

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БАС ПРОКУРАТУРАСЫНЫҢ
ЖАНЫНДАҒЫ ҚҰҚЫҚ ҚОРҒАУ ОРГАНДАРЫ АКАДЕМИЯСЫ

БАУЫРЖАН ЖОМАРТҰЛЫ БАЙБУЛЛИН

Көліктегі бөтеннің мүлкін ұрлауды тергеу мәселелері

7М12301 - «Құқық қорғау қызметі» (бейінді бағыт) білім беру бағдарламасы
бойынша ұлттық қауіпсіздік және әскери іс магистрі дәрежесін алуға арналған
магистрлік жоба

Ғылыми жетекші:
Жоғары оқу орнынан кейінгі білім беру
институты Арнайы заң пәндері
кафедрасының доценті,
Р.А. Медиев
PhD докторы, қауымдастырылған
профессор (доцент), әділет кеңесшісі

Қосшы қ., 2023 ж.

ТҮЙІНДЕМЕ

Осы жұмыста автор теміржол көлігінде жасалған ұрлыққа қарсы күрес саласындағы өзекті мәселелер қарастырылады. Жұмыста ұрлық жасау үшін теміржол және әуе көлігінің тартымдылығының себептері анықталды.

Жоғарыда аталған мәселелерді анықтау бойынша ұсыныстар берілді.

Жобаның құрылымы зерттеуде қойылған мақсаттар мен міндеттермен анықталады және кіріспеден, бес бөлімнен тұратын екі бөлімнен, қорытындыдан және әдебиеттер тізімінен тұрады.

Осы жұмыста автор көлік объектілерінде бөтеннің мүлкін ұрлауды тергеу кезінде туындайтын мәселелерінің алдын-алу жолдарын қарастыру және оны шешу мәселелерін қарайды.

РЕЗЮМЕ

В настоящей работе автор рассматривает актуальные проблемы в сфере борьбы с кражами, совершаемыми на железнодорожном транспорте. В работе выявлены причины привлекательности железнодорожного и воздушного транспорта для совершения краж.

Представлены рекомендации по выявлению вышеназванных проблем.

Структура проекта определена целью и задачами, поставленными в исследовании, и состоит из введения, двух разделов, включающих пять подразделов, заключения, и списка литературы.

В настоящей работе автор рассматривает вопросы рассмотрения путей предупреждения и решения проблем, возникающих при расследовании хищения чужого имущества на транспортных объектах.

RESUME

In this paper, the author examines the current problems in the field of combating thefts committed on railway transport. The paper identifies the reasons for the attractiveness of rail and air transport for the commission of thefts.

Recommendations for identifying the above-mentioned problems are presented.

The structure of the project is determined by the purpose and objectives set in the study, and consists of an introduction, two sections, including five subsections, conclusions, and a list of references.

In this paper, the author examines the issues of considering ways to prevent and solve problems that arise during the investigation of the theft of someone else's property at transport facilities.

МАЗМҰНЫ

БЕЛГІЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР	5
КІРІСПЕ	6
1. ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІ ОБЪЕКТІЛЕРІНДЕ ЖАСАЛАТЫН ЖЫЛЖЫМАЛЫ ҚҰРАМНАН ЖҮКТЕРДІ ҰРЛАУДЫ ЗЕРТТЕУДІҢ ТЕОРИЯЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ.....	13
1.1 Жүк теміржол көлігі криминологиялық зерттеу нысаны ретінде: проблеманы қою	13
1.2 Теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүктерді ұрлау: түсінігі мен белгілері	16
1.3 Теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүк ұрлайтын адамдардың криминологиялық сипаттамасы	22
2. ӘУЕ КӨЛІГІНДЕ ЖАСАЛҒАН ҰРЛЫҚТЫҢ КРИМИНАЛИСТИКАЛЫҚ СИПАТТАМАСЫ	28
2.1 Әуе көлігі криминологиялық зерттеу нысаны ретінде: проблеманы қою ..	28
2.2 Әуе көлігіндегі ұрлықтың криминалистикалық сипаттамасы	31
ҚОРЫТЫНДЫ	37
ҚОЛДАНЫЛҒАН ДЕРЕККӨЗДЕР ТІЗБЕСІ.....	42
ҚОСЫМША 1. Енгізу актісі	49

БЕЛГІЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР

ҚР,	Қазақстан Республикасы
ТМД,	Тәуелсіз мемлекеттер достастығы
ПО,	Ішкі істер органдары
ҚР ІІМ,	Қазақстан Республикасының Ішкі істер министрлігі
Көліктегі ПД,	Көліктегі полиция департаменті
ҚПК,	Құлыптау пломбалау құрылғысын
БПК,	Бекіту-пломбалау құрылғысы
ТКБ,	Техникалық және коммерциялық байқау
ТҚКП,	Техникалық қызмет көрсету пунктiнiң
«ҚТЖ «ҰК» АҚ,	Қазақстан темір жол» Ұлттық компаниясы» Ақценерлік қоғамы
ҚР ҚК,	Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексі
т.б.	тағы басқа
ж.	жыл(ы)

КІРІСПЕ

Зерттеудің өзектілігі. Қазақстан Республикасындағы теміржолдар Елдің көлік жүйесінің бөлігі болып табылады және қазақстандық тасымалдардың едәуір бөлігін қамтамасыз етеді. Азаматтардың жеке мүлкінің, тасымалданатын жүктердің сақталуын қамтамасыз ету, жүктердің ұрлануын ашу және тергеу, олардың алдын алу - осының бәрі Көліктегі ішкі істер органдары қызметінің басым міндеттері болып табылады.

Әуе авиациялық желілері Алматы, Астана қалаларын республиканың барлық облыс орталықтарымен, көптеген қалаларымен және елді мекендерімен, сондай-ақ ТМД қалаларымен байланыстырады, Қазақстан арқылы 63 әуе дәлізі ашылды. Бүгінде Қазақстанда 21 әуежай бар. Мемлекеттің ең ірі әуе айлағы жаңа астанадағы қайта жаңартылған әуежай болды.

ҚР Әуе көлігі - ең жылдам. Оның негізгі мамандануы-жолаушыларды алыс қашықтыққа тасымалдау. Ұшақтар сонымен қатар шұғыл және қымбат жүктерді (пошта, тез бұзылатын өнімдер, гүлдер) жеткізеді.

Теміржол және әуе көлігінде жасалатын ең көп таралған қылмыстар-бөтеннің мүлкін ұрлау. Оларға қала маңындағы поездар мен қалааралық поездар жолаушыларының мүлкін ұрлау, теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүктерді ұрлау, авиарейстер жолаушыларының багажын ұрлау, авиация субъектілері қызметкерлерінің қылмыс жасауы жатады.

Жаһандық экономикалық дағдарыс жағдайындағы мемлекеттің басты міндеттерінің бірі әлеуметтік-экономикалық проблемаларды шешумен қатар, халықтың әл-ауқатын арттыру тұтастай алғанда қоғамның және әрбір азаматтың қауіпсіздігін қамтамасыз ету, жеке тұлғаны құқыққа қарсы қол сұғушылықтардан қорғау, оның барлық көріністерінде қылмысқа қарсы іс-қимыл болып табылады.

Азаматтардың мүлкін қорғау мемлекеттің басты функцияларының бірі болды және болып қала береді, ол меншік қатынастарының тұрақтылығына кепілдік беруге, оларды қорғауға жағдай жасауға міндетті. Осы міндеттерді

пешуде осы саладағы қылмысқа қарсы іс-қимылдың қылмыстық-құқықтық және криминологиялық құралдарына маңызды рөл беріледі.

Тақырыптың өзектілігі теміржол және әуе көлігінде жасалған ұрлықтың жай-күйі мен өсуі бүгінгі күні қарастырылып отырған қылмыс санатына қарсы күрестің жаңа әдістерін іздеуді талап ететіндігіне байланысты.

Мәселен, негізгі проблемалардың бірі осалдықтың жоғары деңгейі және теміржол көлігінің ұрлық жасаудан қорғалуының төмен деңгейі, әуе кемесінің ішінде және оның багаж бөлігінде орнатылған бейнекамералардың болмауы болып табылады.

Бұл инфрақұрылымды қылмыскерлер үшін тартудың себептері келесідей болып көрінеді:

- темір жол көлігі объектілерінде уақытша немесе тұрақты сақтау орындарында болатын немесе темір жол құрамдарымен тасымалданатын үлкен материалдық құндылықтар шоғырланған;

- тасымалдаудың жоғары динамикасы, бұл қылмыскерлердің маневрлік қабілетін едәуір арттырады, оларға үнемі қоныс аударатын жолаушылардың үлкен массасымен бірігуге және қылмыс жасалған жерден тез жасырынуға мүмкіндік береді;

- теміржол және әуе көлігі объектілерінің (әуежайлар, вокзалдар, станциялар, сақтау камералары және т.б.) жұмыс режимі оларға тәулік бойы, оның ішінде қылмыскерлердің де келуіне мүмкіндік береді;

- авиакомпания жолаушыларының багажының оңай қол жетімділігі (арнайы қаптардың болмауы);

- әуе кемесінің ішінде және оның багаж бөлігінде орнатылған бейнекамералардың болмауы.

Сонымен қатар, теміржол көлігі өзінің ерекшелігіне байланысты объектілері (вокзалдар, станциялар, жылжымалы құрам, тұндырғыштар және т.б.) белгілі бір тұрғылықты жері мен кәсібі жоқ адамдардан бастап қылмыс

жасау «кәсіп және өмір салты» болып табылатындарға дейін қоғамға қарсы бағдары бар адамдардың шоғырлану орны болып табылатын жүйені білдіреді.

Бұл адамдардың көпшілігі бұрын сотталған, яғни белгілі бір дәрежеде қылмыстық іс-әрекетте тәжірибесі бар.

Бұл жағдайлардың барлығы теміржол және әуе көлігінде ұрлық жасауға түрткі болудың кілті болып табылады және осы саладағы ұрлықтың себептерін жою мүмкіндігіне байланысты әрқашан жасалатын сияқты. Мұнда қаралып отырған облысты қорғауды, қорғауды күшейту және теміржол және әуе көлігінде ұрлық жасағаны үшін жауапкершілікті арттыру қажет.

Негізгі проблемалардың бірі теміржол және әуе көлігі объектілеріндегі ұрлықтарды анықтауға және ашуға бағытталған жедел-ізвестіру іс-шараларын жетілдірудің негізгі кідіртуші факторы болып қала береді, бұл көліктегі ішкі істер органдарының жедел құрамының едәуір бөлігінің практикалық жұмыс өтілі қысқа (немесе арнайы немесе заңды емес) болуы және жедел-ізвестіру қызметінің жоғары тиімділігін қамтамасыз ету үшін кәсіби дайындығы жеткіліксіз. Оның тиімділігінің төмен деңгейінің себептері тұтастай алғанда жедел құрамның әлсіз кәсіби дайындығында ғана емес, сонымен қатар қызметкерлерді жедел-қызметтік даярлау жүйесінде, әсіресе төменгі буында оқыту мүмкіндіктерін елемеумен түсіндіріледі.

Қылмыстық топтардың, оның ішінде көлік инфрақұрылымының жұмыс істеуі мәселелерінде кәсіби бағдарланған көлік объектісі қызметкерлерінің қызметі жүктерге қылмыстық қол сұғушылыққа қарсы күрес саласындағы ең өзекті мәселе болып табылады. Мұндай топтар көбінесе кеңес бойынша әрекет етеді, олардың қатарында көлік қызметкері бар немесе олардан тұрады. Олар ұрлықтың циклдік сипатымен және іздерді жасырумен сипатталады.

Көлік полициясының жедел бөлімшелері жұмысының тиімділігі үшін аумақтық ішкі істер органдарымен, қылмыстық-атқару жүйесінің бөлімшелерімен өзара іс-қимылдың жоғары деңгейін ұстап тұру қажет, жұмыс істеп тұрған агенттік аппараттың болуы өте маңызды болып көрінеді.

Жоғарыда айтылғандар қажеттілікті көрсетеді:

-ПО бөлімшелерінің жедел құрамын нысаналы оқыту негізінде қызметкерлердің кәсіби деңгейін арттыру;

-Көліктегі ішкі істер органдарының жедел бөлімшелерінің аумақтық ішкі істер органдарымен, өзге де құқық қорғау органдарымен қылмыстық қол сұғушылық жасау ниетін білдіретін адамдар туралы жедел ақпаратпен өзара алмасу мәселелері бойынша өзара іс-қимылын ұйымдастыруды ретке келтіру;

Темір жол көлігі объектілеріндегі ұрлыққа қарсы тиімді күрес осы мақсаттарда пайдаланылатын күштер, құралдар, нысандар мен әдістер ұдайы жетілдіріліп, осы негізде ішкі істер органдарының жедел-ізвестіру қызметінің нәтижелілігін арттырған жағдайда ғана мүмкін болады.

Шешілетін ғылыми проблеманың немесе практикалық міндеттің қазіргі уақыттағы жағдайын бағалау. Жаһандық экономикалық дағдарыс жағдайындағы мемлекеттің басты міндеттерінің бірі әлеуметтік-экономикалық проблемаларды шешумен қатар, халықтың әл-ауқатын арттыру тұтастай алғанда қоғамның және әрбір азаматтың қауіпсіздігін қамтамасыз ету, жеке тұлғаны құқыққа қарсы қол сұғушылықтардан қорғау, оның барлық көріністерінде қылмысқа қарсы іс-қимыл болып табылады.

Азаматтардың мүлкін қорғау мемлекеттің басты функцияларының бірі болды және болып қала береді, ол меншік қатынастарының тұрақтылығына кепілдік беруге, оларды қорғауға жағдай жасауға міндетті. Осы міндеттерді шешуде осы саладағы қылмысқа қарсы іс-қимылдың қылмыстық-құқықтық және криминологиялық құралдарына маңызды рөл беріледі.

Меншікке қарсы ең көп таралған қылмыстар ұрлық екені белгілі. Қазақстандық қылмыстың жалпы құрылымында олардың үлесі 50% — дан асады, бұл ретте бұл үрдіс ең орнықты үрдістердің бірі болып табылады, бұл оның ондаған жылдар бойы сақталуы айғақтайды. Осыған байланысты ұрлықтың алдын алудың жаңа, тиімді құқықтық құралдарын іздеу, сондай-ақ

қолданыстағы нормалар мен институттарды қолайлы реформалау мүмкіндіктерін іздеу қажеттілігі айқын көрінеді.

Тар, бірақ сонымен бірге өте өзекті мәселе теміржол және әуе көлігі объектілерінде жасалған жеке мүлікті ұрлау болып табылады. Бұл қылмыстардың кең таралуы, олардың айтарлықтай өсуі жолаушылардың криминологиялық қауіпсіздік деңгейіне теріс әсер етеді, халықтың өз мүлкінен қорқуын күшейтеді.

Әлемнің барлық елдерінде де, Қазақстанда да теміржол және әуе көлігінде жеке мүлікті ұрлаудың алдын алу мәселелері криминология саласындағы мамандардың ғана емес, басқа ғылым өкілдерінің, сондай-ақ жұртшылықтың, журналистер мен саясаткерлердің назарын аударады. Қазақстан Республикасының азаматтары әлеуметтік-құқықтық жайлылықты сезінуге және өз үйінде, жұмыста, көшелерде, сондай-ақ бір елді мекеннен екінші елді мекенге барар жолда қорғалу жағдайында болуға тиіс. Осыған байланысты азаматтың құқықтары мен бостандықтарын ерекше, стандартты емес жағдайда қорғау және қорғау механизмінің жұмыс істеуі үлкен маңызға ие. Мұндай тетікті құру қылмыстың дербес түрі ретінде теміржол және әуе көлігімен жүретін немесе оның объектілеріндегі өзге де себептер бойынша адамдардың жеке мүлкіне қол сұғушылықтарды бөлуді және зерттеуді көздейді.

Зерттеу мақсаты, міндеттері, объектісі мен тақырыбы.

Зерттеудің мақсаты: Диссертациялық жобаның мақсаты көліктегі жеке мүлікті ұрлаудың табиғаты мен себептерін, ұрының жеке басын ашу және осы негізде қылмыстың осы түрінің алдын алудың тиімді шараларын әзірлеу болып табылады.

Зерттеудің міндеттері: оның міндеттерін анықтады, олар келесідей:

- көліктегі жеке мүлікті ұрлаудың негізгі көрсеткіштерін зерделеу;
- ұрлықтың себептері мен жағдайларын анықтау және зерттеу, сондай-ақ көлік объектілерін өзімшіл қылмыскерлер үшін «тартымды» ететін негізгі детерминанттарды анықтау;

- көлік объектілерінде жеке мүлікті ұрлаған қылмыскердің жеке басын типі ретінде зерттеу;

- негізгі бағыттарды айқындау және көлікте жасалатын жеке мүлікті ұрлаудың алдын алудың нақты шараларын әзірлеу.

Зерттеу объектісі мен тақырыбы көлік объектілерінде (әуежайларда, әуе кемелерінде, вокзалдарда, поездарда, электр пойыздарында, станциялар мен аялдама пункттерінде және т.б.) жеке мүлікті қорғау саласындағы қоғамдық қатынастар болып табылады.

Зерттеуді жүргізудің әдістері мен әдіснамалық негіздері. Диссертациялық жобаның әдіснамалық негізі ғылыми білімнің диалектикалық әдісі болды, ол олардың дамуындағы объективті шындықтың құбылыстары мен процестерін және олардың өзара байланысын, сондай — ақ криминология мен қылмыстық құқықтың іргелі теориялық ережелерін, ал қылмыскердің жеке басын зерттеуде психологияны зерттеді.

Зерттеу жалпы және жеке әдістерді қолдана отырып жүргізілді: логикалық-құқықтық, жүйелік-құрылымдық, социологиялық, салыстырмалы-құқықтық, статистикалық, құжаттарды (қылмыстық істерді) зерттеу және т.б.

Ғылыми жаңалықтың негіздемесі. Темір жол көлігі объектілерінің дамыған авиамаршруттары мен желілері, оларға ұрлық пен басқа да ұрлықтардың едәуір таралуы, сондай-ақ тиімсіз профилактикалық табыстар осы саладағы пайдакүнемдік қылмыстың алдын алу саласындағы ғылыми әзірлемелердің өзектілігін растайды. Жеке мүлікті ұрлаудың алдын алу мәселесі құқық қорғау органдарының, оның ішінде көлік объектілеріне арнайы бағдарланған нақты мүмкіндіктерді ескерусіз шешілмейтіні анық. Қолданыстағы алдын алу практикасы дұрыс пайдаланылуы, берік ғылыми базаға негізделуі тиіс. Бұл нақты ғылыми зерттеу жүргізу қажеттілігін растайды, оның нәтижелері көліктегі жеке мүлікті ұрлаудың алдын алу тиімділігін арттыруға көмектеседі.

Бұл жағдайлар, шын мәнінде, диссертация тақырыбын таңдау және зерттеуге жататын мәселелер шеңберін анықтау кезінде ескерілді.

Практикалық ұсынымдар.

1. КПД-нің тергеушілер мен жедел қызметкерлерге арналған темір жол көлігінде жылжымалы құрамнан және әуе көлігінде әуе кемелерінде жасалатын ұрлықтарды тергеу ерекшеліктері туралы алгоритмін әзірлеу;

2. Көліктегі бөтеннің мүлкін ұрлауға қарсы іс-қимылдың әртүрлі аспектілерін реттейтін қылмыстық заңнаманы, оның ішінде бөтеннің мүлкін заңсыз иемдену жөніндегі істер бойынша сот тәжірибесі туралы Қазақстан Республикасы Жоғарғы сотының нормативтік қаулысына темір жол және әуе көлігінде жасалған қылмыстық істердің тәжірибеде тергелу мәселелеріне қатысты нормаларын жетілдіру;

3. Сотқа дейінгі тергеп-тексеру кезінде қылмыс жасаған адамның жауапкершілігін артыру және аталған қылмыстарды жеке дара саралау мақсатында ҚР ҚК-нің 188-бабының 3-бөлігіне тиісті қосымша өзгертулер мен толықтырулар енгізуді келесі редакцияда қарау қажет: 4) «темір жол және әуе көліктерінде жасалған ұрлық».

Апробация және нәтижелерін енгізу.

Магистрлік диссертацияның зерттеу автормен жарыққа шыққан төмендегі мақала көрініс тапқан: Құқықтану дамуының заманауи мәселелері мен үрдістері және құқық қолдану практикасы мәселелері халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның материалдары Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институты: «Көліктегі бөтеннің мүлкін ұрлауды тергеу мәселелері» тақырыбындағы мақала.

1. ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІ ОБЪЕКТІЛЕРІНДЕ ЖАСАЛАТЫН ЖЫЛЖЫМАЛЫ ҚҰРАМНАН ЖҮКТЕРДІ ҰРЛАУДЫ ЗЕРТТЕУДІҢ ТЕОРИЯЛЫҚ НЕГІЗДЕРІ

1.1 Жүк теміржол көлігі криминологиялық зерттеу нысаны ретінде: проблеманы қою

Қазіргі уақытта теміржол көлігі ерекше қызмет етеді жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды жүзеге асыратын байланыстырушы буын; бірлесіп өндіруші, өңдеуші индустриямен және ауыл шаруашылығымен өндіріс процесі айналым процесінің шекарасында, сондықтан ол үздіксіз жұмыс-ел экономикасын қалыптастырудың басты шарттарының бірі.

Қазақстан Республикасының магистральдық темір жолдардың ұзындығы 14 мың км - ден асады, темір жол желісінің негізгі бөлігі (97,5 %) Қазақстан аумағында, 2,5 % — Ресей мен Қырғызстанның шекаралас аудандарының аумағында орналасқан. Жол бойында 720 станция мен жүру пункттері орналасқан. Жүк вагондары паркі — 120 000 — нан астам бірлік, локомотив паркі-1200-ден астам бірлікті құрайды.

Жыл сайын жүк тасымалының 70% және жолаушылар тасымалының 60% қамтамасыз етеді.

Өндіріс саласы ретінде ол әртүрлі техникалық құрылғылар мен құрылыстар қалыпты қызметін қамтамасыз ететін байланыс құралдары мен жолдарының жиынтығын қамтиды.

Темір жол ұғымы Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 8 желтоқсандағы N 266 «Теміржол көлігі туралы» Заңында көрсетілген, яғни теміржол көлігі – өнеркәсіптік кәсіпорындардың тұрақты қызметін қамтамасыз ету, өмірлік маңызды жүктерді елдің шалғай бұрыштарына уақтылы жеткізу жеке, заңды тұлғалардың және мемлекеттің қажеттіліктерін қамтамасыз ету

мақсатында тасымалдау теміржолдармен тасымалдауды қамтамасыз ететін көлік түрі болып табылады [89].

Өзінің көп функционалдылығына байланысты теміржол көлігі жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлауды іске асырылатын өзіншіл мақсаты мен уәжі бар жеке тұлғалар қылмыстық топтар мен қауымдастықтардың да қызығушылығы артады. Қол жетімділіктен басқа, олар айтарлықтай шоғырланған тауарлық-материалдық құндылықтардың шоғырлануы жылжымалы құрам объектілерінде тартады. Осы себептерге байланысты жүк теміржол көлігінде құқықтық тәртіпті қамтамасыз ету, ұрлықтың алдын алу көліктегі құқық қорғау органдарының қызметіндегі ең басым бағыттарының бірі.

Ұрлық фактілері жалпы қылмыстар ішіндегі ең кеңінен етек аталған түрі болып табылады, сол себепті аталған қылмыс түрімен күресуде Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің (ҚР ІІМ) де алаңдатушылығын тудыруда.

Көліктегі қызмет көрсету аумағында қылмыстың аталған түрімен күресудің нақты ерекшеліктері ескеріліп, 2021 жылғы 11 қаңтарда Көліктегі полиция департаментінің бастығының №10 бұйрығымен Мүлікті қорғау жөніндегі 2021-2023 жылдарға арналған ҚР ІІМ бағдарламасын жүзеге асыру бойынша Көліктегі ПД-нің аймақтық жоспарын бекіту туралы бұйрығы шығарылып, оны орындау мақсатында Тергеу басқармасымен тиісті іс шаралар жүзеге асырылуда.

Қылмыстың жағдайы аймаққа байланысты екенін атап өткен жөн, Қазақстан Республикасының кез келген субъектісінің өз криминогендік ерекшелік бар. Бұл ретте тасымалданатын ұрлықтардың біртекті сипаты байқалады зерттелетін темір жолдардағы жылжымалы құраммен жүктер. Бұл байланысты олар бір-бірімен шектеседі, сондықтан климаттық, әлеуметтік-экономикалық, аумақтық және басқа да жағдайлары ұқсас. Тасымалданатын жүктердің көлемі (өте жоғары), пайдалану ұзындығы, орасан зор теміржол

объектілерінің (станциялардың, аралықтардың, аялдамалардың пункттер, платформалар) саны ұрлық жасалатын шартты факторлары, яғни осы учаскелерде қылмыстың осы түрінің таралуы орын алады.

Ең үлкен қоғамдық қауіп-жылжымалы құрамнан жасалған жүк ұрлығы. Қылмыстардың бұл санаты ұрлық арасында да, жалпы қылмыстық әрекеттерде де ең көп таралған, теміржол көлігі объектілерінде жасалады. Сонымен қатар, жүктерді ұрлау меншік қатынастарына тікелей және жанама зиян келтіріп қана қоймайды, сонымен қатар кейбір жағдайларда (мысалы, жылжымалы немесе маневрлік құрам бұзылған жағдайда) көлік құралдарының жұмыс істеуі мен қозғалысының қауіпсіздігіне қауіп төндіреді.

Теміржол көлігінің қызметтерін пайдаланатын адамдар үшін олардың мүлкінің қауіпсіздігі мен сақталуы тек тасымалдау кезінде ғана емес, сонымен бірге бұл мүліктің теміржол көлігі объектілерінде болу уақыты [90].

Жүктерді ұрлауға тиімді қарсы тұру үшін құқық қорғау органдарының ғана емес, теміржол кешенінің мекемелері мен ұйымдарының да күштерін тарту керек, өйткені олар жылжымалы құрамнан жасалатын ұрлықтардың санын азайтуға мүдделі емес. Сонымен қатар, нақты ғылыми негіз қажет, оның негізінде зерттелетін қылмыс түрінің алдын алуға бағытталған криминологиялық сипаттағы сараланған шараларды әзірлеуге болады.

Осылайша, осы параграфтың қорытындысында темір жол көлігінің жылжымалы құрамынан темір жолдарда жасалатын жүктерді ұрлауды жан-жақты талдау (климаттық ерекшеліктері, әлеуметтік-экономикалық инфрақұрылымы, сондай-ақ жүк тасымалының құрылымы ұқсас) зерттеу мақсаттарына толық сәйкес келеді-арттыру үшін қажетті қылмыстың осы түрін жасаудың криминологиялық ерекшеліктерін анықтау көрсетілген қылмыстық әрекеттерге қарсы күрес шараларының тиімділігін артырады.

1.2 Теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүктерді ұрлау: түсінігі мен белгілері

Көптеген заң әдебиеттерінде «жүктерді ұрлау» ұғымын түсіндіруге қатысты бірнеше түрлі көзқарастар айтылған.

Сонымен, кейбір авторлар жүктерді ұрлау деп «жылжымалы құрам немесе теміржол көлігінің басқа объектілерінен тасымалданатын бөтен мүлікті жасырын ұрлау» деп түсінеді. Басқалары бұл құбылысты «өз қалауы бойынша билік ету мақсатында теміржол көлігі объектілерінен тасымалданатын (сақталатын) материалдық құндылықтарды қасақана заңсыз және жасырын алып қою» деп санайды, яғни темір жол инфрақұрылымы объектілерінде және оларға іргелес аумақта тасымалданатын мүлікке қатысты жасалған бөтен мүлікті жасырын ұрлау».

Алайда, авторлардың көпшілігі «жүктерді ұрлау» ұғымының көлеміне жылжымалы құраммен тасымалданатын мүлікті ғана емес, сонымен қатар меншік құқығымен теміржолға тиесілі мүлікті де (компоненттердегі түсті және кара металдар) қамтиды жылжымалы құрамның бөлшектері, рельстер, рельсті қосқыштар және т.б.), сондай-ақ қойма үй-жайларындағы тауарлық-материалдық құндылықтар, жөндеу базаларында, жүк беру терминалдарында, тиеу-түсіру станцияларында және т.б.

Бұл жұмыста зерттеу нысаны, атап айтқанда, теміржол көлігінің жылжымалы құрамымен тікелей тасымалданатын мүлік болып табылады.

Жүк деп жылжымалы құрамда тасымалданатын тауарды (шикізат, мұнай өнімдері, тамақ өнімдері, тұрмыстық техника, орман, металл бұйымдары және т.б.) түсіну керек. Тасымалдау процесі жүктерді жөнелту, тиеу-түсіру жұмыстары, жүктерді тасымалдау және сақтау бойынша дайындық іс-шараларын ұйымдастыру жөніндегі операциялардың тұтас кешенін қамтиды.

Жылжымалы құраммен тасымалданатын жүктер бірқатар белгілер бойынша мынадай түрлерге бөлінеді:

- жеке-дара дана тауарлар (тауар-көлік жүкқұжатында көрсетілген орындар немесе дана саны бойынша жылжымалы құраммен тасымалдауға қабылданады);

- сусымалы (қаптама материалдары жоқ жабық мамандандырылған немесе әмбебап вагондарда тасымалданады);

- үйінді (вагон жөнелтілімдерімен орындардың шотынсыз тасымалданатын);

- құю сұйық жүктер (вагон-цистерналарда тасымалданатын).

Жылжымалы құрам тасымалдайтын жүктерді ұрлау кезінде қол сұғушылықтың мәні мемлекеттік ұйымдар мен кәсіпорындардың, заңды тұлғалардың, жеке фирмалардың, сондай-ақ жеке тұлғалардың мүлкі болуы мүмкін:

- теміржолдардың өздеріне тиісілі мүліктер;

- мемлекеттік кәсіпорындар мен ұйымдардың;

- азаматтардың (жеке тұлғалардың);

- заңды тұлғалардың, жеке кәсіпкерлердің;

- басқа мемлекеттерге транзиттік тасымалдау үшін теміржолға берілген жеке шетелдік фирмалардың мүліктері.

Жоғарыда айтылғандардан қол сұғушылықтың мәні тек материалдық құндылығы бар және әртүрлі иелеріне тиесілі жылжымалы мүлік бола алады.

Зерттеу барысында Көліктегі ішкі істер органдарымен соңғы үш жылда бастаған сотқа дейінгі тергеп-тексеру материалдары зерделенді. Нәтижелер көрсеткендей, жылжымалы жүк құрамынан жасалған ұрлық көбінесе аудио, видео, тұрмыстық техника, ұялы байланыс құралдары, автономды техника заттары; қосалқы бөлшектерді, автомобильдердің керек-жарақтарды және басқа да азық-түлік сияқты тауарларын ұрланатандығы анықталды [92].

Теміржол жылжымалы құрамына локомотивтер, моторвагонды жылжымалы құрам және оның вагондары, жолаушылар вагондары, жүк вагондары, арнайы теміржол жылжымалы құрамы кіреді.

Темір жол қазіргі кезеңде әртүрлі жүктерді тасымалдау үшін вагондардың әртүрлі түрлерін пайдаланады: жабық, жартылай вагондар, платформалар, цистерналар, хопперлер, изотермиялық, рефрижераторлар, термостар және т.б. Тасымалдау құралдарының барлық осы түрлері біртұтас ұғымға – теміржол көлігінің жылжымалы құрамына біріктіріледі.

Құқық қолдану практикасында және сотқа дейінгі тергеу барысында «үй-жай», «қойма», «басқа қойма», «ену-кіру» терминдерін түсіндіруде жиі қиындықтар туындайды.

Сонымен, контейнерлерді, жабық вагондарды, цистерналарды, «термос» вагондарын, рефрижераторларды өзге қоймаға жатқызуға болады, бірақ мынадай мән-жайларды ескере отырып: жүк күзетілетін платформада тасымалданған ба; тасымалданатын автомобильдер мен өзге де техниканың кабиналарынан ұрлық жасалған ба немесе тасымалданатын автотехниканың жабық тораптарын ашпай және кіргізбей ме.

Басқа қоймаға тек белгілі бір адамдар (мысалы, мүлік иесі) кіре алады.

Едені мен қабырғалары бар, бірақ төбесі жоқ жартылай вагондарды және тек болат жақтаудан (жүріс бөлігінен) тұратын теміржол платформаларын басқа қойма деп тануға болмайды. Осыған сүйене отырып, бұл жағдайда ұрлық теміржол платформасынан жасалған болса, біліктілік белгілеріне ие болмайды, өйткені платформа тасымалданатын жүкке қол жеткізуді қоршайтын құрылымдық құрылғылары жоқ ашық вагон болып табылады [92].

Ұрлық платформада орналасқан құрылымдық контейнерлерден жасалған кезде жағдай басқаша болады. Сонымен, егер кінәлі адам жүкті ұрлау үшін теміржол платформасына кіргеннен кейін кедергілерді еңсерсе, мысалы, контейнерге немесе цистернаға кіру үшін құлыптау пломбалау құрылғысын (ҚПК) бұзу (зақымдау) арқылы, онда бұл сөзсіз қылмыстың білікті құрамы.

Заңсыз ену деп бөлмеге немесе басқа қоймаға заңмен тыйым салынған физикалық шабуыл деп түсіну керек.

Қылмыскер теміржол көлігі кәсіпорнының қызметкері болып табылмайтын не бола алатын, бірақ өз қызметінде қандай да бір ұрлық жасалған жерлерге кіруге құқығы жоқ жағдайларда құндылықтар, содан кейін оның әрекеттері бөлмеге немесе басқа қоймаға заңсыз кіру ретінде анықталуы керек. Жүк аулаларының аумақтарында, әдетте, қоршаулар мен бақылау-өткізу пункттері болады, сондықтан оларда басқа сақтау белгілері бар.

Адам жүк ауласының аумағында ұрлық жасау мақсатынсыз пайда болған жағдайда немесе егер адам өзінің қызметтік жағдайына байланысты ұрланған құндылықтарға қол жеткізе алса, онда жасалған іс-әрекет біліктілікке ие болады енуісіз жасалған ұрлық сияқты.

Жоғарыда айтылғандардан жылжымалы құрамнан жүкті ұрлау әдісі дұрыс біліктілік үшін маңызды болып табылады.

Жүкті ұрлау әдісін мүлікті (жүкті) алып қою және оны өз пайдасына немесе басқа адамдардың пайдасына айналдыру мақсатында қылмыскердің объективті және субъективті әрекеттерінің жиынтығы ретінде анықтауға болады.

Осылайша, теміржол көлігі объектілерінде жүктерді ұрлау тәсілдерін шартты түрде үш топқа бөлуге болады:

- үй-жайға немесе қоймаға кіруге байланысты және бекіту құрылғыларының, сондай-ақ вагонның немесе контейнердің конструкцияларының зақымдалуымен бірге жүреді;

- үй-жайға немесе қоймаға кіруге байланысты, бірақ вагонның құрылымдық бөлшектері мен бекіту-пломбалау құрылғысы (БПК) бұзылмай;

- бөлмеге немесе қоймаға кіруге байланысты емес.

Жүктерді ұрлауды зерттеудегі маңызды ерекшеліктердің бірі-қылмыс орнын дәл анықтау. Жағдайлардың басым көпшілігінде қылмыс орны қылмыстық қол сұғушылықты анықтау орнымен сәйкес келмейді, бұл тасымалдаудың ерекшелігіне байланысты: бақылау жиілігі және жылжымалы құрамның салыстырмалы түрде ұзақ қашықтыққа жылдам қозғалуы.

Әдетте, зерттелетін қылмыстар жылжымалы құрамды жолдың бір учаскесінен екіншісіне беру кезінде, пойыз аралық станцияға келген кезде, маневрлік, сұрыптау жұмыстарын жүргізу кезінде, жүкті тиеу немесе түсіру процесінде, коммерциялық немесе техникалық тексеру кезінде анықталады. Бұл жағдай қылмыскерлердің қатарынан шыққандығына байланысты теміржол көлігінің жұмысшылары көбінесе жүкке еркін қол жеткізе алады және ұрлық жасалғаннан кейін бүлінгендердің орнына жаңаларын іліп қояды құлыптау және пломбалау құрылғылары (БПҚ) немесе ескіге ұқсас құлыптар. Жүк құрамы түсіру орнына келгенше, пломбаны бұрын біреу ашқанын байқау мүмкін емес. Нәтижесінде орындалатын орын мен уақытты уақтылы анықтау өте қиын қылмыстар.

Зерттелетін қылмыстардың жалпы субъектісіне қарамастан, ескерту шараларын әзірлеу үшін осы қылмыстың субъектісінің қылмыскердің жеке басын сипаттау кезінде егжей-тегжейлі қарастырылатын криминологиялық ерекшелігі бар екенін ескеру қажет.

Жоғарыда айтылғандарды қорытындылай келе, келесі қорытындылар жасауға болады:

1. Жүктерді ұрлау деп теміржол инфрақұрылымы кәсіпорындарының меншігіне де, өзге де заңды және жеке тұлғалардың мүлкіне де қатысты теміржол көлігінің жылжымалы құрамымен жөнелту пунктінен межелі пунктке тасымалдау шарты бойынша тасымалдаушы қабылдаған мүлікті қасақана, пайдакүнемдік мақсатпен жасалған жасырын, құқыққа қайшы, өтеусіз және басқа да қажеттіліктерді қанағаттандыру мақсатында алып қоюды түсіну керек.

2. Тасымалданатын жүктерді ұрлау үш негізгі тәсілмен анықталады:

- үй-жайға немесе қоймаға кіруге байланысты және бекіту құрылғыларының, сондай-ақ вагонның немесе контейнердің конструкцияларының зақымдалуымен бірге жүреді;

- үй-жайға немесе қоймаға кіруге байланысты, бірақ вагонның құрылымдық бөлшектері мен БПҚ бұзылмай;

- бөлмеге немесе қоймаға кіруге байланысты емес.

3. Жабық үлгідегі тауарлық вагондарды, цистерналарды, сондай-ақ БПҚ пломбаланатын, вагондар мен контейнерлердің, цистерналар люктерінің есік жапсырмаларымен нығайтылатын контейнерлерді қамтитын жылжымалы құрамды сақтау түрі деп тану керек. Жол жағдайында теміржол техникасы объектілеріне әртүрлі зерттеулер мен сынақтар жүргізуге арналған зертхана вагоны ғана үй-жай болып табылады [91].

Негізінен жүктерді ұрлау теміржол құрамының жолдарда тұрағы кезінде жасалады. Аралықтарда ұрлық әдетте бағдаршамның тыйым салу сигналының алдында немесе құрамды техникалық тексеру кезінде пойыздың тұрағы кезінде жасалады. Ұрлықтың ең аз саны (3,7 %) темір жол көлігінің стационарлық объектілерінен тіркелген. Жүк пойыздарының жолында жүк ұрлығының тек 2,8% жасалды. Пойыз қозғалысы кезінде ұрлау үшін қылмыскерлер, әдетте, пойыздар төмен жылдамдықпен жүретін күрделі жол профилі бар учаскелерді таңдайды. Бұл, ең алдымен, қылмыскердің өмірі мен денсаулығына қауіп төндіретіндігімен байланысты, мұндай ұрлық жас қылмыскерлерге тән.

Тәжірибеде аралық станциялар мен разъездерде локомотивтерсіз қалдырылған күзетілмейтін жүк құрамдарынан жүктерді ұрлаудың жиілеп кеткен жағдайлары (тастанды поездар) атап өтілді.

Жүк ұрлығының негізгі үлесі кешкі және түнгі уақытта, теміржол аралықтарының станциялары мен учаскелерінің аумақтары нашар қаралған кезде келеді, бұл өз кезегінде қылмыскерлерге жүктің орналасқан жеріне жасырын кіруге, вагондар мен контейнерлердің есіктерінде орналасқан БПҚ-ны ашуға мүмкіндік береді.

Осылайша, теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүктерді ұрлаудың жай-күйі мен құрылымының динамикасы туралы мәліметтерді талдау келесі қорытындылар жасауға мүмкіндік береді:

1. Қылмыстық шабуылдардың ең көп тараған тәсілі-вагондар мен контейнерлерге есіктер арқылы БПҚ-ны бұзу арқылы кіру, жабық вагондардың ішіне бұйырлық және төбелік люктер арқылы ену.

Әдетте, жүктерді ұрлау теміржол құрамының жолдарда тұруы кезінде немесе құрамды техникалық тексеру кезінде жасалады.

Маусым жылжымалы құрамнан жүк ұрлығының жиілігіне әсер етпейді.

Қылмыстық зорлық-зомбылықтың тақырыбы көбінесе өнеркәсіптік жоғары өтімді тауарлар (киім, аяқ киім, ұялы байланыс, тұрмыстық техника және электроника, құрылыс материалдары, үй және жеке күтім өнімдері) болып табылады.

2. Статистикалық деректер теміржол көлігіндегі ашылмаған жүк ұрлығының үлесі жыл сайын тұрақты түрде артып келе жатқанын көрсетеді.

3. Теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жасалатын жүктерді ұрлау кідірістің жоғары деңгейіне ие.

Алынған нәтижелер жедел қызмет көрсетудің зерттелетін учаскелерінде жүк тасымалы саласында қалыптасатын жедел жағдайды жақсырақ бағдарлауға, тасымалданатын жүктерге қылмыстық қол сұғушылықтарды анықтау, алдын алу және ашу бойынша күш-жігерді қолдану объектілерін таңдауға іріктеп және мақсатты түрде жақындауға көмектеседі.

1.3 Теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүк ұрлайтын адамдардың криминологиялық сипаттамасы

Қылмыстардың алдын –алу, егер басты назар қылмыскердің жеке басына аударылса ғана сәтті болады, өйткені жеке тұлға олардың жасалу себептерін тасымалдаушы болып табылады. Басқаша айтқанда, қылмыскердің жеке басы қылмыстық мінез-құлық механизмінің негізі болып табылады.

Қылмыскердің жеке басын зерттеу тек әлеуметтік қатынастарды талдауды ескере отырып мүмкін болады, өйткені жеке тұлғаның құрылымына енген әлеуметтік қатынастардың сипаты тұрғысынан ол жеке және ерекше.

Бүгінгі таңда қылмыскердің жеке басын зерттеу мен жіктеуде әртүрлі тәсілдер бар. Қылмыскердің жеке басын әлеуметтік-демографиялық, әлеуметтік-рөлдік және әлеуметтік психологиялық сипаттамалардың көмегімен зерттеу керек екенін көрсететін ғалымдардың көзқарасы ең қолайлы болып көрінеді. Бұл жіктеу осы зерттеуде теміржол көлігінде жылжымалы құрамнан жүк ұрлайтын қылмыскердің жеке басын сипаттау кезінде қолданылатын болады. Осы зерттеуде таным объектісі жеке тұлғаның ерекше түрі – қылмыстық-құқықтық нормалардың белгілі бір тобын бұзатын, қылмыстық іс-әрекеттің белгілі бір түрін жүзеге асыратын, сондықтан шартты түрде «ұрлаушының жеке басы» деп аталатын тұлға болып табылады [25].

Жылжымалы құраммен тасымалданатын жүктерге қол сұғатын қылмыскерлер контингентін зерттей отырып, біз 95,8% ер адамдар, ал 4,2% ғана әйел адамдар екенін анықтадық. Ең алдымен, бұл жағдай теміржол көлігі объектілерінің нақты қызметіне байланысты, мұнда жүк пен жылжымалы құрамды тікелей өңдеуге байланысты қызметкерлердің басым көпшілігі ер адамдар.

Сонымен қатар, жылжымалы құрамнан ұрлық жасау жүкке ену үшін қажетті жақсы физикалық дайындықты қамтиды. Әйел адамдарға иемдену және жымқыру, алаяқтық, экономикалық бағыттағы қылмыстар, мысалы, құжаттарды қолдан жасау, түпнұсқа тасымалдау жүкқұжаттарын ауыстыру немесе ауыстыру сияқты қылмыстар тән [40].

Әлеуметтік-демографиялық белгілердің ішінде қылмыскердің жасы маңызды орын алады, өйткені жас ерекшеліктері жеке тұлғаның қалыптасуына белгілі бір әсер етеді. Жасы негізінен қылмыстық зорлық-зомбылық тақырыбын таңдауды, сондай-ақ қылмыс жасау тәсілін анықтайды.

Жас критерийі бойынша теміржол жүктерін ұрлаған қылмыскерлер осылай бөлінді: ең қылмыстық белсенді-18-30 жас аралығындағы адамдар (59 %) - әрбір үшінші қылмыскер осындай болды, 18,5% - 30-45 жас аралығындағы жастар.

Сонымен, біздің зерттеуіміз көрсеткендей, аталған контингенттің 9,2 % - только тек бастауыш білім болған. Қылмыскерлердің басым көпшілігінің орта білімі – 71,8 %; арнайы орта білімі – 10,5; аяқталмаған жоғары білімі – 4,7; жоғары білімі-3,8 %. Ұсынылған мәліметтерден темір жол жүктерін ұрлап әкеткен қылмыскерлерге темір жол инфрақұрылымы объектілеріндегі лауазымына байланысты білім деңгейі өте төмен екендігі шығады.

Жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлайтын теміржол көлігі қызметкерлерінің кәсіби қызметі бойынша деректер былайша бөлінеді: техникалық және коммерциялық байқау (ТКБ) пункттерінің қызметкерлері – 35,3, жол шеберлері – 17,5, локомотив бригадасының қызметкерлері – 16,8, поездар қозғалысы қызметінің қызметкерлері – 13,1 және темір жол көлігінің өзге де қызметкерлері-1,9 % құрайды.

Ұрлаушылардың бұл санаты, әдетте, жылжымалы теміржол құрамын техникалық тексеру және өңдеу кезінде қабылдау-жөнелту және сұрыптау станцияларында жүктерді ұрлайды.

Сондай-ақ, жүктерге қол сұғатын қылмыскерлердің көпшілігі теміржолға жақын жерде, яғни жүктерді ұрлаған жерден (80%) тұратын жағдай ерекше болып табылады. Ұрлаушылардың тек 20% теміржолдан алыс, қалалар мен ауылдық жерлерде тұрды.

Қылмыскерлер, әдетте, жүкті ұрлау орнынан бірден шығаруға тырысады және бұл көбінесе көлік объектілеріне іргелес елді мекендерде тұратын адамдарға тән.

Қылмыскердің жеке басын сипаттай отырып, әрқайсысының кейбір криминологиялық ерекшеліктері бар екі негізгі топты бөліп алған жөн:

- 1) теміржол кешенінің қызметкерлері;

2) теміржол көлігі кәсіпорындарында жұмыс істемейтін адамдар.

Сонымен қатар, қарастырылып отырған қылмыстардың көп бөлігін көлік қызметкерлері жасайды – 70,5%, өйткені олар жүкті өңдеу тәртібімен таныс және жүктерді түсіру, қайта тиеу және т.б. жұмыстағы барлық кемшіліктерді пайдаланады, ал жүк ұрлығының үштен бірінен азы (29,5%) теміржол кешенінің инфрақұрылымына қатысы жоқ адамдарға тиесілі.

Жылжымалы құрам мен жүкке еркін қол жеткізу теміржол көлігі қызметкерлерінің қылмыс жасауын, атап айтқанда жүктерді ұрлауды, негізінен олардың кәсіби немесе қызметтік міндеттерін орындау барысында тәуліктің кез келген уақытында жасайтындығын анықтайды. Қылмыскерлердің бұл санаты үшін, әдетте, алдын-ала дайындық процесі тән емес, олар жүкті ұрлау үшін барлық қолайлы жағдайларды пайдаланады: мысалы, жылжымалы құрамды техникалық немесе коммерциялық тексеру кезінде немесе тиеу-түсіру жұмыстарын орындау кезінде. Сонымен қатар, аталған адамдарға қылмысқа дайындалу үшін арнайы іс-шаралар жүргізудің қажеті жоқ, ең қолайлы уақыт пен қауіпсіз орынды таңдау жеткілікті.

Теміржол кешені бөлімшелерінің қызметкерлері пайда болған әртүрлі коммерциялық некелерді жиі өзгертеді, мысалы, жылжымалы құрам корпусының ақаулары мен ақаулары, жабық бүйірлік люктер, вагон корпусындағы Саңылаулар мен Бос орындар, есіктердегі Бос орындар, олардың пайдасына.

Теміржол көлігі қызметкерлерінің жүктерді ұрлауының айрықша белгісі- олар қылмыс орнын анықтауда қиындық туғызу үшін қылмыстың іздерін жасыруға бейім. Осы мақсатта жаңа запорнопломбалау құрылғысын салуға дейін әртүрлі әдістер мен әдістер қолданылады.

Тергеу практикасын талдау ұрлық жасалғаннан кейін көлік қызметкерлерінің арасынан ұрлаушылар ұрланған жүкті олардың жұмыс орнына тікелей іргелес жерлерде (бұталарда, қопаларда), сондай-ақ қызметтік

бөлмелерде, бос жылжымалы құрамдарда жасырады деген қорытынды жасауға мүмкіндік береді.

Сот практикасын талдау барысында біз теміржол көлігі қызметкерлерінің ішінен қылмыскерлердің басым көпшілігі бұрын сотталмағанын анықтадық (78%).

Қылмыстық істерді және басқа материалдарды зерделеу негізінде теміржол кешені бөлімшелерінің қызметкерлері негізінен топ құрамында жүк ұрлайды деген қорытынды жасауға болады. Қылмыстық топтар ұрлаушылар арасында әдетте бір ауысымда құрылады. Топтық ұрлықта белгілі бір қылмыстық тәжірибе алғаннан кейін, кейіннен көптеген адамдар қолайлы жағдай болған кезде жүктерді өз бетінше ұрлап кететіндігі тән.

Параграфтың соңында біз келесі тұжырымдарды тұжырымдаймыз:

1. Жүк ұрлығын жасайтын қылмыскер-темір жол көлігімен тасымалданатын бөтеннің мүлкін жасырын құқыққа қарсы ұрлық жасайтын, жұмыс алгоритмі мен теміржол инфрақұрылымының жылжымалы құрамының техникалық бөлігін нақты дағдылары мен білімі бар субъект.

2. Теміржол көлігінде жүк ұрлығын жасайтын адамдардың негізгі бөлігі - 18 бен 30 жас аралығындағы (59%), орта білімі бар (71,8%), некеге тұрмаған (57%), теміржол нысандарының жанында тұратын (80%) ер адамдар (95,8%). Кәмелетке толмаған қылмыскерлердің арасында әйел адамдар анықталған жоқ.

3. Зерттелетін қылмыстарды жасауға қатысы бар адамдардың көпшілігі теміржол көлігінің қызметкерлері болып табылады немесе болған (70,5 %).

4. Теміржол кәсіпорындарының қызметкерлері болып табылатын қылмыскерлер үшін топтарға бірігу тән, қылмыстар көбінесе көп эпизодты болып табылады.

5. Теміржол кешені кәсіпорындарының қызметкерлері болып табылмайтын адамдар мұндай ұрлықты жасау тәсілдері туралы білімнің болмауына байланысты мұнай өнімдерін ұрлауды өте сирек жасайды.

6. Жүктерді ұрлайтын адамдарды келесі қылмыстық типтер бойынша бөлуге болады: а) ситуациялық (50,8 %); б) ситуациялық криминогендік (32,1 %); в) дәйекті криминогендік (17,1 %).

2. ӘУЕ КӨЛІГІНДЕ ЖАСАЛҒАН ҰРЛЫҚТЫҢ КРИМИНАЛИСТИКАЛЫҚ СИПАТТАМАСЫ

2.1 Әуе көлігі криминологиялық зерттеу нысаны ретінде: проблеманы қою

Жүктерді тасымалдау кезінде жасалған қылмыстарды ашу және тергеу көліктегі желілік полиция органдарының алдында тұрған негізгі міндеттердің бірі болып табылады. Біздің қоғамдағы әлеуметтік-экономикалық өзгерістермен бірге жүретін қылмыстың өсуі қылмыстарды тергеудің жаңа формалары мен әдістерін іздеуге итермелейді.

Ұрлық-бұл көлік объектілерінен жүктерді ұрлаудың ең көп таралған түрі. Тергеу процесін қиындататын маңызды факторлардың ішінде мыналарды бөліп көрсетуге болады: тәулік бойы жұмыс режимі, жөнелтушіден алушыға жүктің уақытша-кеңістікте жүруінің едәуір ұзақтығы, қылмыстың осы түрін жасау мен жасырудың көптеген тәсілдерінің болуы, көлік қызметкерлерінің тікелей қатысуымен қылмыстар жасау.

Әуе көлігінде жасалатын ұрлықтарды білікті тексеру коммерциялық және жүк жұмыстарын, көлікті ұйымдастыруды, тасымалдау ережелерін, жүк-багажды қабылдау, жөнелту және беру операцияларының технологиясын, тасымалданатын құжаттарды ресімдеу тәртібін білуді талап етеді. Бұл полиция органдарының қызметкерлерінен үлкен ұйымшылдық пен жинақылықты, жұмыс уақытын дұрыс бөлуді, тергеу әрекеттері мен ұйымдастырушылық іс-шараларды жүргізу тактикасын мұқият ойластыруды талап етеді.

Тек, Астана қаласының әуежайындағы криминогендік ахуал 2022 жылы тұтастай алғанда (барлық түрлері бойынша) қылмыстық құқық бұзушылықтар санының 38,6% - ға (57-ден 79-ға дейін) өсуімен сипатталады (2021 жыл қорытындысымен салыстырғанда).

Ұрлық санының 28,6% - ға (7-ден 5-ке дейін) төмендеуі байқалады.

Оның ішінде 5 іс жүргізу аяқталды (5), сотқа жіберілді 2 (2), ақталатын негіздері бойынша тоқтатылды - 7 (6), ақталмайтын негіздер бойынша - 3 (3), сотқа дейінгі тергеп-тексеру мерзімі 0 (1) істер бойынша үзілді, қалғандары іс жүргізуде.

Осыған байланысты, ұрлықты сәтті тергеу тергеушінің осы қылмыстарды тергеудің криминалистикалық әдістерін иеленуіне және оларды шебер қолдануға байланысты. Әуе көлігінде жасалатын азаматтардың жеке мүлкін ұрлауды тергеу мәселелері, әрине, көлік полициясының нақты қызметіндегі өзекті бағыт болып табылады.

Бітіру біліктілік жұмысының мақсаты: әуе көлігінде жасалған ұрлықтарды тергеу ерекшеліктеріне байланысты теориялық және практикалық мәселелерді талдау және қылмыстың осы түрін тергеудің жеке әдістемесін нақтылау.

Осы мақсатқа жету үшін келесі міндеттер қойылды:

- әуе көлігінде жасалған ұрлықтың криминалистикалық сипаттамасының түсінігі мен мазмұнын талдау;

- әуе көлігінде ұрлық жасау әдісін қарастырылып отырған түрдегі қылмыстардың криминалистикалық сипаттамасының негізгі және жүйе құраушы элементі ретінде қарастыру;

- әуе көлігіндегі ұрлықтың сот-медициналық сипаттамасының басқа элементтерін қарастырыңыз;

- қаралатын санаттағы қылмыстар бойынша қылмыстық іс қозғаудың ерекшеліктерін қарау;

- көліктегі ұрлықты тергеудің бастапқы және кейінгі кезеңдеріндегі жеке тергеу әрекеттерінің тактикасының ерекшеліктерін зерттеу.

Криминалистикалық ғылымдағы «жеке әдістердің ішкі жүйесі ретінде» қылмыстардың криминалистикалық сипаттамасының түсінігі мен мазмұны туралы пікірталастар ондаған жылдар бойы жүргізіліп келеді. Осы үздіксіз

процестің нәтижесі берілген сот-медициналық категорияны түсінудегі салыстырмалы біркелкілік болып табылады.

Осыған қарамастан, қылмыстардың криминалистикалық сипаттамасы және оның тергеу әдістемесіндегі рөлі туралы даулар жойылмайды. Болып жатқан процестер қылмыстардың криминалистикалық сипаттамасы құбылысы әлі толық зерттелмегенін және оны одан әрі зерттеу негізінен өзекті екенін көрсетеді. Бұған 1987 жылдан бастап Р.С. Белкин, И.Е. Быховский және А.В. Дуловтың бастаған үздіксіз пікірталас дәлел бола алады. Сот-медициналық сипаттаманың мазмұны ерікті түрде түсіндіріледі, оның практикалық маңыздылығы туралы түсінік айқын гипертрофияға ұшырайды, оның көз алдында ол сот-медициналық әдістің барлық мәселелерін шешу үшін белгілі бір панацеяға айналады деген тұжырымнан.

Бұл жұмыста авторлар қылмыстардың ғылыми категория ретіндегі криминалистикалық сипаттамасының бар екенін жоққа шығармады, тек криминалистердің назарын «криминалистикалық сипаттама тұтас, біртұтас кешен ретінде тек корреляциялық байланыстар мен оның элементтері арасындағы қажетті тәуелділік орнатылған жағдайда ғана практикалық маңызы бар» деп аударды. Табиғи сипатта және сандық көрсеткіштерде көрсетілген және маңызды емес элементтерді қосу арқылы оның мазмұнын кеңейту мүмкіндігін теріс пайдаланбауға шақырылды.

Көлік объектілерінде жасалған ұрлықтың криминалистикалық сипаттамасының түсінігі мен мазмұны жағдайдың ерекшеліктеріне және осындай қылмыстарды жасау тәсіліне байланысты.

Көлікте жасалған ұрлықтың криминалистикалық сипаттамасын нақтылаудың маңыздылығы осы қылмыстардың үлкен таралуына және қылмыскерлерді анықтау мен әшкерелеудегі қиындықтарға байланысты. Бұл түрдегі қылмыстар олардың ашылуының төмендігімен сипатталады. Осы санаттағы қылмыстық істерді зерттеу және талдау нәтижесінде анықталған көлікте жүктерді ұрлау заңдылықтары криминалистикалық сипаттаманың

келесі элементтерін бөліп көрсетуге мүмкіндік береді: қылмыс жасау жағдайы (уақыт, орын, қорғау шарттары және т.б.) туралы ақпарат; қылмыс жасау тәсілі туралы; іздестіру механизмі туралы, қылмыстық қол сұғушылықтың мәні туралы; қылмыс жасаған адамдар туралы; жәбірленушінің жеке басы туралы.

Адамдар тобы жасаған тонау мен тонау шабуылдарының криминалистикалық сипаттамасы теориялық категория болып табылады, бірақ тергеу және жедел бөлімшелердің практикалық қызметінің нәтижелеріне негізделген. Қылмысты ашу мен тергеудің сәттілігі қылмыстардың сот-медициналық сипаттамаларын білуге тікелей байланысты.

2.2 Әуе көлігіндегі ұрлықтың криминалистикалық сипаттамасы

Әуе көлігіндегі ұрлықтың криминалистикалық сипаттамасын қылмыстың осы түрінің криминалистикалық маңызды белгілерін сипаттау жүйесі ретінде анықтауға болады, оларды жасау тәсілі мен жағдайының ерекшеліктерінде, қылмыскерлердің жеке басының типологиялық ерекшеліктері туралы түсінік беретін іздестіру механизмінде табиғи түрде көрінеді, олардың мақсаты оларды тиімді ашу мен тергеуді қамтамасыз ету болып табылады.

Осылайша, әуе көлігіндегі жүктерді ұрлаудың криминалистикалық сипаттамалары элементтерінің құрылымын қарастыра отырып, біз М.И. Курбатовтың айтқан көзқарасқа қосыламыз, ол келесі элементтер тобының криминалистикалық сипаттамасында көрінуді орынды деп санайды:

- ұрлық жасалатын жағдай;
- қылмыстық қол сұғушылықтың мәні;
- қылмыс жасау тәсілдері (оны дайындау, жасау және жасыру жөніндегі іс-әрекеттер);
- типтік құжаттар қылмыс туралы ақпараттың материалдық көзі ретінде;
- трек түзілу механизмі;

- қылмыскердің жеке басы.

Элементтердің көрсетілген тобы әуе көлігі объектілерінен мүлікті ұрлаудың криминалистикалық маңызды белгілерін, мән-жайларын және өзге де тән белгілерін барынша көрсетеді және оларды тергеудің мақсаттары мен міндеттеріне толық көлемде жауап бере алады.

Бұрын көлікте ұрлық жасағаны үшін сотталған және жаңадан жауапқа тартылған адамдардың жартысынан көбі осындай жолмен қылмыс жасағаны ұрлық жасау тәсілін зерделеу қажеттілігін көрсетеді.

Жүктерді ұрлауға дайындықты қылмыскердің (қылмыскерлердің) осы қылмысты жасауға деген шешімін сипаттайтын және жоспарды орындау үшін қолайлы жағдайлар жасауға (пайдалануға) бағытталған өзара байланысты әрекеттер жүйесі ретінде анықтауға болады.

Жүктерге жасалған қылмыстық қол сұғушылықтармен күресу тәжірибесін зерделеу мынаны көрсетті: шабуылдаушылардың едәуір бөлігі жүкті ұрламас бұрын оған мұқият дайындалады. Нақты қылмыстарды дайындау процесі көбінесе қылмыстың нақты жағдайына байланысты.

Жүк ұрлау әдісін қалыптастыруға әсер ететін факторлардың ішінде мыналарды атауға болады:

- ұрлаушының (ұрлаушылардың) жүк бағажына еркін және заңды қол жеткізу мүмкіндігі;

- жүк бағажының қорғаныш құрылғылары мен айлабұйымдарының немесе ыдысының коммерциялық жарамдылық дәрежесі;

- қатысушылардың болуы;

- жымқыру жоспарланған объектінің орналасқан жері (оның қашықтығы, қаңырап қалуы және т.б.);

- қылмысқа қатысушыларды рейстің келу уақыты, тұрақ кезеңі, әуе кемесінің орналасуы мен орын ауыстыру ерекшеліктері және т.б. туралы хабардар ету;

- жүктің сипаты, оның өлшемдері мен салмағы туралы зиянкестердің хабардар болуы;

- топ қатысушылары арасында объектісінен ұрлық жасау жоспарланып отырған әуе көлігі кәсіпорны қызметкерлерінің болуы.

Жүктерді ұрлауды дайындаудың ерекшеліктерін ұрлаушылардың әртүрлі топтарына қатысты бөлек қарастырған жөн.

Өз жұмысының түрі бойынша тасымалдау құжаттарына және жүкке еркін қол жеткізе алатын, бірақ оған жауапты емес көлік қызметкерлері үшін жүкті ұрлауға дайындықтың неғұрлым тән кезеңдері болып табылады:

а) қылмыстық қол сұғудың нақты объектісімен және нысанасымен алдын ала танысу;

б) қатысушыларды іздеу;

в) қылмыс жасау үшін өзге де жағдайлар жасау.

Қарастырылып отырған санаттағы адамдарда қылмыс жасалатын объектіні зерделеу, құжаттарды ұзағырақ (қылмыс жасау үшін талап етілетін) рәсімдеуді ұйымдастыру, кемені қылмыс жасау үшін ең қолайлы жерге маневрлеу, бөгде адамдардың бақылауын болдырмайтын өте кең мүмкіндіктер бар. Бұл үшін көбінесе технологиялық операциялар қолданылады: жылжымалы құрамды техникалық және коммерциялық тексеру; тиеу-түсіру жұмыстарын орындау; техникалық ақаулар мен ақауларды жою және басқалары.

Ұрлаушылардың осы санатына тән, олар бағалы жүктерді тану үшін осындай белгілерді, жүк багажында әр түрлі жапсырмалардың, жапсырмалардың, таңбалау белгілерінің болуын, жүк багажы ыдысының нақты мөлшерін және жүктердің белгілі бір түрлерін таңбалау ерекшеліктерін шебер қолданады.

Кейбір жағдайларда әуе кемелерін өңдейтін адамдардың арасынан ұрлаушылар (мысалы, тасымалдаушылар) құжаттарға қол жеткізе алатын көлік қызметкерлері (диспетчерлер, операторлар, жүргізушілер, техникалық

персонал, тексеру инспекторлары, кассирлер және т.б.) арқылы өздерін қызықтыратын жүктер туралы ақпарат алады.

Ұрлыққа қатысушыларды іздеу қылмыскерлерді дайындау жүйесіндегі тән кезең болып табылады.

Жүктерді тасымалдаудың заманауи технологиялық процесі және сұрыптау станцияларын автоматтандыру жүкті бір уақытта кешенді өңдеуге әртүрлі қызметтер мен станциялар қатысатындай етіп салынған. Бір-бірімен тікелей байланысы жоқ жүк жөнелту және жүк алу бойынша әр түрлі мамандардың өзара іс-қимылының бітпейтін, жоспарлы-ауыспалы процесі жүреді, бұл көп жағдайда ұрлық орнын анықтаудың ерекшелігі болып табылады (мысалы, жүк-багаждағы ұялы телефондар партиясынан жекелеген модельдерді ұрлау). Ұрлық фактісін анықтау, әдетте, жүк-багажды алған кезде немесе кейінірек, ыдыстың қаптамасы бұзылмаған жағдайларда орын алады, бұл қылмысты уақтылы ашу процесін едәуір қиындатады.

Жүк пен багажды өңдеуге тікелей қатысатын пошта-жүк және жолаушылар қызметтері қызметкерлерінің басым көпшілігі материалдық жауапкершілік болып табылатын әуе көлігінде жүктерді ұрлау одан да үлкен қиындық болып табылады. Көбінесе ұрлаушыларды топтарға біріктіру бригада мен Ауысым қызметкерлерінің бейресми байланыстарының болуына ықпал етеді. Кейде ұрлаушыларды топтарға біріктіру басқа жағдайлардан туындайды: ұрланғандардың көп мөлшері, жүкке қол жеткізуге кедергі келтіретін кедергіні жалғыз жеңе алмау.

Жүкті ұрлау үшін қолайлы жағдайларды қамтамасыз ететін басқа әрекеттердің ішінде біз мыналарды атаймыз:

- ұрлау объектісін ұрлаушылар үшін ыңғайлы және қауіпсіз жерге жылжыту;
- жүкке қол жеткізуге кедергі келтіретін кедергілерді жою;
- ұрлық жасау үшін қауіпсіз уақытты таңдау;
- жүктерді күзететін адамдардың іс-әрекеттерін бейтараптандыру;

- ұрланған мүлікті, сондай-ақ оны одан әрі сатуға болатын адамдарды жасыру орындарын алдын ала іздеу.

Әуе көлігі объектілерінде ұрлық жасау көп жағдайда әуежайдың жүк қызметінің қызметкерлері қылмыскерлер болып табылатындығымен сипатталады. Мұндай адамдар көбінесе жолаушылардың багажына немесе жүкке қатысты қылмыстар жасайды. Тиегіштер ұрлық жасаған кезде тиеу кезінде күзет кемшіліктерін пайдаланады.

Мәселен, мысалы, тиеу кезінде жүк тиеуші коммерциялық қоймада жүк алады, сонымен бірге жүк түрі мен саны көрсетілген әуе жүкқұжаттарын алады. Осыдан кейін алынған жүк қабылдап берушінің сүйемелдеуімен әуе кемесінің багаж бөліміне келеді, онда тасымалдаушылар бригадасы қабылдап берушінің, бортсеріктің, қауіпсіздік қызметі қызметкерлерінің және көлік полициясы қызметкерінің бақылауымен тиеуді жүргізеді. Бұл ретте екі жүк тиегіш багаж бөлігінің ішінде, ал қалғандары жүкті беруді жүзеге асырады. Тиеу кезінде бір жүк тиеуші багажды қабылдайды және жинайды, ал екіншісі орауыш таспаны ашады, орауыш таспаны кесіп тастайды және мүлікті ұрлайды, содан кейін кесу қайтадан таспамен жабыстырылады не болмаса сол қалпында жөнелтіледі.

Осылайша, ұсақ техниканы - қымбат маркалы ұялы телефондарды, камераларды, алтын зергерлік бұйымдарды және т.б. ұрлау жүзеге асырылады. Әрі қарай, межелі жерге келгеннен кейін жүк түсіріледі және жүк алушы талап еткенге дейін жүкті коммерциялық қоймаға орналастырады. Жүкті жүк алушыға беру кезінде ұрлық анықталады.

Мұндай қылмыстардың жасалу жолын тек жүк пен әуежайдың жөнелтілуінің және келуінің технологиялық процесін білу арқылы анықтауға болады. Мұндай қылмыстар жаппай жасалады. Оларды дайындау және жасау кезінде қаскүнемдер ұрлық анықталған жерде, яғни жүк алған кезде, демек, басқа қалада сотқа дейінгі тергеп-тексеру басталатындығына сенімді.

Астана, Алматы және Шымкент сияқты ірі қалалар үшін осындай қылмыстар барынша тән.

Көліктегі полиция қызметкерлерінің айтуынша, бұл ұрлықтардың артында көбінесе жалғыз ұрылар емес, жұмыс схемасы бойынша жұмыс істейтін әуежай қызметкерлерінің ұйымдасқан топтары тұрады.

Сарапшылар әуежайлар мен вокзалдар ұрлық жасау үшін ең танымал орындар болып қала беретінін, қылмыскерлер ұйымдасқан түрде әрекет ететінін атап өткен.

Көбінесе тізбек такси жүргізушісінен басталады, ол ықтимал пайданы жолаушының сыртқы келбеті бойынша бағалайды, содан кейін сыбайластарымен ықтимал жәбірленуші туралы ақпаратпен бөліседі. Әрі қарай, жолаушы әуежайдың кіреберісінде күтіледі және тексеру пунктіне дейін абайлап жүреді. Тізбектің келесі буыны-тартымды чемоданның белгілерін беретін тасымалдаушылар.

Қылмыскерлердің қызығушылығын, ең алдымен, қымбат чемодандар тудырады. Жолаушылар код құлыптарының сенімділігіне сенбеуі керек-қажетті ептілік болған кезде кез-келген багажды ашуға болады. Сырғымақпен жұмыс істейтін чемодандар сол сырғымақ арқылы оңай ашылатындығын ескереді.

ҚОРЫТЫНДЫ

Жүргізілген зерттеу бүкіл көлік жүйесінің осалдығын көрсетті, бұл тасымалданатын тауарлық-материалдық құндылықтардың сақталуын қамтамасыз етудің жаңа жолдары мен тетіктерін табуға мәжбүр етеді.

2015 жылдан 2023 жылға дейінгі кезеңде Қазақстан темір жолдарының аумағында жүктерді ұрлау динамикасын талдау жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлаудың жеткілікті жоғары және тұрақты көрсеткіштерін айғақтайды және тиісінше олардың алдын алу бірінші кезектегі міндет болып табылады. Жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлау жекелеген азаматтарға, ұйымдарға, кәсіпорындарға, мекемелерге де, жалпы мемлекетке де айтарлықтай зиян келтіреді. Мұның бәрі зерттелетін қылмыс түріне қарсы күресте алдын алу шараларын жетілдіру қажеттілігін көрсетеді. Автор жүргізген тасымалданатын жүктерге қылмыстық қол сұғушылық саласындағы бүгінгі таңда бар проблемаларды көп аспектілі талдау тасымалданатын жүктерді қорғау саласындағы мамандандырылған бөлімшелермен, сондай-ақ теміржол кешенінің кәсіпорындары мен ұйымдарымен, қоғамдық құрылымдармен өзара іс-қимыл жасай отырып, көліктегі полиция органдарының алдын алу қызметін жетілдіру бойынша кейбір тұжырымдар мен ұсыныстарды тұжырымдауға мүмкіндік берді.

Теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүктерді ұрлаудың негізгі жағдайларының жалпы сипаттамасымен танысу Көлік полициясының қызметкерлеріне жүктерге қылмыстық қол сұғушылықтың алдын алу шараларын ұйымдастыруды неғұрлым нақты құруға мүмкіндік береді.

Осылайша, жүктерді ұрлаудың типтік орындарын білу жүктерге қылмыстық қол сұғушылықтармен күрес жөніндегі жедел қызметкерлерге оларға ерекше назар аударуға және оларды сенімді жедел сүйемелдеуді ұйымдастыруға көмектеседі.

Атап айтқанда, жылжымалы құрамның болу орындары (сұрыптау, жөнелту, тұндыру және өзге де парктер мен жолдар, көрме және тиеу-түсіру жолдары) сияқты жүк объектілері ерекше назар аударуды талап етеді.

Жүргізілген зерттеу темір жол көлігі объектілерінде жүктерді ұрлауды жүзеге асыратын адамдардың ішінен басым көпшілігі темір жол көлігінің қызметкерлері болып табылатын 18 бен 30 жас аралығындағы адамдар және темір жол магистралінің жанында тұратын адамдар басым екені анықталды. Дәл осы санаттағы адамдарға алдын-алу мақсатында мұқият назар аудару керек.

Техникалық қызмет көрсету пунктінің (ТҚКП) слесарларының, поездар құрастырушылардың, вагондарды тексерушілердің қызметіне ерекше қызығушылық таныту қажет. Стационарлық объектілерде тиеу-түсіру жұмыстарының арақашықтықтарының қызметкерлері, сондай-ақ жүкке жауапты адамдар және оны қайта өңдеуді ұйымдастыратын өзге де тұлғалар, атап айтқанда қабылдап-тапсырушылар ерекше назар аударуға лайық. Жүк вагондарының жолсеріктері (мысалы, рефрижераторлық вагондардың механиктері) қылмыс жасау мүмкіндігін назардан тыс қалдырмау керек, олар зерттеуде анықталғандай, көліктің жүк объектілерінің жанында бола отырып, жүктерді ұрлайды және ұрланған заттарды қызметтік үй-жайларда немесе ілеспе жүктердің арасында жасырады.

Сонымен қатар, зерттеу барысында теміржол көлігі қызметкерлерінің топтық ұрлыққа жиі белсенді қатысатындығы анықталды, демек, жоспарланған, дайындалған немесе қазірдің өзінде жасалған жүк ұрлығы фактілері туралы уақтылы хабардар болу қажеттілігі туралы қорытынды жасалады.

Жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлау тәсілдері туралы мәліметтер практикалық органдар үшін үлкен қызығушылық тудыруы мүмкін.

Жүктерді ұрлаудың теміржол кешені инфрақұрылымының, ең алдымен жылжымалы құрамның ерекшелігіне байланысты тасымалданатын құндылықтарға ену тәсілі бойынша айрықша ерекшеліктері бар екені

анықталды. Қылмыстық қол сұғушылыққа неғұрлым бейім объектілер вагондар, платформалар, контейнерлер, цистерналар болып табылады.

Қылмыстық қол сұғушылықтардың нысанасы ең алдымен тұрмыстық техника, мұнай өнімдері, автомобиль және өзге де қосалқы бөлшектер, тамақ өнімдері, спирттік ішімдіктер және т. б. болып табылады.

Зерттеу жүк ұрлығының криминологиялық сипаттамасының айрықша ерекшеліктерін, зерттелетін қылмыс жасаушылардың сипаттамаларын, олардың жасалуын анықтайтын факторларды, сондай-ақ жүк тасымалдау саласында ұрлықтан зардап шеккен адамдардың сипаттамаларын анықтады.

Зерттеу нәтижелері темір жол көлігімен тасымалданатын жүктерді ұрлаудан жәбірленушілерді құрбан ету процесіне бірқатар субъективті факторлар ықпал ететінін көрсетті, мысалы, «ҚТЖ «ҰК» АҚ белгілеген жүктерді тасымалдау ережелерін сақтамау, жылжымалы құрам тасымалдайтын мүлікке қарапайым сақтық шараларын елемеу, бұл олардың қылмыс жасамас бұрын олардың мінез-құлқына әсер етті (сенімді БПҚ болмауы, жүкті уақтылы алмау, құрамды техникалық ақаулы жағдайда беру және т.б.). Теміржол көлігінде жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлаудың алдын алу мынадай негізгі өлшемшарттарға сәйкес іске асырылуы тиіс:

- қоғам өмірінің әлеуметтік-экономикалық, құқықтық және адамгершілік-мәдени салаларындағы ауытқулар мен қайшылықтарды жою, олардың мақсаты қарастырылып отырған қылмыс түрін жасауды анықтайтын факторларды азайтуға бағытталған;

- жүктерді ұрлауға қабілетті адамдарға; жылжымалы құрамға немесе жүкке қол жеткізген (бар) адамдарға; тасымалдау процесіне қатысушы болып табылатын адамдарға әсер ету;

- теміржол кәсіпорындары мен жүк тасымалдауды жүзеге асыратын ұйымдардың өндірістік қызметіндегі көптеген кемшіліктерді жою; жылжымалы құрам паркін жаңғырту;

- көлік полициясы органдарының аумақтық ПО-мен, тасымалданатын жүктерді күзету және сүйемелдеу жөніндегі мамандандырылған бөлімшелермен, теміржол көлігі объектілерінің әкімшілігімен, қоғамдық құрылымдармен (бірлестіктермен) өзара іс-қимыл деңгейін арттыру.

Теміржол көлігі объектілерінде жасалатын жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлаудың алдын алуда көлік полициясының қызметкерлеріне елеулі рөл берілетіні күмән тудырмайды. Көліктегі полиция департаменті органдарының жүктерді ұрлаудың алдын алу жөніндегі қызметін жақсарту мақсатында мынадай шараларды қабылдау қажет:

1) көліктегі полиция қызметкерлерінің кәсіби дағдылары мен дағдыларын жақсарту;

2) көлік полициясы қызметкерлерінің қызметі жүктерді өңдеумен тікелей байланысты қызметкерлермен, сондай-ақ тасымалдау процесінің өзге де қатысушыларымен жеке түсіндіру профилактикалық жұмысы;

3) темір жолдың неғұрлым криминогенді учаскелерін анықтау және осы учаскелерде мамандандырылған бөлімшелер мен қоғамдық құрылымдарды тарта отырып құрамдарды күшейтілген күзетуді пайдалану;

4) жолдың қызмет көрсетілетін учаскесінде немесе жүк объектісінде ұрлық динамикасын зерделеу, қылмыстардың неғұрлым кең таралған орындары мен тәсілдерін анықтау, ұрланған тауар-материалдық құндылықтарды өткізу арналарын анықтау;

5) жүк тасымалы саласындағы қылмыстар туралы жасырын көздерден келіп түсетін жедел ақпаратқа уақтылы және сапалы тексеру жүргізу;

6) өз қызметінде жұртшылықты, атап айтқанда, теміржол кешені қызметкерлерінің қатарынан кеңінен қолдану;

7) жұмыста ішкі істер органдарының әртүрлі бөлімшелері қол жеткізген озық тәжірибені пайдалану.

Осы диссертациялық зерттеуде жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлаудың алдын алу сияқты көп қырлы мәселенің барлық кемшіліктері

анықталмағаны анық, осы алдын алу қызметі субъектілерінің, оның ішінде көлік полициясы органдарының барлық кемшіліктері атап өтілмеген.

Негізгі басты проблемалардың бірі-осалдықтың жоғары деңгейі және теміржол көлігінің ұрлық жасаудан қорғалуының төмен деңгейі, әуе кемесінің ішінде және оның багаж бөлігінде орнатылған бейнекамералардың болмауы.

Бұл инфрақұрылымды қылмыскерлер үшін тартудың себептері келесідей болып көрінеді:

- темір жол көлігі объектілерінде уақытша немесе тұрақты сақтау орындарында болатын немесе темір жол құрамдарымен тасымалданатын үлкен материалдық құндылықтар шоғырланған;

- тасымалдаудың жоғары динамикасы, бұл қылмыскерлердің маневрлік қабілетін едәуір арттырады, оларға үнемі қоныс аударатын жолаушылардың үлкен массасымен бірігуге және қылмыс жасалған жерден тез жасырынуға мүмкіндік береді;

- теміржол және әуе көлігі объектілерінің (әуежайлар, вокзалдар, станциялар, сақтау камералары және т.б.) жұмыс режимі оларға тәулік бойы, оның ішінде қылмыскерлердің де келуіне мүмкіндік береді;

- авиакомпания жолаушыларының багажының оңай қол жетімділігі (арнайы қаптардың болмауы);

- әуе кемесінің ішінде және оның багаж бөлігінде орнатылған бейнекамералардың болмауы.

Мұндай проблема осы зерттеуде жалпы контексте қарастырылған теміржол және әуе көлігіндегі жүктерді ұрлаудың кейбір аспектілерін тереңірек зерттеуді қамтиды.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

1. Қазақстан Республикасының Конституциясы, 1995 жылы 30 тамызда республикалық референдумда қабылданды, Қазақстан Республикасы Парламентінің Жаршысы, 1996 жылғы N 4, 217-күжат. [Электрондық деректер] // - Қол жеткізу режимі: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1300000135> (жүгінген күн: 02.04.2023ж.)
2. Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексі, 2014 жылғы 3 шілдедегі №226-V ҚРЗ, «Егемен Қазақстан» 09.07.2014ж. №132. [Электрондық деректер] // - Қол жеткізу режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1400000226> (жүгінген күн: 02.04.2023ж.)
3. Қазақстан Республикасының Қылмыстық-процестік кодексі, 2014 жылғы 4 шілдедегі № 231-V ҚРЗ, «Егемен Қазақстан» 10.07.2014ж., №133. [Электрондық деректер] // - Қол жеткізу режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1400000231> (жүгінген күн: 02.04.2023ж.)
4. Бөтеннің мүлкін заңсыз иемдену жөніндегі істер бойынша сот тәжірибесі туралы, Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының 2003 жылғы 11 шілдедегі N 8 нормативтік қаулысы. [Электрондық деректер] // - Қол жеткізу режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P03000008S> (жүгінген күн: 02.04.2023ж.)
5. Құқық бұзушылық профилактикасы туралы Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 29 сәуірдегі № 271-IV Заңы, «Егемен Қазақстан» 2010 жылғы 12 мамырдағы №181-183. [Электрондық деректер] // - Қол жеткізу режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z100000271> (жүгінген күн: 02.04.2023ж.)
6. Қазақ КСР-нің 1959 жылғы 22 шілдедегі Қылмыстық Кодексі (өзгертулер мен толықтырулармен). Күші жойылды-ҚР 16.07.97 ж. № 168-1 Заңына сәйкес / / ақпараттан қол жеткізу.- «Әдшет» құқықтық жүйесі. [Электрондық деректер] // - Қол жеткізу режимі: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K590002000> (жүгінген күн: 02.04.2023ж.)
7. 23. Ресей Федерациясы Жоғарғы Соты Пленумының 2002.12.27 № 29 (24.05.2016 ж.ред.) «Ұрлық, тонау және тонау істері бойынша сот практикасы

туралы» қаулысы //оң жақтан қол жеткізу.- «КонсультантПлюс» құқықтық жүйесі.

8. Е.О. Алауханов, З.С. Зарипов «Қылмыстың алдын алу». Оқулық. Алматы, 2008. – 373б.
9. Алексеев А.И., Герасимов С.И., Сухарев А.Я. Криминологическая профилактика: теория, опыт, проблемы. М., 2001. -496 с.
10. Андреева Л.А., Волженкин Б.В., Пинчук В.И. Квалифицированные виды хищения социалистического имущества. Л., 1986. - 41 с.
11. Антонян Ю.М. Социальная среда и формирование личности. М., 1975. - 160с.
12. Антонян Ю.М. «Личность преступника». Криминология: учебник / под ред. В.Н. Кудрявцева, В.Е. Эминова. 4-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2009.- 800с.
13. Антонян Ю.М., Кудрявцев В.Н., Эминов В.Е. «Личность преступника». СПб, 2004. - 366с.
14. Антонян Ю.М., Эминов В.Е. «Личность преступника». Криминологическое исследование. М.: Норма: Инфра-М, 2010. -368с.
15. Архипцев Н.И. «Преступления против собственности»: Практическое пособие для судей. - Белгород: Изд-во БелГУ, 2003. - 106с.
16. Ч. Беккария «Қылмыстар мен жазалар туралы». М.: КСРО НКЮ заңды баспасы. 1939. - 464б.
17. Е.Бекмаханов «Қазақстан ХІХ ғасырдың 20-40 жылдарында»: оқу. / Е.Бекмаханов. - Алматы: Қазақ университеті 1992. – 390б.
18. Боголюбова Т.А. «Современные проблемы теории предупреждения преступности в российском обществе»: сборник материалов круглого стола / под общ. ред. Т. Л. Козлова. М., 2014.
19. А.И.Жауынгерлер «Меншікке қарсы қылмыстар» - Санкт-Петербург.: Баспасөз заң орталығы, 2002 ж. – 775б.

20. А.В. Боков «Қылмысқа қарсы күресті ұйымдастыру». Монография. М., 2003. - 175б.
21. М.Ю.Васьков, В.В.Князев, Н.И.Сазонова, И.Ю. Свешникова «Шет елдер полициясының қылмыстың алдын алуға қатысуы». М., 2007. - 156б.
22. В.Л. Владимиров «Заң қорғауындағы социалистік меншік»/ В.А.Владимиров, Ю.И. Ляпунов. М.: Заң. Жарық., 1979. - 200б.
23. Б.В. Волженкин «Қызметтік қылмыстар». Монография. - М.: Заң, 2000. - 368б.
24. Б.С. Волков «Қылмыскердің жеке басы қылмыстық-құқықтық және криминологиялық зерттеу»/ғылыми пән ретінде. Волков Б. С. - қазан басылымы.ун-та, 1972. - 187б.
25. Л.Д. Гаухман «Қылмыстық қауымдастықты (қылмыстық ұйымды) ұйымдастыру үшін қылмыстық жауапкершілік» [Мәтін]: түсініктеме/л.д. С.В. Гаухман, Максимов. - Мәскеу: Юринфор, 1997. - 27б.
26. М.А. Гельфер «Азаматтардың жеке меншігіне қарсы қылмыстар». Оқу құралы / М.А.Гельфер; Отв. ред.: Б.В. Здравомыслов - М.: РИО ВУЗИ, 1987. - 38б.
27. Н.Головкина, А.Потоцкий «Құқық бұзушылықтың алдын алу бағдарламаларын әзірлеудің шетелдік тәжірибесі». М.: Заң мұрағаты. 2014. - 18б.
28. Грехем Д. «Стратегии предупреждения преступности в Европе и Северной Америке» / Д. Грехем, Т. Беннет. - Хельсинки : НЕЦМ, 1995. - 138с.
29. «Новое советское уголовное законодательство»: Особ. часть. (Сопоставит. анализ). Учеб. пособие / П.И. Гришаев. - М. : ВЮЗИ, 1983. -59с.
30. Дагель П.С., Котов Д.П. «Субъективная сторона преступления и ее установление». Воронеж: Изд. Воронежского университета, 1974. - 243с.
31. Дагель П.С. «Учение о личности преступника в советском уголовном праве». Учебное пособие / Дагель П.С. - Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1970. - 132 с.

32. Долгова А.И. Қылмысқа қарсы стратегияны әзірлеу мәселелері. Кітапта. // Қылмыс: күрес стратегиясы. М., 1997. - 256 б.
33. Завидов Б.Д. Ұрлық: қылмыстық-құқықтық талдау. М., 2002. - 157 б.
34. Загородников И.И. Кеңестік қылмыстық құқық. Жалпы және ерекше бөліктер. - М., 1976. - 568 Б.
35. Змиев Б. Қылмыстық құқық. Бөлім Ерекше. Т. 1. Жеке адамға және мүлікке қарсы қылмыстар. Қазан, 1923. - 63 б.
36. Долгова А.И. «Проблемы разработки стратегии борьбы с преступностью». В кн. // Преступность: стратегия борьбы. М., 1997. - 256 с.
37. Карпец И.И. «Проблема преступности». М., 1969. - 167 с.
38. Карпова Н.А. «Хищение чужого имущества: вопросы квалификации и проблемы дифференциации уголовной ответственности». М., 2011. - 184 с.
39. Кочои С.М. «Ответственность за корыстные преступления против собственности». Учебно-практическое пособие. Издание 2-е, доп. и перераб. М., 2000. - 288 с.
40. Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексіне түсініктеме. - Алматы: «Норма-К» ЖШС баспасы, 2016. - 752 б. [Электрондық деректер] // - Қол жеткізу режимі: <https://online.zakon.kz/Document/?doc> (жүгінген күн: 02.04.2023ж.)
41. Криминология / ред. В.Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. М., 2002. 176б.
42. Криминология. Оқулық / Аванесов Г.А. - 2-ші басылым., қайта өңдеу. және қосымша.-М.: Акад баспасы. КСРО ПМ, 1984. – 500б.
43. Криминология: оқулық / ред. В.Н. Кудрявцева, В.Е. Эминова. М., 1995. - 512б.
44. Криминология: оқулық / жалпы. ред. В.Н. Бурлакова, В.П. Сальникова, С.В. Степашина. Санкт-Петербург., 1999. - 576 б.
45. Криминология: Жоғары оқу орындарына арналған оқулық / [А.И. Алексеев және т.б.]; ред. А.И. Долгова. - М.: НОРМА: ИНФРА-М, 1999. – 780б.

46. Криминология: оқулық / ред.Н. Ф.Кузнецова, В.В. Лунеева. М., 2004. – 640б.
47. Криминология: жоғары оқу орындарына арналған оқулық / жалпы. ред. А.И. Борыш. 3-ші басылым. және қосымша-М.: Норма, 2005. – 912б.
48. Криминология: жоғары оқу орындарына арналған оқулық / ред. проф. В.Д. Малкова- 2-ші басылым., қайта өңдеу. және қосымша. - М.: «Әділет» жақ, 2006. – 528б.
49. Криминология: оқу. университеттерге арналған нұсқаулық / Г.И. Богуш [және т.б.]; ред. Н.Ф. Кузнецова. - М.: Даңғыл, 2008. - 328 б.
50. Криминология: оқулық / ред. В.Н. Кудрявцева және Б.Е. Эминова. М., 2009. - 800 б.
51. Криминология: жоғары оқу орындарына арналған оқулық / ред. проф.В.Д. Малкова - 4-ші басылым., қайта өңдеу. және қосымша. - М.: «Әділет» жақ, 2011 ж. - 544 б.
52. А.Н. Круглевский «Мүліктік қылмыстар». Санкт-Петербург., 1913. -559 б.
53. В.Н. Кудрявцев «Қылмыстың генезисі». Криминологиялық модельдеу тәжірибесі: оқу құралы. - М.: Форум; Инфра-М, 1998. - 216 б.
54. В.Н. Кудрявцев «Қылмыстың объективті жағы». Монография. - М.: Мемлекеттік Юрисдат, 1960. - 244 б.
55. Криминологиядағы себептілік. «Жеке қылмыстық мінез-құлық құрылымы туралы» / В.Н. Кудрявцев - М.: Заң. Жарық., 1968. - 176 б.
56. В.Н. Кудрявцев «Құқық бұзушылықтардың себептері» /В.Н. Кудрявцев; Ғылым Академиясы.
57. КСРО. Мемлекет және құқық институты. -М.: Ғылым, 1976. -286б.
58. С.В. Кудрявцев «Жанжал және зорлық-зомбылық» / С.В. Кудрявцев. - М.: Ғылым, 1991. - 174 б.
59. Н.Ф. Кузнецова «Криминологиялық детерминация мәселелері». - М.: Мәскеу университетінің баспасы, 1984. - 208 б.

60. «Кеңестік қылмыстық құқық курсы» / А.А. Пионтковский; редкол: А.А. Пионтковский, П.С. Ромашкин, В.М. Чхиквадзе. - М.: Ғылым, 1970. -516 б.
61. «Кеңестік криминология курсы»: пән. Әдістеме. «Қылмыс және оның себептері». Қылмыскер. - М.: Заң. Жарық., 1985. - 416 б.
62. Қылмыстық құқық курсы. Ерекше бөлігі. 3 том. Жоғары оқу орындарына арналған оқулық / ред. Г.И. Борзенкова, В.С. Комисарова. М.: Айна-М, 2002. - 660 б.
63. Лекарь А.Г. «Профилактика преступлений» / А.Г. Лекарь. - М.: Юрид. лит., 1972. - 104 с.
64. Литовиченко В.Н. «Уголовная ответственность за кражу личного имущества». - М.: ВЮЗИ. 1975. - 242 с.
65. Блувштейн Ю. Личность преступника. - М.: Юрид. лит., 1975. – 270 с.
66. Қылмыстық мінез-құлық механизмі. - М., 1981. - 248 б.
67. Милуков С.Ф. Қылмысты анықтайтын факторлар / / Криминология: оқулық / ред. В. Н. Бурлакова, Н.М. Кропачева. Санкт-Петербург.: "Питер", 2002. - 432 б.
68. Миненок М.Г., Миненок Д.М. Өзімшілдік: криминологиялық және қылмыстық-құқықтық мәселелер. - С. - Пб.: Заң. баспасөз орталығы, 2001. - 367 б.
69. 72. Михайленко П.П., Гельфанд И.А. Қылмыстың алдын алу - қылмысты жою үшін күрестің негізі. - М.: Заң. Жарық., 1964. - 203 б.
70. Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексін қолдану бойынша ғылыми-практикалық нұсқаулық / ред. В. М. Лебедев. - М.: Норма, 2005. - 928 Б.
71. Нұртаев Р.Т. Жаһандану ауқымын кеңейтуге байланысты қылмыстық сын-қатерлерге қарсы тұрудағы қазіргі мемлекеттің рөлі. - Алматы. 2003. - 256 б.
72. Ожегов С.И. орыс тілінің сөздігі. - М., 1982. - 816 Б.
73. Ресейдің қылмыстық құқығы. 2 Т.Т. 2. Ерекше бөлім / ред. Г.Н. Борзенкова, Л.В. Иногамова-Хегай. М., 2003. - 672 Б.

74. Ресейдің қылмыстық құқығы. Ерекше бөлігі. Т.2. / Ред, Л.И. Рарога. - М., 2004. - 896 с.
75. М.А. Сәрсембаев «Қазақ хандығы ортағасырлық дәуірдің Егемен мемлекеті ретінде». - Астана: «Қазақстан Республикасының Заңнама институты» ММ, 2015. - 342 б.
76. Жетім С.И. «Социалистік меншікке қарсы қылмыстар және олармен күрес». - Воронеж, 1968. - 204 б.
77. Қ.А. Мәми Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының 2000-2002 жылдар аралығындағы қылмыстық істер бойынша сот практикасы - Алматы: «Би-Логистика» ЖАҚ, 2003. - 191 б.
78. Сот реформасы // X - XX ғасырлардағы Ресей заңнамасы. Т.8. - М.: Заң әдебиеті, 1991. - 496 б.
79. Ю.В. Сычев «Микроорта және тұлға: философиялық және социологиялық аспектілер». - М.: Ой, 1974. - 191 б.
80. Н.С. Таганцев «Бейбітшілік судьялары жазалайтын жарғы». - Санкт-Петербург., 1909. - 570 б.
81. «Қылмыстың алдын алудың теориялық негіздері. - М.: Заң. Жарық., 1977. – 256б.
82. 89. «Теміржол көлігі туралы», Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 8 желтоқсандағы N 266 Заңы, Қазақстан Республикасы Парламентінің Жаршысы, 2001 ж., N 23, 315-құжат; «Егемен Қазақстан» 2001 жылғы 20 желтоқсан N 292 [Электрондық деректер]//- Қол жеткізу режимі: <http://10.61.42.188/kaz/docs/Z010000266> (жүгінген күн: 02.04.2023ж.)
90. «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы», Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 21 қыркүйектегі №156 Заңы, Қазақстан Республикасы Парламентінің Жаршысы, 1998 ж., №24 [Электрондық деректер]//- Қол жеткізу режимі: <http://10.61.42.188/kaz/docs/Z940007000> (жүгінген күн: 02.04.2023ж.)
91. Х.Д. Аликперов, «Темір жол көлігінде жүктерді ұрлау біліктілігінің қылмыстық-құқықтық мәселелері», Баку: Азернешр., 1986. – 129б.

92. Н.Н. Баранов, «Темір жол көлігінің жылжымалы құрамынан жүктерді ұрлау туралы істер бойынша алғашқы тергеу іс-қимылдарын және жедел-ізвестіру іс-шараларын жүргізу бойынша қысқаша нұсқаулық», ВНИИ МВД СССР, 1981. – 41б.

«БЕКІТЕМІН»
 Астана қаласының
 Авиациялық көлік прокуроры
 К. Ақылбек
 «22» ақпан 2023 жыл



АКТІСІ

диссертациялық зерттеу нәтижелерін практикалық қызметке енгізу

Комиссия құрамында:

Төрағасы: Астана қаласының Авиациялық көлік прокурорының орынбасары Д.К. Жардемов, комиссия мүшелері: Астана қаласының Авиациялық көлік прокуратурасының аға прокурорлары Д.М. Абатов және А.Ш. Сәтілда.

Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының жанындағы Құқық қорғау органдары академиясының магистранты Б.Ж. Байбуллиннің «Көліктегі бөтен мүлікті ұрлауды тергеу мәселесін зерттеу» тақырыбын практикаға енгізу үшін маңызды деп санайтыны туралы осы актіні жасадық.

Астана қаласының Авиациялық көлік прокуратурасын практикалық қызметке енгізу нысаны: мүліктік құқық бұзушылық туралы істер бойынша сот-тергеу практикасын жетілдіру.

Төрағасы:

Астана қаласының Авиациялық
көлік прокурорының орынбасары

Д.К. Жардемов

Комиссия мүшелері:

Астана қаласының Авиациялық
көлік прокуратурасының аға прокуроры

Д.М. Абатов

Астана қаласының Авиациялық
көлік прокуратурасының аға прокуроры

А.Ш. Сәтілда