г. Принцип субъективного вменения и его реализация в УК РФ // Государство и право. 1999 N10. С.52
- 80.Уголовное право России М.1996. Под ред. Здравомыслова Б.В.
- 81.Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. М., 1996. Под ред. Наумова А.В.
- 82.Нерсесян В.А. Неосторожная вина. М, 1986. С.26.
- 83.Курс советского уголовного права. Т.1. Ленинград, 1968. Под ред. Беляева Н.А., Шаргородского М.Д. С. 431
- 84.Ена А. Психологическая подготовка летчика к полетам // Авиация и космонавтика. 2000 N 2. С.33
- 85.Катастрофа Fokker 100 под Алма-Атой ru.wikipedia.org/wiki/Катастрофа_Fokker_100_под_Алма-Атой#cite_note-1
- 86.Названа основная причина крушения самолета в Казахстане www.aa.com.tr/ru/мир/названа-основная-причина-крушения-самолета-в-казахстане-/1698769
- 87.Куринов Б.А. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения автотранспорта. М, 1989.
- 88.Кузнецова Н.Ф. Уголовный Кодекс Республики Польша. М, 2001. С.54.
- 89.Тайбаков А. Сопричастность при неосторожной форме вины //

Законность. 2000 №6.

90. Горбуза Р.Д., Сухарев Е.О. О квалификации дорожно-транспортных преступлений // Советская юстиция. 1980 № 8.

91. Гравина А.А. Уголовное право. Учебник. М., 1999. Под ред. Кашепова В.П. С.106.