

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ІШКІ ІСТЕР МИНИСТРЛІГІ**

**МАҚАН ЕСБОЛАТОВ атындағы
АЛМАТЫ АКАДЕМИЯСЫ**

Е.Т. АБИЛЕЗОВ., Ә.Б. БЕЙСЕНБАЙ

**АВТОМОБИЛЬДІ НЕМЕСЕ ӨЗГЕ ДЕ КӨЛІК
ҚҰРАЛДАРЫН ЖЫМҚЫРУ МАҚСАТЫНСЫЗ
ҚҰҚЫҚҚА СЫЙЫМСЫЗ ИЕЛЕНУДІ АШУДЫ
ҰЙЫМДАСТЫРУ МЕН АНЫҚТАУ**

Оқу құралы



Алматы 2022

ӘОЖ 343.98
КБЖ 67.52
А14

Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы
академиясы ғылыми-әдістемелік кеңесінің шешімімен басуға
мақұлданған

Пікір жазғандар:

А.Б. Шарипова – Әль-Фараби атындағы ҚазҰУ Қылмыстық құқық,
қылмыстық іс жүргізу және криминалистика кафедрасының з.ғ.к.,
доценті.

А.К. Батырбаев – Қазақстан Республикасы М. Есболатов атындағы
Алматы академиясы ҚҚҚДЖЖК кафедрасының доценті, полиция
полковнигі.

А14 Е.Т. Абилезов., Ә.Б. Бейсенбай. Автомобильді немесе өзге де
көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленуді
ашуды ұйымдастыру мен анықтау. Оқу құралы. – Алматы: ҚР ІІМ
М. Есболатов атындағы Алматы академиясының ҒЗЖРБЖҰБ, 2022.
– 154 б.

ISBN 978-601-360-033-8

Оқу құралында, автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын
ұрлау мақсатынсыз заңсыз иеленуді ашуды ұйымдастыру мен анықтау
мәселесіне талдау жасалған. Автомобильді немесе өзге де көлік
құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленуді ашуды
ұйымдастыру мен анықтаудың маңыздылығы және олардың
қылмыстылықпен күресудегі алатын орны қарастырылған.
«Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз
құқыққа сыйымсыз иеленудің жасалу сипаттамасы мен жасалуы
себептері жағдайлары және алдын алудың жолдары талқыланады.

Оқу құралы құқық қорғау органдарының қызметкерлеріне, жоғары
оқу орындарының оқытушыларына және курсанттарына
(тыңдаушыларға) арналған.

ISBN 978-601-360-033-8

ӘОЖ 343.98
КБЖ 67.52

©Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов
атындағы Алматы академиясы, 2022.

БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР

ҚР – Қазақстан Республикасы
ҚК – Қылмыстық кодекс
ЖІҚ – жедел-іздігіру қызметі
ҚПК – Қылмыстық процестік кодексі
ІО – ішкі істер органдары
ҚІО – көліктегі ішкі істер органдары
ҚАІО – қалалық, аудандық ішкі істер органдары
ІМ – Ішкі істер министрлігі
ІД – Полиция департаменті
ҚІД – Көліктегі ішкі істер департаменті
ЖІБ – Жол полициясының басқармасы
ЖІБ – Жол полициясының бөлімшесі
ІБ – Ішкі істер басқармасы
ҚІД – қалалық полиция департаменті
ЖІШ – жедел-іздігіру іс-шаралары
ААІЖ – автоматтандырылған ақпараттық-іздіу жүйесі
ЖБІ – Жедел басқару орталығы
БЖҒМ – Білім және ғылым министрлігі
ӘМ – Әділет министрлігі
ҚАЖК – Қылмыстық-атқару жүйесінің комитеті
ТБ – тергеу бөлімі
ҚПА – криминалды полиция аппараттары
ҚІБ – криминалды полиция басқармасы
ҚІБ – криминалды полиция бөлімшесі
ҰҚК – Ұлттық қауіпсіздік комитеті
ТҚБ – Техникалық қызмет басқармасы
ҚАЕ – Криминалды ақпарат есебі

КІРІСПЕ

Соңғы жылдары қылмыстық-құқық бұзушылықтардың құрамында мүлікке қарсы қылмыстардың деңгейі жыл сайын 8-10% төмендеуде, дегенмен де осы санаттағы қылмыстық-құқық бұзушылықтардың өсуіне ықпал ететін себептер мен факторларды жоюға арналған тәсілдердің жүйелілігін әлі де болса қалыптастыру қажет етіледі.

Қылмыстық-құқық бұзушылықтар туралы заңнама аясында, мүліктік қылмыстарды анықтау, ашу, алдын алуға қатысты жедел-ізвестіру қызметін ұйымдастыруды жетілдіру қажет етіледі.

Қазақстан Республикасында және алыс-жақын шетел мемлекеттерінде көкейкесті тұрғыда белең алып отырған құқық бұзушылық түрлерінің бірі автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу болып табылады.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жасаған тұлғалар бөтеннің мүлкіне қол сұғып қана қоймай, мемлекеттің экономикалық тұрақтылығына да едәуір нұқсан келтіреді. Сондықтан автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иеленіп алуға қарсы әрекет ету ішкі істер органдарының қызметіндегі маңызды бағыттардың бірі болып табылады.

Жыл сайын өзінің мүмкіндіктерін кеңейте түскен автомобиль және өзге де көлік құралдарының өндірісі жылдам дамып келе жатқан өндіріс түрлерінің қатарына жатады. Автокөлік құралдарының жалпы санының арта түсуімен байланысты автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иеленіп алу бара-бара кеңінен көрініс алып келеді.

Статистикалық мәліметтердің тек қылмыстылықтың деңгейін емес, сондай-ақ қылмыстық ізге түсу органдарының аталған қылмыстарға әсер етуін көрсететінін, атап өту керек.

Біздің жүргізген зерттеу нәтижесінде, қылмыстың аталған түрлерін зерттеуге негіз болатын кешенді себептер анықталды. Олар болып:

- аталған қылмыс түрлерінің үздіксіз өсуі;
- қылмыстарды дәрежелеудегі пайда болаған олқылықтар;
- кең тұрғыдағы таралуы;
- қылмыстық әрекеттерді саралаудың әсіресе алғашқы сатыдағы қиындығы.

Қылмыстық құқық бұзушылықтың бұл түрін зерттеу барысында мүлікке қылмыстарды ашу және тергеумен байланысты тергеу бөлімдерінің қызметінің және жедел іздестіру қызметкерлерімен өзара әрекеттесіп қызмет жасауының тиімділігі туралы мәселелерді кешенді қарастыруға мүмкіндік берді.

Құқықтық статистиканың мәліметтерінің негізінде жүргізілген салыстыруға сәйкес, аталмыш жылдар аралығында жасалған құқық бұзушылықтарды салыстыра келе, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаумен байланысты келесідей ақпарат анықталды: егер де 2018 жылдың нәтижесінде бұл көрсеткіш 264 болса, 2019 жылы 817 жеткен, яғни 2020 жылдың нәтижесінде – автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаумен байланысты құқық бұзушылықтардың саны – 6553 фактіге өскені байқалады, яғни, атап айтқанда, көрсетілген құқық бұзушылықтар төрт есе өскен десек те болады. Ал автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу бойынша 2020 жылмен 2021 жылғы көрсеткіштерді салыстыратын болсақ, келесідей деректер алынады: егер де 2021 жылдың нәтижесінде автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың 2151 фактісі тіркелсе, 2020 жылы 3110 фактісі көрініс алған, яғни 2021 жылдың нәтижесінде автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға байланысты құқық бұзушылықтардың саны 1007 фактіге, яғни бір жарым есеге өскені байқалады. Сондай-ақ аталмыш мәселенің ең жоғарғы көрсеткіші 2021 жылы көрініс алған [1].

Қазақстан Республикасы Бас Прокуратурасының жанындағы ҚСЖАЕКЕ бойынша берілген мәліметтерде ұрлық құқық бұзушылығы (Қазақстан Республикасының ҚК-нің 188-ші бабы) ішінара жіктелмеуіне байланысты.

Автомобильді және өзге де көлік құралдарының ұрлығы немесе мал ұрлығы, ұялы телефондар ұрлығы деп жеке-жеке жіктеліп көрсетілетін, ал қазіргі күнде нақты түрлерге бөлінбей, жалпыламалық тұрғыда «ұрлық» санатымен көрсетіліп келеді. Ал жергілікті ПО оларды өздері жіктеуге мәжбүр болады. Бұның қызығушылық туғызып отырған құқық бұзушылықтарға байланысты 2015 жылдан бері қарай нақты да толық мәлімет алу мүмкіндігін жоққа шығарғаны хақ. Аталмыш жағдай да өзекті мәселелердің қатарынан орын алатыны анық. Бұны сұрау жүргізілген ПО практикалық қызметкерлерінің басым бөлігі (76%) растап отыр, ал қалғандары (34%) бұндай мәселелермен әлі кездеспегенін көрсетті.

Жоғарыда аталған өзекті мәселелер автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескерту мен ашу бойынша ПО-ның жедел бөліністері қызметінің ұйымдастырылуын және тактикасын жан-жақты зерттеуге негіз болды.

1 АВТОМОБИЛЬДІ НЕМЕСЕ ӨЗГЕ ДЕ КӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫН ЖЫМҚЫРУ МАҚСАТЫНСЫЗ ҚҰҚЫҚҚА СЫЙЫМСЫЗ ИЕЛЕНІП АЛУДЫҢ ЖАЛПЫ ТҮСІНІГІ, ЖЕДЕЛ-ІЗДЕСТІРУШІЛІК СИПАТТАМАСЫ

1.1 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың жалпы түсінігі, жедел-ізвестірушілік сипаттамасы

Автомобиль немесе өзге де көлік құралы, тез дамыған пайдалы қарым-қатынастың қажетті түрі ретіндегі еліміздегі көлік құралы жүйесінің бірі болып саналады. Осыған қатысты болған қылмыстардың барлығы да өз алдына көлік құралдарымен байланысты қылмыстардың жүйесін құрады. Ұзақ уақыт аралығында осы қылмыс құрамына қатысты, оның түсінігі мен белгілерін анықтауда заң ғалымдары тарапынан әр түрлі анықтамалар берілген болатын.

Қылмыстық құқық бұзушылықтардың жедел-ізвестіру сипаттамасын айқындау барысында, ең алдымен, қылмыстық құқық бұзушылықтың объективтік жағына — құқық бұзушының жасаған қоғамға қауіпті әрекеті, оның зардаптарына қатысты және психикалық қарым-қатынасына (субъективтік жағы) тоқтала өткен жөн. Бұл құқық бұзушының өзі жасаған құқық бұзушылыққа қатысты кінәлі ниетпен және мақсатпен сипатталатын адамның құқық бұзушылық жасау кезіндегі ішкі ой жүйесінің психикалық қарым-қатынасы. Ал құқық бұзушылықтың мақсаты құқық бұзушылықтың субъективтік жағының бір белгісі ретінде оны жасаушы адамның жетуге ұмтылатын нәтижесі болып танылады.

Қылмыскерлердің жас жағынан алғандағы сипаттамасы әр түрлі жастағы топ өкілдерінің қылмыстық белсенділігі мен қылмыстық мінез-құлық ерекшелігі туралы қорытынды шығаруға мүмкіндік береді. Қазақстан Республикасы ІІМ жедел аппарат қызметкерлерінен алынған деректер бойынша

және қылмыстық істерді зерттеу нәтижесінде, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленушілер арасында жасы кәмелетке толмаған тұлғалар 1,5%, 18-20 жастағы тұлғалар – 16% құрайтыны анықталды. Статистика анықтамасы бойынша халықтың неғұрлым криминогенді тобы 21-49 жастағы тұлғалар екені анықталды: қылмыстылық құрамындағы олардың үлесі 57% дейін жетеді. 50 жастан асқан тұлғалар – 6,5% құрайды. Осылайша қарастырылып отырған қылмыстың басым бөлігін (70%) халықтың ересек жастағы тобы жасаған.

Сотталғандардың басым бөлігінің (71%) білімі ортадан төмен, сотталғандардың арасындағы қара жұмысшылар 40,3%, қызметкерлер – 5,5%, жеке меншік кәсіпорын жұмыскерлері – 2,7%, оқушылар – 0,3%, жұмыссыздар мен оқымайтындар – 26,3%, басқалары – 19% құрады. Осыған байланысты мысалы, В.Н. Кудрявцевтің пайымдауынша, құқық бұзушылықтың объективтік жағы адамның сана-сезімінде мінсіз нысанда пайда болады да, содан кейін белгілі бір тұрғыда жүзеге асырылады [2, 14 б.].

П.С. Дагельдің пайымдауы бойынша, формальдық құрам қасақана және абайсызда жасалған қоғамға қауіпті әрекет немесе әрекетсіздікке қатысты түбегейлі анықталады [3, 50 б.].

Г.А. Злобин мен Б.С. Никифоров формальдық құқық бұзушылықтарда қоғамда қауіпті әрекет органикалық түрде нәтижеге ұласады деген пікірде. Бұл жағдайларда әрекет жасау нәтиженің болуымен бірге орын алады, сондықтан қоғамға қауіпті нәтижені алдын ала болжаудың мәні қоғамға қауіпті сипаттағы әрекетті сезінуден алшақ [4, 38 б.].

Бұндай формальдық сипаттағы қасақаналықтың теориялық негіздемесі Қазақстан Республикасының ҚК-нің 20-бабының 1-бөлігімен егер адам өз іс-әрекетінің қоғамға қауіпті екенін ұғынып, қоғамдық қауіпті зардаптары болуының мүмкін екенін немесе болмай қоймайтынын алдын ала білсе және осы зардаптардың болуын тілесе, құқық

бұзушылық тікелей ниетпен жасалған құқық бұзушылық деп танылады деп белгіленген.

Көптеген жылдар арасында заңгерлер арасында көлік құралын айдап кету мен оның қол сұғатын объектісін нақты анықтау туралы әр түрлі түсініктер мен пікірталастары орын алды. Сол кезеңде нақты бір қалыптасқан көзқарастардың, яғни көлік құралдары болып қандай құралдар табыла алатындығы, сонымен қатар ең алдымен заңмен қорғалынатын қандай қарым-қатынастың бұзылатындығы туралы бір тектес пікірлер де болмады.

Сонымен, көлік құралын жымқыру мақсатынсыз заңсыз иеленудің объективтік жағы белсенді әрекет, яғни көлік құралын иелену болып танылатындықтан бұл құқық бұзушылық тек тікелей қасақаналықпен жасалынады. Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы қоғамдық қауіпті сипатты сезіну, кінәлі адам әрекетінің әлеуметтік нақты мән-мағынасын білдіреді. Зардаптың нақты мағынасының көрінуі кінәлі адам үшін көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы әрекетінің қоғамға қауіпті екендігін сезінуге септігін тигізеді. Қоғамға қауіпті әрекеттің жасалуы туралы кінәлі адамның ойында орын алуы немесе қылмыстық құқыққа қайшылық сезімнің болуы кінәлілікті толық айқындауда жеткілікті болуы туралы сұрақ бәсекелестік тудырады. Себебі құқық бұзушылықтың субъективтік жағы субъектінің психикасы объективтік жағының өзіне тән моделін сипаттайды [5, 171 б.]. Сондықтан құқық бұзушылықтың субъективтік жағын дұрыс белгілеу үшін объективтік мән-жайлардың болуын мұқият анықтауымыз қажет.

Бірқатар құқық бұзушылықтардың құрамындағы кінәнің нысаны заңда тікелей белгіленеді. Дегенмен, Қазақстан Республикасының Қылмыстық Кодексінің 200-бабымен көзделген құрам бойынша кінәнің нысаны ашық көрсетілмеген. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу тек қасақана жасалуы мүмкін. Демек, тұлға өзінің іс-әрекетінің

қоғамға қауіп туғызуы мүмкін екенін ұғынуы және осы зардаптардың болуының мүмкін екенін алдын ала білуі немесе осы зардаптың болуын тілеуі көрініс алады. Көлік құралын мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуда кінәлі адам, өзінікі болып табылмайтындығын және көлік құралын жүргізуге ешқандай құқығы жоқ екендігін біле тұра, көлік құралын заңсыз жүргізуін немесе пайдалануын тілейді. Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы қылмыстық жауаптылықты белгілейтін қылмыстық-құқықтық норма кінәлінің қылмыстық іс-әрекетті жасауындағы бағытталатын құқық бұзушылықтың түрткісі мен мақсатының мазмұнын ашып көрсетпейтіндігімен құрастырылған. Қылмыстық жүріс-тұрыстың пайда болуында орын алатын құқық бұзушылықтың түрткісі мен мақсаты бір-бірімен тығыз байланысқан және оларды анықтау қылмыстық іс-әрекетті жасаумен тығыз байланысқан себеп пен жағдайды оқып-білуімізге септігін тигізеді. Қазіргі кезеңде құқық бұзушылықтың алдын алу, оны болдырмау немесе ескерту қылмыстылыққа қарсы күрестің ең басты бағыты болып отыр.

Осыған байланысты, құқық бұзушылықтың түрткісі мен мақсатын жан-жақты анықтау мен оқып-білу үлкен маңызға ие. Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың субъективті жағы кінәлінің қоғамға қауіпті іс-әрекетінің психикалық сипатын анықтайтындықтан, көлік құралын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иелену заңды құрылысына қарай формальдық құқық бұзушылық болып табылады. Заңшығарушы кінәлі адамды қылмыстық жауаптылықтыққа тарту барысында құқық бұзушылықпен келтірілген зардапты мәнді белгілердің бірі ретінде қоспаған және оларды анықтау қажеттілігін талап етпеген. Бірақ құқық бұзушылықтың зардабы көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуда әрқашанда (мысалы, меншікке қол сұғылуы т.б.) орын алатыны сөзсіз.

Мысалы, А.А. Пионтковскийдің пікірі бойынша, қылмыстық құқыққа деген қарсылықты анықтайтын қасақаналықтың бар болуы үшін қоғамдық қауіптілікті сезіну белгісінің орын алуы қажет, себебі қоғамға қауіптілік пен құқыққа қайшылық әрекеттер қылмыстық құқықтағы мазмұн және нысан сияқты байланысқан деп таниды [6, 142 б.].

Заманауи әдебиеттерде осыларға қатысты нақтырақ көзқарастар ұсынылады. Бұл ретте белгілі ғалым А.С. Якубов келесідей пікірін білдіреді: «Құқықтық мемлекет қағидаларына сәйкес заңмен тыйым салынбағанның барлығына рұқсат», - деп жазған. Кодексте жазалау қатерімен тыйым салынған айыпты, қоғамдық қауіпті әрекетті немесе қандай да болмасын заңды қолдану шарты болып, оны өз уақытында жария ету немесе таныстыру болып табылады. Егер адам білмеген немесе білуіне мүмкін емес болғандығы туралы қоғамға қауіптілікті сезінбеуі қылмыстық жауаптылыққа әкеп соқтырмайды [7, 41 б.].

Осыған байланысты, көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қатысты тікелей қасақаналықтың интеллектуалды кезеңі кінәлі адам үшін оның сана-сезімінде қоғамға қауіпті сипатта орын алуы қажет, ал оның қылмыстық құқыққа қайшылығы туралы білуі қоғамға қауіптілікті күшейтеді және қылмыстық жауаптылыққа тарту сұрақтарын шешуде міндетті шарты болып табылады.

Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы тікелей қасақаналықтың мазмұны кінәлі адамның іс-әрекетінің қоғамға қауіпті сипаттағы сезімімен ғана емес, сонымен бірге құқыққа қайшылығымен де сипатталады. Егер де адам көлік құралын жүргізуге құқығым бар деп санай отырып, шын мәнінде қателессе, оның көлік құралын жүргізуге нақты құқығы жоқ бола тұрса да, құқық бұзушылықтың құрамы орын алмайды. Сол сияқты басқа бір бөтен адамның көлік құралын қателесіп жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуы нақты мән-жайлар бойынша қылмыстық жауаптылыққа әкеп соқтырмайды.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иелену тікелей қасақаналықпен жүзеге асырылатындығы көптеген авторлармен мақұлданады. Алайда, осы мәселеге қатысты басқа да көзқарастар көрініс тапқан.

Мысалы, В.И. Егоров кінәлі адамның көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуындағы пайда болатын зардаптың салдарына байланысты психологиялық қарым-қатынасы қажетті тұрғыда қарастырылуы немесе ескерілуі тиіс деп санайды, себебі кінәлі адам зардаптың тигізілуін тілемесе де, өзінің мақсатына жету үшін келтірілуі мүмкін болатын зардаптармен санаспайды. Бұндай жағдайда автор көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу үшін жанама қасақаналықтың болуы мүмкін деген пікірін білдіреді [8, 94 б.].

Бұндай қағидатты бұрыс деп санаймыз, себебі біріншіден – кінәліліктің ерікті мазмұнын формальды құқық бұзушылықтардың салдарына жатқызуымызға ешқандай негіз жоқ, екіншіден – біле тұра жол беру белгілі бір әрекеттің жасалуына немесе жасалмауындағы еріктіліктің бағытталушылығын сипаттай алмайды және оған ешқандай психологиялық қатынас жоқ болады, үшіншіден – қоғамға қауіпті зардаптың орын алуы күмәнсіз екендігі жанамалыққа тән емес, керісінше, тікелей қасақаналықтың белгісі. Көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу пайда болуы жақтарына қарай алдын ала ойластырылған немесе кенеттен пайда болған қасақаналық болып екіге бөлінеді.

Алдын ала ойластырған қасақаналық мынадай мән-жайлармен сипатталады: көліктің есігін ашуға арнайы кілттерді дайындау, көлік құралдарын арнайы іздеу немесе таңдау, күзетке алынған белгілі бір аумаққа кіру т.б.

Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға бағытталған кенеттен пайда болған қасақаналық кінәлінің әлеуметке қарсы бағытталған іс-әрекеттерімен куәландырылады. Бірақ көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуы үшін пайда болған қасақаналықтың пайда болу кезеңі

көбінесе анықталмайды.

Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың қылмыстық-құқықтық белгілерін анықтау Қазақстан Республикасының ҚК-нің 200-бабы бойынша аталған жағдайлардағы тұлғалардың қылмыстық құқықбұзушылық үшін жауаптылықты өтей алатындығын белгілеуді білдіреді. Қолданыстағы қылмыстық заңнамаға сәйкес, көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы құқық бұзушылықтың субъектісі болып оны жасаған уақытта Қазақстан Республикасының ҚК 200-бабының 1-бөлігі бойынша 16 жасқа, ал екінші, үшінші, төртінші бөліктері бойынша, ҚР ҚК 15 бабының 2 бөлімінде көрсетілгендей, 14 жасқа толған ақыл-есі дұрыс адам танылады. Оны жасаған жасы кәмелетке толмаған адамдардың жасы, туылған жылы, айы-күні нақтылап анықталуы қажет. Адамның белгілі бір жасқа (мысалы: 14, 16, 18, 20) толуы дәл туылған күнімен емес, одан кейінгі тәулікті ескеру арқылы есептелетіндігі белгілі [9].

Барлық елдердің қылмыстық заңдарындағы белгіленген көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз иеленуге қатысты анықтамаларды салыстырсақ, біздер үшін осы қылмыс құрамы меншікке қарсы қылмыстардың құрамалы бөлігі ретінде қарастырылып, сонымен қатар осыған байланысты маңызды мән-жайлар ретіндегі, меншікке қарсы қылмыстар жүйесіндегі осы нормамен қорғалынатын белгілі бір шектегі әлеуметтік құндылықтары анықталынады.

Біздің көзқарасымызша, автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленуді талдаудағы оның аталған белгілері мен критерийлері осы қылмыс құрамын толық тұрғыда сипаттайды.

Тірек сөздер: *Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу, әлеуметке қарсы құбылыс, құқық бұзушының жасаған қоғамға қауіпті әрекеті, психикалық қарым-қатынасы.*

Пікірталас үшін сұрақтар:

1. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың түсінгі?
2. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың жедел-іздігі анықтамасын беріңіз?
3. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың жасалу сипатын талдаңыз?
4. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың, ұрлықтан айырмашылығы?
5. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың қоғамға ықпалы?

1.2 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жасаушы тұлғаның жеке басының ерекшеліктері

Жалпы, құқық бұзушылықтың субъектісі қоғамға қауіпті іс-әрекет жасаған және сол үшін қылмыстық жауаптылықты өтеуге қабілетті адам болып танылады. Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 15-бабының 1-бөлігінде «Құқық бұзушылық жасаған уақытта он алты жасқа толған есі дұрыс жеке тұлға қылмыстық жауаптылыққа жатады» деп көрсетілген [9].

Қылмыскер тұлғасының сипаттамасын анықтау үшін қылмыскер тұлғасының барлық қасиеттерін жалпы әлеуметтік деңгейде зерттеу қажет. Нақтылай кетсек, әлеуметтік, психологиялық, интеллектуалдық және басқа қасиеттердің өзара байланысын қарастыру керек. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаудың және құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың субъектісі болып құқық бұзушылық жасаған есі дұрыс жеке тұлға саналады.

Қылмыстық заң өзінің істеген іс-әрекетіне баға бере алатын, сонымен қатар өзін-өзі басқаруға қабілеті бар, яғни есі дұрыс адамды ғана қылмыстық жауаптылыққа тарта алады. Қылмыстық кодекстің 7,8-баптарының талаптарына сай, Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінің заң күші Қазақстан Республикасының азаматтарына, Қазақстан Республикасының аумағындағы азаматтығы жоқ адамдарға, сондай-ақ шетел азаматтарына қолданылады.

Есі дұрыстық – бұл адамның жасалған қылмыстық заңмен көзделген қоғамға қауіпті әрекетінің (әрекетсіздігін) нақты сипаты мен қоғамдық қауіптілігін сезінуі және оларды басқара алуы [10, 156 б.]

Қазақстан Республикасының Қылмыстық Кодексінің 16-бабының 1-бөлігіне сәйкес, есі дұрыс еместік «Осы Кодексте көзделген қоғамға қауіпті іс-әрекетті жасаған уақытта есі дұрыс емес күйде болған, яғни созылмалы психикалық ауруы, психикасының уақытша бұзылуы, ақыл-есінің кемдігі немесе психикасының өзге де дертке ұшырауы салдарынан өзінің әрекетінің (әрекетсіздігінің) іс жүзіндегі сипаты мен қоғамға қауіптілігін ұғына алмаған немесе оған ие бола алмаған адам қылмыстық жауаптылыққа жатпайды» – деп берілген [9].

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаудың және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың субъектісіне қойылатын міндетті белгілерінің бірі – қылмыстық заңмен реттелген құқық бұзушылық бойынша қылмыстық жауаптылық жасына толу белгісі.

Қазақстан Республикасының ҚК-нің 15-бабының 1-бөлігіне сай, құқық бұзушылық жасалған уақытта 16 жасқа толған есі дұрыс жеке тұлға қылмыстық жауаптылыққа тартылады. Аталмыш баптың 2, 3, 4 бөліктерінде кейбір құқық бұзушылықтарды жасағандығы үшін 14 жасқа толған адам қылмыстық жауаптылыққа тартылатындығы белгіленген. Олардың арасында көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың саралаушы белгілері көзделген. Осы көрсетілген құқық бұзушылықтардың қоғамға қауіптілігін 14 жасқа

толған әрбір адам сезеді, өз әрекетіне есеп береді, сол себепті де заң шығарушы көрсетілген құқық бұзушылықтар үшін жауаптылықты 14 жасқа толған уақыттан бастап белгілеп отыр [9].

Егер жасы кәмелетке толмаған адам, Қазақстан Республикасының ҚК-нің 15-бабының 3-бөлігіне сәйкес, осы баптың бірінші немесе екінші бөлігінде көзделген жасқа толған болса, бірақ психикасының бұзылуына байланысты емес психикалық дамуы жағынан артта қалуы салдарынан құқық бұзушылықты жасаған уақытта өзінің әрекеттерінің (әрекетсіздігінің) іс жүзіндегі сипаты мен қоғамға қауіптілігін толық көлемінде ұғына алмаса не оларға ие бола алмаса, қылмыстық жауаптылыққа жатпайды [9].

Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың субъектісін сипаттайтын белгілер:

- физикалық тұлға;
- осы адамның есінің дұрыстығы;
- қылмыстық заңмен белгіленген жасқа толуы.

Қылмыстық жазаға тартуға тән жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың субъектісі көлік құралы қозғалысына тікелей қатысы жоқ, яғни бақылауындағы көлік құралын қозғалысқа келтіруге ешқандай құқығы жоқ адам екендігі сөзсіз. Жалпы айтқанда, бұндай қағида КСРО Жоғарғы Соты Пленумының 1983 жылғы 23-қыркүйектегі №11 қаулысының «з» тармағында: «автомашина немесе басқа да көлік құралдарына еңбек келісімі бойынша бекітілген жүргізуші оларды өз бетімен жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың субъектісі бола алмайды» – деп белгіленген еді (ҚР ҚК-нің 221 бабы) [11, 214 б.]

Сонымен қатар бұрынғы КСРО қылмыстық заңында: «Өзіне сеніп тапсырылған көлік құралдарын өз бетінше иеленіп, оны жеке мақсаты үшін пайдаланған үшін пайдаланған жүргізушінің әрекеті оған жеткілікті болса, ҚК 219-бабы бойынша санатталуы тиіс», – деп көрсетілген болатын [11, 155 б.].

Шаруашылық мекемесінің лауазымды тұлғасы немесе көлік құралдарын тікелей пайдалануға құқығы бар ұйымдардың және қоғамдық бірлестіктердің, сондай-ақ көлік

құралдарын қолдануда жедел басшылыққа ие бола алатын адамдар аталған құқық бұзушылықтың субъектісі болып таныла алмайды.

Көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қатысты сол көлік құралы иесінің жанұя мүшесінің бірі, егер өз еркімен жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу әрекеттері бойынша құқық бұзушылықтың белгісі жоқ екендігі туралы соттық тәжірибенің де, сол сияқты көптеген заңгер зерттеушілердің де жоққа шығармайтындығын айтуымызға болады.

Заң әдебиеттерінде В.М. Хомичтің: «Құқық бұзушылықтың субъектісі болып – меншік иесінің көлігін айдап кеткен оның жанұя мүшелері немесе көлік құралын заңсыз иемденген адам танылуы мүмкін», – деген көзқарастары көрініс алған. Мысалы, көлік құралын бұрын көлік құралы иесімен бірнеше мәрте рұқсат етілген жанұя мүшесінің бірінің жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу жағдайында құқық бұзушылық ретінде танылмайды. Олардың көлік құралын пайдалануы туралы құқығы қандай жағдайда да меншік иесі немесе осы көлік құралын иемденуші адам арқылы танылады [12, 56 б.].

Көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың субъектілеріне қатысты сипаттама беру есі дұрыстық және белгілі бір жасқа толу белгілерімен шектеліп қана қоймайды. Көлік құралдарын иемденген немесе айдап кеткен тұлғалардың барлығы, осы құқық бұзушылық бойынша қылмыстық жауаптылыққа үнемі тартыла бермейді. Көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу субъектілерінің шеңберін анықтау мәселелері теория мен тәжірибеде бәсекелесті тудырады.

Көлік құралдарына қатысты рұқсаты және оны қамтамасыз етуге қатысы бар, бірақ көлік құралын жүргізуге арнайы құқығы жоқ адамдардың әрекеті осы құқық бұзушылық құрамы бойынша қылмыстық жауаптылыққа тартылуы тиіс.

Б.А. Лихолая: «Тәжірибеде бұндай тұлғалар көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу бойынша құқық бұзушылықтың субъектісі ретінде танылмаса да, осы құқық бұзушылық құрамының субъектісі ретінде қылмыстық жауаптылыққа тартылуы мүмкін», – екендігі туралы тұжырымын білдірген [13].

Қазақстан Республикасының ҚК-нің 200-бабы бойынша көлік құралы иесінің отбасы мүшелері көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың субъектісі болып табылу-табылмауына қатысты сұрақ әдебиеттерде бір жақты шешімін таба алмай келеді. Көлік құралы иесінің жанұя мүшелері өз бетінше көлік құралын айдап кеткен жағдайда қылмыстық жауаптылықты көздеудің қажеттілігі туралы пікірді В.М. Хомич қолдайды. Меншік иесінің жанұясының мүшелері мен басқа тұлғалардың арасында ешқандай айырмашылық жоқ; көлік құралын өз мақсатында пайдалану құқығы екі жағдайда – осы көлік құралы меншік иесінің немесе иегер адамның шешімімен байланысты екендігі осы тұжырымдаманың негіздемесі ретінде айтылады [12, 34 б.]. Шын мәнінде, бұндай санаттағы іс тек жәбірленушінің арызы бойынша қозғалуы тиіс және ол қылмыстық іс жүргізу заңнамасында бекітілуі қажет деп ойлаймыз.

Осы мәселе бойынша көптеген зерттеушілер, мысалы В.И. Егоров, аталған санаттағы тұлғаларды көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың субъектісі ретінде тануымызға болмайтындығын айтады [14, 106.].

«Аталған мәселеге қатысты, көлік құралы иесімен жанұясының мүшелері немесе жақын туысқандарына көлік құралын пайдалануына бұрын рұқсат етілген болса және кейіннен өз мақсатында алдын ала келісімсіз жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуы аталған құқық бұзушылық құрамын құрамайды.

Сонымен, көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленуде, шынайы тұрғыда, отбасы мүшелерінің немесе оның жақын туыстарының көлік құралын пайдалануға құқығы жоқ болуы немесе көлік иесінің тыйым салуына (рұқсат етпеуіне) қарамастан, көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуы анықталатын жағдай бойынша қылмыстық жауаптылық көзделеді [9].

Көлік құралын жүргізуге сенім құжаты бар тұлғалар, яғни 2015 жылдың қаңтар айынан бастап заңды түрде сенімхат деген құжат алынып тасталғаннан кейін, көлікті айдап кеткен адамның аты-жөні сақтандыру полисінде көрсетілген болса, меншік иесінің еркінен тыс көлік құралын жүргізуі қылмыстық жауаптылықты көздемейді. Бірақ бұрын көлік құралын пайдалануына рұқсат беретін құжаты жоқ немесе оның пайдалану күші жойылған жағдайда көлік құралын меншік иесінің рұқсатынсыз өз еркімен пайдалануы көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу ретінде санатталуы тиіс еді.

Құқық бұзушылықтың жеке тұлғасына келетін болсақ, оның түсінігі заң бойынша қандай тұлға құқық бұзушылықтың субъектісі болып танылатындығын анықтауда қолданылады. Адамның жеке тұлғасы – бұл әр түрлі сапаны қамтитын, оның басқа да адамдардан айырмашылығын ашып көрсететін күрделі ұғым.

Құқық бұзушының жеке басы құрылымына криминологиялық талдау жасау оның қылмыстық жүріс-тұрысының механизмі мен ниеттерінің іске асырылуын түсінуге, оның қылмыстылыққа қатысты мінез-құлқын анықтауға және де аталған құқық бұзушылықтардың алдын алу іс-шараларын жүзеге асыру бойынша нақты немесе тиесілі жұмыстар атқаруға қажетті жағдайлар мен мүмкіндіктер туғызады. Бізбен жүргізілген зерттеулер аталған қылмыстық әрекеттерді жасауға бейім адамдардың ерекшеліктері мен олардың қалыптасуы мүмкін орталарды анықтауға, қылмыстық-құқықтық іс-шараларды жетілдіру және оларды аталмыш тұлғаларға қатысты қолдану бағыттарын, сондай-ақ көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алумен байланысты сыртқы ерекше мән-жайларды айқындауға үлкен мүмкіндіктер ашады. Құқық бұзушының жеке басының әлеуметтік-саяси мінездемесі оның әлеуметтік-демографиялық, қылмыстық-құқықтық және әлеуметтік-психологиялық белгілері ескеріле отырып қарастырылады.

Қазақстан Республикасының ҚК-нің 200-бабында көзделген құқық бұзушылық құрамының субъектісі болып автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алған, көлік құралы бар меншік иесімен немесе сол сияқты басқа адамдармен туыстық қатынастарда не болмаса еңбектік байланыста болмаған, көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алған, ақыл есі дұрыс қылмыстық заңмен белгіленген жасқа толған адам танылады [9].

Біздің ойымызша, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығына бейім жедел қызығушылық тудыратын тұлғалардың санаттарын жүйелендіріп, оны 4 топқа (санатқа) бөлу қажет:

Бірінші топ:

– көлік құралын немесе ондағы жүкті иеленіп алу мақсатында жүргізушілерге шабуыл жасап, жүргізушіні немесе жолаушыны өлтіргені үшін сотталғандар; қол сұғушылықтың заты автокөлік болып табылған бопсалау немесе алаяқтықтық жасағаны үшін сотталғандар; көлік құралын гараждардан ұрлағаны үшін сотталғандар; жалған құжаттар жасап, дайындап, сатқаны үшін сотталғандар; жалған ақша, құнды қағаз жасағаны үшін сотталғандар (жедел-тергеу практикасын зерттеу нәтижелері тәжірибе көрсетіп отырғандай, жалған ақша жасаумен айналысатын ұйымдасқан қылмыстық топтардың бірқатары, автокөліктердің де жалған құжаттарын жасаумен айналысқан және көлік құралын басқа орынға немесе сатып алушыға жеткізіп беру үшін жалған құжаттар жасаған); қылмыстық жолмен табылған автокөлік құралдарын, қосалқы бөлшектерін сатып алғаны немесе сатқаны үшін сотталғандар; есірткі заттарын сатқаны немесе қолданғаны үшін, сонымен қатар автокөліктерден әр түрлі заттар мен автобөлшектерді ұрлағаны үшін сотталғандар (себебі, есірткі заттарын сатып алу үшін қажетті қаражатты мүліктік құқық бұзушылықтар, соның ішінде көлік құралдарын,

олардың бөлшектерін немесе ішіндегі жүктерді ұрлау және сату құқық бұзушылығын жасауы мүмкін).

Екінші топ: тапсырыс берушілер, криминалды көлік құралдарын сатушылар және сатып алушылар; автокөлік ұрлығын заңсыз бизнеске айналдырып, соның арқасында қыруар қаржы тауып отырған тұлғалар. Олар – әр түрлі қылмыстық топ құрып, көлік ұрлығын жасауға дайындалудан бастап, ұрланған көлікті сатуға дейін ойластырып, топтың әр мүшесінің рөлдерін бөліп беруші, ұйымдастырушы тұлғалар. Автокөлік құралдарының (соның ішінде ұрланған көліктердің) құжаттарын заңсыз сатып алушылар, жалған құжат жасап сатушылар. Бұл санаттағылар қалта ұрлығымен айналысатындармен тікелей байланысты болады; автокөліктерді ашатын және оталдыратын техникалық құралдарды құрастырып сатушылар; автокөлік құралдарының компьютер жүйелерін және қорғаныс құрылғыларының кодтарын ашуға қабілетті мамандар; ұрланған көлікті жеткізіп берушілер; көлік құралдарының сәйкестендіру нөмірлерін және құжаттарын жасаушы суретшілер немесе ойып жазушылар (гравировщики) – бұлар құқық бұзушыларға ақылы қызмет көрсетуі мүмкін; көлік құралдарын жөндеумен айналысатын шебер мамандар.

Үшінші топқа автокөлік ұрлығымен айналысатын қылмыстық құқық бұзушыларға көмек көрсететін, көлік құралдарын, қосалқы бөлшектерін сатумен айналысатын фирмалар мен дүкен қызметкерлері (жетекшілері), автотұрақ қызметкерлері, сонымен қатар көлік құралдарын тіркеу мекемелерінің қызметкерлері жатады.

Төртінші топ соңғы жылдары еліміздегі заңсыз автобизнеске халықаралық қылмыстылықтың ықпалының артуына байланысты, қазіргі уақытта осы салаға ұйымдасқан қылмыстық топтар бет бұрып, трансұлттық қылмыстық ұйымдар құрылуда. Олар көршілес мемлекеттермен тығыз қарым-қатынас жасауда.

Көлік құралдарына қатысты жасалатын қылмыстық қолсұғушылық затының ерекшеліктерін талдайтын болсақ,

онда оны жасаушының жас ерекшелігін, тәжірибелілігін, әлеуметтік деңгейін және басқа да криминологиялық белгілерін ескеруіміз керек.

Бұндай жіктеулер осы құқық бұзушылыққа ғана тән ортақ белгілерді анықтауға ғана мүмкіндік беріп қана қоймай, сонымен қатар салыстырмалық талдау арқылы әрқайсысының тек өзіне ғана тән ерекшеліктерін анықтауға мүмкіндік береді.

Бұл жайтты зерттелетін деректерді талдау барысында да ескерген едік, себебі тіркелген құқық бұзушылықтар туралы алғашқы тіркеу құжаттарындағы мәліметтер, әсіресе топтасып жасағандары, топ мүшелерінің жалпы мінездемесіне, олардың жеке-криминологиялық ерекшеліктеріне тікелей әсер етеді.

Құқық бұзушылықтарды жасаған тұлғалар туралы тіркелген мәліметтердің шектеулілігі автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп немесе ұрлап алған тұлғалардың жеке басы мінездемесінің жекелеген тұстарын, атап айтсақ, олардың қылмыстық белсенділігін, аталған құқық бұзушылыққа жасы кәмелетке толмағандардың қатыстылығын, алкогольдік ішімдікке байланысты бірқатар мәселелерді ғана шешуге мүмкіндік берді.

Қылмыстық және жедел есепке алу істерінің материалдарын зерделеу нәтижесі көрсетіп отырғандай, автокөліктерге жасалған әрбір бесінші қолсұғушылық қылмыстық топтармен жасалады, ал жалпы қылмыстылықтың ішінде қылмыстық топтармен әрбір тоғызыншы құқық бұзушылық жасалады. Бұл ретте, қылмыстық топпен жасалу тәсілі көлік ұрлығына тән, ал жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу кезінде, көп жағдайда, құқық бұзушы жалғыз болады.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алумен айналысатын қылмыстық топтарды зерттеу кезінде олардың құрамында ересектері бар топтармен әрбір төртінші құқық бұзушылық жасалғаны анықталды. Құқық бұзушылықтарға,

оның ішінде көлік ұрлығына қатысы бар жасы кәмелетке толмағандар санының жоғарылығы алаңдатушылық туғызып отыр. Егер топтасып жасалған құқық бұзушылықтарды 100 пайыз деп алсақ, жасы кәмелетке толмағандармен (ересектермен бірігіп) жасалғандарының үлесі жалпы құқық бұзушылық ішінде – 44,7%, көлік ұрлығының (188 бап) – 85,5%, ал автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу (200 бап) – 63,4%.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алумен айналысып жүрген қылмыстық топтар, тәртіпке сай, аяқ астынан құрылады және басында құқық бұзушылықпен айналысамыз деген ой болмайды. Бұндай топтың құрамына кіретін тұлғалар әдетте бос уақыттарын бірге өткізетін, көп жағдайда, тұрғылықты жердегі немесе жұмыс орнындағы таныстардан құрылады. Оларды ішімдікке немесе есірткі заттарына құмарлық және әлеуметтік пайдалы мүдделердің жоқтығы біріктіреді. Құқық бұзушылық жасау ойы әдетте аяқ асты, көп жағдайда, мас күйінде болғанда туындайды. Бұндай топтар құқық бұзушылық жасау жоспарын немесе рөлдерді бөлуді алдын ала ойластырмайды. Нақты ұйымдастырушылары болмағандықтан, рөлдерді бөлмейді, көбінесе, кім көлік жүргізе алады, сол жүргізеді және құқық бұзушылық ой туындаса болды, сол ойдың жүзеге асырылуы әбден мүмкін.

Жоғарыда айтып өткендей, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу, көлік ұрлығына қарағанда, жалғыз адаммен жасалады. Жедел-тергеу тәжірибесін оқып-білу материалдары көрсетіп отырғандай, аталған құқық бұзушылықты жалғыз жасайтын тұлғалардың, аяқ астынан құрылған топ мүшелеріне қарағанда, қылмыстық әрекеттерін қайта жасау қаупі көбірек. Топтардың құрамындағы ересектердің көптігі олардың көлік құралдарының тілін білуімен және басқара алатындығымен тікелей байланысты. Сот-тергеу практикасы көрсетіп отырғандай, автомобильді

немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алғаны үшін ұсталған құқық бұзушылық жасаған тұлғалардың басым көпшілігі (1/3 астамы) жүргізуші болып жұмыс істеген немесе жеке автокөлігі болған, біршама жасқа келген кәсіби жүргізуші. Сонымен қатар мамандығы көлік жүргізумен байланысты немесе көлік басқара алатын ересек тұлғалар қылмыстық топ құрамының басым бөлігін құрайды.

Көлік ұрлығымен айналысатын топтар әдетте тұрақты болып келеді, себебі топ мүшелерінің ортақ мақсат-мүдделері пайда табу болып табылады, оларды іскерлік қарым-қатынас біріктіреді. Олардың көбісінде немесе жақын туыстарында жеке автокөлік болғандықтан, олар өздерінің жүргізушілік біліктігін және көлікке техникалық қызмет көрсету біліктілігін шындап отыруға мүмкіндіктері мол, сонымен қатар ұрланған көлікті немесе қосалқы бөлшектерін сататын таныс табу мүмкіндігі арта түседі. Аталмыш топтардың құрамында жетекшілері, құқық бұзушылықтарды жоспарлап ұйымдастырушылары болады. Топтардың басым көпшілігінде мүшелердің атқаратын рөлдері алдын ала нақты бөлініп, әр түрлі комбинациялар қарастырылып, ұрлайтын көлік таңдалып, техникалық құралдар мен құрылғылар дайындалып, ұрланған көліктерді сату жолдарыда қарастырылады. Айта кететін жайт, ұрлық жасауға тыңғылықты дайындалу ересек адамдардан құрылған қылмыстық топтарға тән. Ал жасөспірімдерден немесе кәмелет жасқа толмағандардан құрылған топтар өмірлік тәжірибесінің аздығынан және жас ерекшеліктеріне қарай, мұқият дайындыққа көңіл бөлмейді. Аталмыш мәселе аясында төменірек нақты тоқталып өтетін боламыз.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алумен айналысатын тұлғалардың құқық бұзушылық белсенділігінің көрсеткіші қылмыстық топ мүшелерінің сандық құрамы туралы мәлімет болып табылады.

Топтасып жасалған құқық бұзушылықтың сандық үлесінің жалпы заңдылықтарына сай, автомобильді немесе

өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алумен айналысатын топ мүшелерінің саны көп жағдайда екі немесе үш адамнан тұрады. Төрт немесе одан да көп адамнан құралған қылмыстық топтар құқық бұзушылықтың біз зерттеп отырған түріне тән емес. Дегенмен, көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алумен айналысатын қылмыстық топтарда екі адамның болуы көлік ұрлығымен айналысатын адамдарға қарағанда жоғары. Және, кірісінше, құрамында үш-төрт немесе одан да көп мүшесі бар топтармен жасалатын көлік ұрлықтары көлік құралдарын құқыққа сыйымсыз иеленіп алумен айналысатын топтардаға қарағанда басым.

Көлік құралдарына қатысты қылмыстық қолсұғушылықпен айналысатын қылмыстық топтарға қарсы күрестегі ішкі істер органдарының тәжірибесін зерттей келе, соңғы кездерде, әсіресе үлкен қалаларда, көлік ұрлығымен айналысатын жасырын қылмыстық топтардың көп шоғырлануын байқадық. Қылмыстық топтардың бұндай қауіпті түрлерінің көбеюін әлеуметтік жағдайдың өзгеруімен, автокөлік, оның ішінде қымбат көлік құралдары санының артуымен, сол көліктердің қосалқы бөлшектерінің тапшылығымен және, әрине, ең бастысы – құқық бұзушылықтың бұл түрінің мол пайда әкелуіне байланысты адамдардың әлеуметтік жағдайына, мамандығына қарамастан, қоғамдық қатынастарға қарсы теріс пиғыл жасауға әкеп соқтыратынымен түсіндіруге болады.

Сонымен қатар олардың бәрін бір ортақ мүдде біріктіреді, ол – құқық бұзушылық жолмен тез және оңай байып кету. Өзінің қылмыстық ойын жүзеге асыру (көлік құралын ұрлауға дайындалу, ұрлау, шанақ нөмірлерін өзгерту, жалған құжаттарды жасау, сатып алушыларды табу және сату) қызметінің сан алуандығына қарай, қылмыстық топтардың сандық құрамы, әдеттегі аз адамнан тұратын топтарға қарағанда, үш-төрт адамнан он-он екі адамға дейін артуы мүмкін.

Құқық бұзушылық жасайтын тұлғалардың жас мөлшерін анықтау, теріс мінез-құлықты бағалаудың

криминологиялық белгілерінің ең маңыздысы болып табылады. Автокөліктерге қатысты қолсұғушылық жасайтын тұлғалардың жас мөлшері статистикалық мәліметтерде жіктеліп көрсетілмейді. Бірақ аталған құқық бұзушылықтарды жасайтын жасы кәмелетке толмағандар туралы мәліметтер көрсетілгендіктен, біз оларды жекелей алып зерттей аламыз.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алумен айналысатын жасы жасы кәмелетке толмаған тұлғалардың құқық бұзушылық жасау себебін зерттеу олардың заманауи ғылыми техниканың дамып тұрған кезінде құқыққа қарсы пиғылының не себепті артқанын анықтап, оның алдын алу іс-шараларын жүзеге асыруға мүмкіндік береді.

Кәмелетке толмағандардың құқық бұзушылық мінездемесін зерттеу барысында олардың басым көпшілігі өздеріне тән себептер мен ниет-пейілдеріне қарай жасағаны анықталды. Салыстырмалық талдау ретінде жасөспірімдердің арасында кең таралған құқық бұзушылықтарды айта кетсек, олардың қатарына автокөліктердің, мотоциклдердің қосалқы бөлшектерін, сонымен қатар автомагнитолла және басқа да ұсақ-түйек бұйымдар жымқырып кетуді жатқызуға болады. Бұның себебі – олар құқық бұзушылық жасағаны үшін жауапқа тартылатынын білмейді немесе радиотехникамен, автокөлік немесе мотоцикл құрастырумен айналысып, соған қатты қызыққандығынан осындай қадамдарға барып жатады.

Сонымен қатар көлік ұрлығымен айналысатын жасөспірімдердің сан көрсеткіші, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алумен айналысатын жасөспірімдердің санына қарағанда, өзіне ғана тән айырмашылықтарға ие. Айтар болсақ, ұрланған автокөліктердің әрбір екіншісі жасөспірімдердің қатысуымен болған, ал автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу фактілерінің әрбір төртіншісінде жасөспірімдер қатысқан және көптеген

жағдайларда аталған құқық бұзушылықты жалғыз өздері жасасап отырған. Көлік ұрлығына келер болсақ, бұл ретте жасөспірімдер ұйымдасқан өз ойларын қылмыстық топтар құру арқылы жүзеге асырған.

Жасөспірімдердің көлік құралдарына қол сұғушылықты топтасып жасауының мінездемесін зерттей отырып, олар бірігіп көлік ұрлығын жасайтын кезде, көптеген жағдайларда, өздерімен қатарлас құрдастарын іздей бастайтынын, ал автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды олар өздерінен ересек тұлғалармен қосылып жасайтынын анықтадық.

Жалпы кәмелетке толмағандармен топтасып жасалатын ұрлықтың үлестік салмағының көп болу себебі, осы құқық бұзушылықтың механизмінің күрделілігіне байланысты, себебі бұл белгілі бір дайындықты талап етеді, техникалық құрылғыларды қолдануды және ұрланған көлікті бөлшектеу кезінде көп күш-қуатты талап етеді, сондай-ақ топтасып жұмыс істеуді қажет етеді. Жасөспірімдердің осындай топтары, әдетте, бос уақыттарын бірге өткізетін достарынан, сыныптастарынан немесе өздерімен қатарлас көрші балалардан құралады. Олар бос уақыттарын бірге өткізу кезінде ішімдікке, нашақорлыққа үйір бола бастайды, соның салдарынан әр түрлі құқық бұзушылықтарға барып жатады. Бұлар бірден көлік ұрлығымен айналысуға бармайды, алдымен бос уақыттырын босқа өлтіріп, ішімдікке (нашақорлыққа) үйір болып, қаражат қажет болғанда ғана қылмыстық ойлары туындайды. Құқық бұзушылыққа дайындық, тәртіпке сай, қол сұғу объектісі мен уақытын тандаудан басталады. Кейде, ең алғашында, олар пайда табу мақсатында емес, балалықпен мопед, мотоцикл ұрлап, олардың қосалқы бөлшектерін өздерінің мопед, мотоциклдарына ауыстырып салып немесе басқа біреулерге тегін бере салады.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға келер болсақ, оны жасы кәмелетке толмағандардың топтары аса көп жасай

бермейді. Бірақ, аталған құқық бұзушылықты жасайтын жасы кәмелетке толмағандар тобының құрылымын зерттей келе, олардың құрамында «аралас» топтар басым болып келетінін және көлік ұрлығына қарағанда, үлестік салмағы бір жарым есе жоғары болатынын анықтадық.

Бұндай ерекшелікті былай түсіндіруге болады, себебі көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың заты автокөлік болғаннан кейін, жасөспірімдерде оны жүргізу тәжірибесінің жоқ болғандығынан, құқық бұзушылықты жүзеге асыру барысында жасы ең үлкен топ мүшесі белсендірек болып, көлікті сол басқарады, ал жасы кәмелетке толмаған топ мүшелері, көбінесе, жолаушы рөлін атқарады.

Кәмелеттік жасқа толмағандардың уақыттарын босқа өткізуі, темекі, арақ, нашаға үйір болуы, сондай-ақ теріс пиғылдағы топтар құруы ішкі істер органдарының қатаң бақылауында болуы керек деп санаймыз, білім бөлімдерімен, мектептермен бірігіп, олардың алдын алу іс-шараларын жүзеге асыру қажет деген пікірдеміз.

Автокөліктерге қатысты қылмыстық қолсұғушылыққа қарсы күрестегі алдын алу іс-шараларының негізгісінің бірі жастар мен жасөспірімдер арасында құқық бұзушылықтың салдары қандай қасіреттерге әкеліп соқтыратыны туралы үгіт-насихат жүргізіп отыру болып табылады. Сонымен қатар теледидарлардан қысқа метражды бейнебаяндар көрсетіліп отыруы да маңызды нәтижелер беруі мүмкін.

Ішкі істер органдарының алдында тұрған маңызды міндеттің бірі қылмыстылыққа қарсы күрес болса, оның ішінде ең қауіптісі болып табылатын рецидивпен күресу алдыңғы қатардағы мәселе болып табылады. Себебі тұлғаның өзіне қатысты қолданылған қылмыстық-құқықтық, әкімшілік, қоғамдық іс-шаралардан кейін де қайтадан сол теріс қылықтарпен айналысып жүргені – құқыққа қарсы әрекеттердің айтарлықтай қауіпті түріне жатады және одан кейін ауыр немесе аса ауыр құқық бұзушылықтар жасау мүмкіндігі пайда болады.

Бұл тақырып төңірегінде көп еңбектер жазылуының себебі, қайталану (рецидив) деңгейі жалпы мемлекеттің қылмыстық саясатының тиімді жүргізілуіне баға беретін көрсеткіш болып табылады және ол мемлекетте көрініс алатын жалпы қылмыстылықтың алдын алуға бағытталған іс-шаралар кешенінің жүзеге асырылу дәрежесін, сондай-ақ құқық бұзушылардың қайта тәрбиелену деңгейін, осыған үлес қосып отырған қоғамдық жұмыстың алатын орнын көрсететін нәтиже болып табылады.

Автокөлік құралдарына жасалатын қолсұғушылықтардың, анығырақ айтқанда, ғылыми-техниканың дамуын көрсететін түрлерінің қайталануын (рецидивін) зерттеу заманауи тұрғыда өте өзекті болып табылады. Бұл тақырыпты зерттеу оның техникалану процессіне тереңірек үңілуге, оның тұрақтылығын, жеке параметрлерін анықтауға, сонымен қатар алдын алу үшін жіргізіліп отырған іс-шаралардың тиімділігіне баға беруге мүмкіндік туғызады. Себебі рецидивке қарсы күрестегі жауаптылық ішкі істер органдарына жүктеледі. Оның жекеленген түрлерін зерттеу мен саралау міндетті түрде онымен күресу және алдын алудағы шешімін таппай тұрған мәселелерге назар аударуға, сонымен қатар оның алдын алудағы қосымша ұйымдастырушылық-тактикалық тиімді тәсілдер табуға мүмкіндік береді.

Автокөліктерге қатысты қылмыстық қолсұғушылықтың қайталану (рецидив) қаупі жоғары құқық бұзушылықтардың қатарына жататынын айта кету керек. Біздің зерттеулеріміздің қортындысы бойынша, аталған құқық бұзушылықтардың әрбір алтыншысы, бұрын осыны жасаған тұлғалармен жасалған. Жалпы құқық бұзушылықтардың ішінде қайталанудың үлестік салмағы шамамен 20% құрайды. Бірақ рецидивистердің автокөліктерге жасаған қолсұғушылықтардың үлесі басқаларға қарағанда, сараланып отырған қылмыстық іс-әрекеттердің тобының ішінде біркелкі емес. Рецидивистермен жасалған автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың үлесі, көлік ұрлығына қарағанда неғұрлым

басым. Біздің ойымызша, осындай үлестіруге келеңсіз сипат тән. Автокөлік ұрлығының құрамындағы рецидив деңгейінің болар-болмастығы аталған құқық бұзушылықтың алдын алуға бағытталған іс-шаралар кешенінің нәтижелі болуына байланысты деп айтылуы мүмкін. Аталған құқық бұзушылыққа бет бұрып, онымен жаңадан айналысып жүрген тұлғалардың бұрын заңға бағынып, бірақ кейіннен теріс жолға түсуінің жалпы санының өсуі алаңдатушылық тудыруда. Ал автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға келер болсақ, оны қайта жасаушы рецидивистердің санының көптігін олар алдындағы қылмыстық құқық бұзушылығы үшін өтеген жазасынан еш сабақ алмаған немесе тәрбиелеу үдерісінде кемшіліктер болған деп түсіндіруге болады.

Маскүнемдік пен нашақорлық 90-жылдарда да аталмыш қылмыстарды жасауға жол ашатын факторлар ретінде көрініс тапқан. Белгілі ғалым В.В. Веденеевтің зерттеу жұмыстары бойынша, көлік ұрлығын жасаған әрбір үшінші адам және көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алғандардың үшеуінің екеуі қылмыс жасаған уақытта мас күйінде болған. Бұл маскүнемдіктің алдын алу мақсатында кешенді іс-шаралар құрып жүзеге асыру керек екенін дәлелдеп отыр [15, 83 б.].

Сонымен қатар ПО жедел-тергеу практикасының материалдарын зерттеу барысында алынған мәліметтерге жүгінсек, автокөліктерге жасалған әрбір үшінші қолсұғушылық құқық бұзушының мас күйінде жасалған. Бұл, әсіресе, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға тән болып келеді, демек оның жартысынан көбі (57,9%) мас күйде жасалған. Ішімдік өз кезегінде құқық бұзушының қоғам алдындағы жауапкершілігін сезінуін бәсеңдетіп, өз-өзіне ие болу мүмкіндігін төмендетіп, өзінің қылығына жауап беру қабілетінен айырып, есінен тандырып, құқыққа қарсы теріс қылық жасауға итермелейді. Сондықтан маскүнемдік пен нашақорлыққа қарсы күресті түбегейлі тұрғыда арттырған жөн деп пайымдаймыз.

Ал мас күйінде көлік ұрлайтын тұлғаларға нақтырақ тоқталатын болсақ, олар автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарағанда, басқа көрсеткіштермен сипатталады. Бізбен жиналған мәліметтер бойынша, аталған құқық бұзушылықтың 14,1% мас күйде жасалған. Көлік ұрлығы пайдакүнемдік сипатта болғаннан кейін, бұл жерде мас күйінде құқық бұзушылық жасау көрсеткіші де төмен. Себебі ұрланған көлікті алып кеткеннен кейін, жасырып қоятын орынға дейін аман-есен жеткізу керек. Мас күйінде құқық бұзушылық жасау көрсеткіші жоғары болып келетін құқық бұзушылықтар, тәртіпке сай, бұзақылық және зорлық-зомбылық сипатында көрініс алады.

Жоғарыда көрініс алған уәждерді қорытындылай келе, келесідей тұжырымдар жасай аламыз:

– автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу (Қазақстан Республикасының ҚК-нің 200 бабы) ауыр емес құқық бұзушылықтар санатына жатқандықтан [ҚР ҚК 11 бап, 2 б.], оны жасаған тұлғаларға, тәртіпке сай, қоғамдық ықпал ету жазалары қолданылатынын атап өткен жөн. Еліміздегі заңнаманың аса қатал еместігінің салдарынан сот оларға жеңіл жаза тағайындап, бас бостандығынан айырмай, қоғамнан оқшауламай, оларды түзетуге болады деп санайды. Бұл негізде Қазақстан Республикасының ҚК-нің 200 бабының санкциясын қатаңдата түсу мақсатына сай деп санаймыз;

– қарастырылып отырған құқық бұзушылықтарды жасағаны үшін ұсталғандардың басым бөлігі (95% жуығы) біртекті құқық бұзушылықты және алғаш рет жасағандар, сондай-ақ ішкі істер органдарының криминалды есебінде тұрмағандар және алдын алу іс-шараларымен қамтылып көңіл бөлінбегендер, ал аз ғана бөлігі (5%) полиция есебінде тұрғандар болғандықтан, аталмыш құқық бұзушылыққа қарсы күрестегі ПО-ның профилактикалық іс-шараларының рөлін арттырып, жеке-тәрбиелеу іс-шараларының әдіс-тәсілдерін жетілдіріп, қоғамдық ұйымдармен, ақсақалдар

алқасымен бірігіп, тәрбие жұмыстарын жүргізіп, еңбек-түзету мекемелеріне жеткізбей-ақ дұрыс жолға салу қажет;

– маскүнемдік пен нашақорлық автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың басым бөлігін жасауға түрткі болса, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға да сондай серпіліс беруі мүмкін. Мысалы, ішімдікке, нашақорлыққа құмарлық немесе маскүнемдік автокөлік ұрлығымен айналысатын тұлғалардың көбіне тән қасиет. Ол адамдарды әр түрлі құқық бұзушылықтарға итермелеп, жолдан тайдырады. Сондықтан маскүнемдіктің және нашақорлықтың алдын алу іс-шаралары бір сәтке тоқтамастан жүзеге асырылуы қажет деген пікірдеміз, демек олардың санының төмендеуіне автокөліктерге қатысты қолсұғушылықтардың да жалпы санының төмендеуі тікелей байланысты деп санаймыз.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алумен айналысатын тұлғалардың жеке тұлғасын зерттеу бұл тақырыптың маңызды бөлігі болып табылады. Бірақ статистикалық деректерді қарасақ, осындай қылмыстық-құқық бұзушылық түрімен шұғылданатын тұлғалардың көпшілігі орта жастағы тұлғалар. Демек, осы санаттағы қылмыстық-құқық бұзушылық жасаушылардың осындай әрекеттерді жасау себептері мен шарттарын зерттеу қажеттілігі туындайды.

Аталмыш мәселелер өз шешімін тауып жатқан жағдайда ғана автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың жалпы деңгейінің төмендеуіне қол жеткізе аламыз деп пайымдауға болады.

Тірек сөздер: *Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алушының жеке басы, есі дұрыстық, мас күйде көлік құралын құқыққа сыйымсыз иеленіп алу.*

Пікірталас үшін сұрақтар:

1. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың субъектісі?

2. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жасаушы тұлғалар?

3. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы кәмелетке толмағандар?

4. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды мас күйде жасаудың қоғамға теріс ықпалы?

1.3 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың жасалу тәсілдері

Сот-тергеу тәжірбиесінде күрделі сұрақтардың бірі болып бөтеннің мүлкін ұрлауды анықтау болып танылады. Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу басқа да құқық бұзушылық құрамдарымен ұштасса (ұрлық, тонау, қарақшылық, бөтеннің мүлкін қасақана бүлдіру, кісі өлтіру, қорқытып алушылық және басқалары), құқық бұзушылықтың жиынтығы бойынша санатталатындығы белгілі болса да, осыған қатысты нақты заң нормаларында тікелей талдау жасалынбағандығын аңғаруымызға болады. Егер көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу тонау мақсатында жүзеге асырылса, кінәлі адамның іс-әрекеттерін тәсілдеріне байланысты сәйкес тараудың сәйкес бабымен дәрежеленеді. Себебі тонауға қатысты белгіленген қылмыстық жауаптылық бойынша қосымша құқық бұзушылықты дәрежелеудің қажеттілігі жоқ. Бұндай жағдайда жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу тонаудың немесе ұрлықтың бірден-бір тәсілі болып саналады.

Бұл ретте В.А. Лихолая көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу ашық немесе жасырын түрдегі бөтеннің мүлкін өз меншігіне айналдыру мақсатындағы әрекет деп таниды [16, 67 б.].

Бірақ істің мән-жайларына байланысты көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу барлық талан-таражға салудың белгілері ретіндегі тонаудың немесе ұрлықтың тәсілі болса да, бұндай негіздемені біз дұрыс деп таба алмаймыз.

Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу мақсатының болмауын дәлелдейтін мән-жайлар болып кінәлімен заңсыз иеленген көлік құралын одан әрі пайдалануға мүмкіндігі бола тұра, өз еркімен тастап кетуі табылады.

Көлік құралын ұрлау белгілерінің бар болуына қатысты келесі мән-жайларды атауымызға болады: сырт бейнесін өзгерту (кузовын қайта бояу, тіркелу белгісін өзгерту, жалған құжат дайындау, басқа шетел мемлекеттеріне өткізу, кейбір агрегаттары мен бөлшектерін айырбастау немесе ұзақ мерзімде өз жекеменшігі ретінде көлік құралын пайдалану). Заң әдебиеттерінде кінәлі адамның көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуы кезіндегі өздігінше пайдалану мерзімінің ескерілу қажеттілігі туралы айтылған. Бұндай көзқарасты бөлісе отырып, жоғарғы сот органының көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы пайдалану мерзімі критерилерін белгілеуі дұрыс болып табылуы мүмкін болар еді деп ойлаймыз және осыған сәйкес іс-әрекет ұрлық немесе тонау ретінде дәрежеленуі тиіс. Аталған критерийді белгілеу құқық қорғау органы қызметкерлерінің белсенділігін арттырып, көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу немесе тонауға қатысты мәліметтерді нақты біліп отыруына септігін тигізуі мүмкін еді. Қазіргі кезеңде көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қатысты қылмыстық істер барлық жүргізілген тергеу әрекеттерінен кейін Қазақстан Республикасының ҚПК баптарының негізінде тоқтатылады, егер жымқыру

мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған көлік құралы табылмаса, тонау немесе ұрлық ретінде дәрежеленіп қарастырылмайды және ұрланған көлік құралдары ұзақ мерзім аралығында жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу ретінде қалып қояды. Басқа шетел мемлекеттерінде көлік құралдарын тонау мен жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу әр түрлі тұрғыда қарастырылады. Мысалы, Германияның қылмыстық құқығымен салыстырсақ, құқық бұзушылықтың субъективтік жақтары бөлініп талданады, яғни оның негізгі белгісі болып өзіне қосып алуы ниетінің болмауы. Бірақ, сот тәжірибесінде құқық бұзушылықтың субъективтік жағына емес, керісінше, көлік иесіне келтірілген құқық бұзушылықтың объективтік зардаптарына назар аударылады.

Ұлыбританияда көлік құралын ұрлаумен бірге 1968 жылғы Ұрлық туралы Заңының 12-бабына сәйкес, бөтеннің көлік құралын рұқсатсыз пайдаланғандығы үшін қылмыстық жауаптылық белгіленген. Аталмыш мән-жайларға байланысты ұрлаудан айырмашылығын нақты анықтайтын қажетті құқық бұзушылықтың субъективтік белгісі – пайдакүнемдік мақсат негізделген және ол жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу түрлерінің бірі ретінде қарастырылады. Көлік құралдарын ұрлау мен жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жеке құқық бұзушылық ретінде бөліп қарастыру туралы АҚШ заңшығарушыларымен де белгіленген. Олардың ортасында да жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алушының автомобильді меншігіне қосып алу ниетінің болмауының белгілері тұр. Сонымен қатар Иллинойс штаты қылмыстық кодексін құраушылар, егер құқық бұзушы бөтеннің көлік құралын заңсыз иеленіп және оны тастап кетуі меншік иесінің іздеп табуына қиындықтар тудырған жағдайларда, кінәлі ұрлық бойынша қылмыстық жауаптылыққа тартылады деп белгілейді, – деген Ф.М. Решетниковтың да пікірі кездеседі [17, 51 б.].

Біздің ойымызша, бұндай негіздемелер кінәлінің қылмыстық жауаптылық қағидаларына қарама-қайшы келеді. Жасалған қылмыстық іс-әрекеттер бойынша ұрланған заттың

мөлшері ұсақ ұрлық мөлшерінен аспаған жағдайларда, жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу және ұрлау белгілері қамтылса, құқық бұзушылықтың жиынтығы ретінде дәрежелеуді ұсынады. Егер жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуда көліктің бөлшектеріне қатысты елеулі мөлшерде зардап келтірілсе, яғни ұрлықпен ұштасса, автордың көзқарасы бойынша, құқық бұзушылық қосымша жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу ретінде дәрежеленуге жатпайды. Сонымен қатар, аталған автор егер жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу көлік құралында табылған жүкті ұрлау мақсатында жүзеге асырылса, көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу және ұрлау құқық бұзушылықтың жиынтығы ретінде дәрежеленетіндігі құпталған. Алайда аталмыш көзқарасты біз қуаттай алмаймыз. Өз пікірімізді білдерер алдында В. Лихолаяның еңбектеріне көз салалық. Заңгер В. Лихолаяның пайымдауынша, жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу көлік құралының бөлшегі болып табылмайтын заттарды ұрлау мақсатында жасалынса, кінәлінің әрекеті нақты құқық бұзушылықтың жиынтығы бойынша дәрежеленеді деп түсіндіреді [18, 17 б.].

Аталмыш көзқарасты қуаттай отырып, көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу ұрлауға қатысты құқық бұзушылықтың тәсілі ретінде көрінетінін атап өткеніміз жөн. Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың түсінігі оның бөлшектеріне немесе оның ішінде табылған жүктерге емес, жалпы біртұтас көлік құралына қатысты болып табылады.

Егер көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп кеткеннен кейін кінәлінің ойында көлік құралы бөлшектерін немесе ондағы табылған заттарды иемденіп алу мақсаты пайда болса, жасалған іс-әрекет мүлікті иемденудің тәсіліне қарай бөтеннің мүлкін ұрлау ретінде танылып, құқық бұзушылықтың жиынтығы бойынша дәрежеленеді.

Ұқсас көзқараста пікірін білдірген белгілі ғалым Суйчинованың: «Ұрлық жасауға дайындық, әдеттегідей, қылмыстық ортада беделі бар, құқық бұзушылық жасау тәжірибесі бар, әр түрлі қауіпті жағдайда дұрыс шешім қабылдай алатын, физикалық тұрғыдан жақсы дайындалған, қоян-қолтық ұрыс немесе күрес тәсілдерін жетік меңгерген, қару-жарақ қолдана алатын, нақты бір салада тәжірибесі мол, көліктердің немесе тұрғын-жайлардың есіктерін, қақпа құлыптарын аша білетін, жеке көлігі бар, ұрланған заттарды сақтайтын қоймалары бар және ұрланған заттарды өткізу арналары реттелген, сенімді серіктестер табудан басталады», – деген тұжырымын да құптаймыз [19, 101 б.].

Зерттеу көрсетіп отырғандай, құқық бұзушылардың басым көпшілігі құқық бұзушылық объектісін таңдау барысында ол жайында алдын ала мәлімет жинап, оны аңдып, техникалық құралдар мен көлік құралдарын дайындайды. Тәжірибеде ұйымдасқан қылмыстық топтардың мүшелері объектіні бірнеше күн бойы дүрбі салу, т.б. әрекеттер арқылы бақылап, көлік иесінің жүріп-тұру уақыты, күндері мен жолдары қойын дәптерге енгізіліп, сарапталып көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу немесе ұрлау орны мен тәсілі белгіленіп отырған жағдайлары жиі орын алған.

Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың ерекшелігі болып көлік құралына заңсыз иелік еткен құқық бұзушының құқық бұзушылық жасалған орыннан дереу «ізін суыту» мүмкіндігі табылады. Сондықтан да жасалған құқық бұзушылық жайындағы ақпаратты уақытылы жинап, тіркеп, бастапқы тергеу әрекеттері мен жедел-іздігіру іс-шараларының сапалы өткізілуінен оның тез арада ашылуы мен көлік құралының табылу мүмкіндігі арта түседі.

Э.С. Ажибаның пікірі бойынша, көлік құралдарын ұрлаудың және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың тәсілдерін зерттеу іздестіру болжамдарының дәлелденген жолын құру және оларды тексерудегі жедел-іздігіру және басқа да іс-шараларды жоспарлау арқылы

жасалған қылмыстар мен оларды жасаған тұлғаларды табудағы қолданатын тактикалық әдістерді дұрыс таңдаудың бірден-бір шарты болып табылады [20, 13 б.].

Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу немесе ұрлау тәсілі туралы мәліметтің ішіне, құқық бұзушылық жасалған уақыт пен орын, жасалу жолдары және құралдары кіреді.

Жасалу уақыты мен орны құқық бұзушылықтың жекелеген түрлерінің жасалу тәсілінің объективті сипаты, өз ретінде, құқық бұзушылықты жоспарлаушыны, жасаушыны немесе жедел қызығушылық тудырған тұлғаны анықтау және ұстауға бағытталған, сондай-ақ оның алдын алу, болдырмау іс-шараларын жүргізу тактикасын анықтау үшін қажетті мәлімет береді. Көлік құралына қолсұғушылық орын алған жерді және уақытты зерттеу қазіргі таңда ерекше мағынаға ие болып отыр.

Бізбен зерделенген қылмыстық істердің материалдарына сәйкес, көлікті жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу немесе ұрлау құқық бұзушылықтары кешкі және түнгі уақыттарда орын алады (сағат 19.00 ден 04.00-ге дейін). Ал жасалу уақытын сағаттап саралап зерттесек, көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу құқық бұзушылығы күндіз және кешкі уақыттарда (сағат 18.00 мен 00.00 аралығында) жиірек орын алады, ал көлік ұрлығы көбінесе кешкі және түнгі уақыттарда (19.00 мен 04.00 сағат аралығында) жасалады. Түнгі уақытта жасалу себебіне толық тоқталмасақ та түсінікті шығар: біріншіден, сырт көзден жасырын жасауға болатындығы; екіншіден, көшедегі адам санының аздығы; үшіншіден, жарықтың аздығы және жол-патрульдік полицияның түнгі уақытта аз болуы, сондай-ақ құқық бұзушының байқалмай қалып, әділ жазадан құтылып кетемін деген субъективті талпынысы.

Көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға ынта білдірген құқық бұзушыларға тәуліктің қай уақыты болса да қолайлы болып шығады, демек, олар өз мақсатына жету үшін көлікті көп уақыт бойы таңдамайды, ең бастысы қолайлы уақыт болып, көлік құралы қараусыз қалса болғаны және құқық бұзушының өзі көзге

түсіп қалмаса болды. Соңғы кездерде, азаматтардың іскерлік белсенділігі жоғары деп саналатын күндізгі уақытта, көлік ұрлығының жасалуы белең алып отырғанын айта кеткенді жөн санап отырмыз. Ең сорақылығы, көлік құралдары тападай тал түсте – адамдардың көз алдында ұрланып жатыр, бұл құқық бұзушылардың – автоұрылардың еш нәрседен қорықпайтындығын және қоғамға деген қауіп деңгейінің арта түскенін паш етеді.

Аталмыш құқық бұзушылықтардың орын алған жерлерін зерттеу метариалдары көрсеткендей, автомобиль немесе өзге де көлік құралының ұрлығы көп жағдайда көліктің көп шоғырланған жерлерінде (ойын-сауық кешендерінің тұрақтарында, базарларда, қонақүйлердің маңында), сондай-ақ жәбірленушілердің тұрғынжайлары мен жұмыс орындарының маңайында жиі көрініс алады.

Жедел-тергеу практикасының материалдарын зерттеу нәтижелері ұрланған көлік құралдарының әрбір бесіншісі қосалқы бөлшектерге сату мақсатында ұрланатынын көрсетті. Автомобильдер немесе өзге де көлік құралдары тым алыс емес қашықтықтарға әкетіліп, алдын ала дайындалған жерлер мен тұрғынжай гараждарына жасырылып, бөлшектеліп немесе түсі, сыртқы пішіні өзгертіліп, құқық бұзушылықтың ізін жасыруға барынша талпыныс жасалады.

Соңғы жылдары ұрланған автобөлшектерді өткізу орындарының құрылымы өзгерген. Егер бірнеше жыл бұрын ұрылар автобөлшектерді өздері немесе таныстары, сондай-ақ бейтаныс біреулер арқылы сатуға мәжбүр болса, қазіргі таңда, сауданың құрылымы өзгеруіне байланысты, делдалдар арқылы, сонымен қатар интернет арқылы еліміздің түкпір-түкпіріне сата алады.

Біз аталмыш пікірді қуаттай отырып, жедел-іздістіру қызметінде қолданылатын әдіс-тәсілдер нақты жағдайларды ескере отырып, үнемі жоспарланып, тергеу амалдарына сәйкес болып, заң шеңберінде қатаң орындалып, жүйелі тұрғыда жетілдіріліп отыруы қажет деп санаймыз. Ұрланған немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған автомобиль немесе өзге де көлік құралы жайындағы

арыз-шағымдарды сотқа дейінгі тергеп-тексерудің бірыңғай тізіліміне (СДТБТ) дер кезінде тіркеу, оларға уақытылы жауап беру, аталған құқық бұзушылыққа қатысты мәліметтерді толық жинақтау оның жасалу жолдары мен тәсілдерін анықтауға және тез арада ашуға мүмкіндік береді.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу кезінде көліктің маркасына қарай, құқық бұзушылар алдын ала арнайы мемлекеттік белгілер, ұқсас көліктің құжаттарын, қолдан жасалған жалған құжаттарды дайындап алады. Содан кейін ғана қылмыстық ойларын жүзеге асырады.

Бұл ретте Құқық бұзушылықтың жасалу тәсілі, ғалым Г.Г. Зуйковтың пайымдауы бойынша, құқық бұзушылықты жасауға дайындалу, жасау және ізін жасыру жүйесіндегі, объективтік және субъективтік факторлармен анықталатын байланыстардың жиынтығы болып табылады. Оның соңғысы құқық бұзушылықтық мақсатқа жетуде тек қана тиесілі қаруды, құралды пайдалану және уақыт пен орынға байланысты болады [21, 21 б.].

Сонымен қатар заң әдебиеттерінде құқық бұзушылықтың жасалу тәсіліне қатысты өзге де бірқатар көзқарастар орын алады. Олардың кейбірулеріне, біздің пікіріміз бойынша, негізгілеріне тоқталып өтелік.

Сонымен, ғалым И.Ш. Жорданияның көрсетуінше, құқық бұзушылықтың жасалу тәсілінің қалыптасуына қылмыстық қолсұғушылықтың объектісі мен заты, құқық бұзушылықтың жасалу уақыты мен орны, жасалу барысындағы объективтік жағдайлар, құқық бұзушының техникамен жабдықталуы маңызды тұрғыда әсер етеді. Сондай-ақ құқық бұзушылықтың жасалу тәсіліне оның құқық бұзушылықты жасау себебі мен көзделген мақсаты және психикалық қасиеттері, дағдылары мен әдеттері септігін тигізеді [22, 16 б.].

Белгілі заңгер Р.С. Белкиннің тұжырымдауы бойынша, құқық бұзушылықтың жасалу тәсілі – бұл «субъектінің құқық бұзушылық мақсатқа қол жеткізуге бағытталғын және

ортақ құқық бұзушылық оймен біртұтасталған іс-әрекет ету жүйесі» [23, 48 б.].

Ал В.П. Колмаков болса, құқық бұзушылықтың жасалу тәсілін «құқыққа қарсы іс-әрекет (іс-әрекетсіздік) тәсілін сипаттайтын, қолданылған қару-жарақ пен күш-құралдардың, таңдалған орын және уақыттың, жағдайдың шарттарының және құқық бұзушылықты жүзеге асыру кезіндегі құқық бұзушының мінез-құлқы мен физикалық (материалдық) белгілерінің жиынтығы» деп түсінеді [24].

А.С. Кузьминаның пікірі бойынша, құқық бұзушылықтың жасалу тәсілі деп, әдетте, құқық бұзушыны қоршаған сыртқы ортаның анықталған объективтік шарттары мен оның ішкі құрылымы және ахуалы арқылы көрініс тапқан іс-әрекеттердің жүйесін түсінеміз [25, 18 б.].

Осылайша, қазіргі уақытқа дейін заң ғылымдарында құқық бұзушылықтың жасалу тәсілі ұғымының мазмұны туралы біртұтас пікір қалыптаспағаны байқалады.

Біздің пікіріміз бойынша, зерттеліп жатқан құқық бұзушылықтың жасалу тәсілі құқық бұзушылыққа бағытталған ойды жүзеге асыру барысында қолданылатын күш-құралдар мен қаруларға қарай анықталуы тиіс.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу кезінде қылмыстық қолсұғушылықтың заты ПО-ның есебіне алынуына жататын қозғалтқышпен жабдықталған автокөліктер, мотоциклдер, автобустар, трамвайлар, біз С.Н. Скибиннің арнайы құралдарды келесідей тұрғыда бөлуге болады деген тұжырымын қуаттаймыз:

- нысанаға алынған жәбірленуші жайында ақпарат жинауға арналған арнайы техникалық құралдар;

- көлік құралдары тұрған жерлерге, тұрақтарға, үй-жайларға кіруге арналған құралдар (темір ара, балға, құлып ашқыш);

- көлік құралға кіруге арналған құралдар (арнайы жасалған кілттер);

- дабылқаққышты сөндіретін немесе істен шығаратын құрылғылар;

- қозғалтқышты оталдыратын құрылғылар;
- өзге де құрылғылар [26, 30 б.].

Қазіргі таңда ұрылар әр түрлі жаңа құралдармен, айта кетсек, үй-жайлардың құлыптарын тез арада кесетін құрылғылар мен түнде көруге арналған дүрбілер және заманауи тұрғыдағы компьютерлік технологиясының жетістіктерімен жабдықталғаны мәлім.

Бұл ретте құқық бұзушылықтың жасалу тәсілі, ғалым Г.Г. Зуйковтың пайымдауы бойынша, құқық бұзушылықты жасауға дайындалу, жасау және ізін жасыру жүйесіндегі, объективтік және субъективтік факторлармен анықталатын байланыстардың жиынтығы болып табылады. Оның соңғысы құқық бұзушылықтық мақсатқа жетуде тек қана тиесілі қаруды, құралды пайдалану және уақыт пен орынға байланысты болады [21, 21 б.].

Сонымен қатар заң әдебиеттерінде құқық бұзушылықтың жасалу тәсіліне қатысты өзге де бірқатар көзқарастар орын алады. Олардың кейбірулеріне, біздің пікіріміз бойынша, негізгілеріне тоқталып өтелік.

Құқық бұзушылықтың жасалу тәсілінің қалыптасуына қылмыстық қолсұғушылықтың объектісі мен заты, құқық бұзушылықтың жасалу уақыты мен орны, жасалу барысындағы объективтік жағдайлар, құқық бұзушының техникамен жабдыкталуы маңызды тұрғыда әсер етеді. Сондай-ақ құқық бұзушылықтың жасалу тәсіліне оның құқық бұзушылықты жасау себебі мен көзделген мақсаты және психикалық қасиеттері, дағдылары мен әдеттері септігін тигізеді.

Белгілі заңгер Р.С. Белкиннің тұжырымдауы бойынша, құқық бұзушылықтың жасалу тәсілі – бұл «субъектінің құқық бұзушылық мақсатқа қол жеткізуге бағытталғын және ортақ құқық бұзушылық оймен біртұтасталған іс-әрекет ету жүйесі» [23, 20 б.].

Ал В.П. Колмаков болса, құқық бұзушылықтың жасалу тәсілін «құқыққа қарсы іс-әрекет (іс-әрекетсіздік) тәсілін сипаттайтын, қолданылған қару-жарақ пен күш-құралдардың, таңдалған орын және уақыттың, жағдайдың шарттарының

және құқық бұзушылықты жүзеге асыру кезіндегі құқық бұзушының мінез-құлқы мен физикалық (материалдық) белгілерінің жиынтығы» деп түсінеді [24, 29 б.].

А.С. Кузьминаның пікірі бойынша, құқық бұзушылықтың жасалу тәсілі деп, әдетте, құқық бұзушыны қоршаған сыртқы ортаның анықталған объективтік шарттары мен оның ішкі құрылымы және ахуалы арқылы көрініс тапқан іс-әрекеттердің жүйесін түсінеміз [25, 36 б.].

Осылайша, қазіргі уақытқа дейін заң ғылымдарында құқық бұзушылықтың жасалу тәсілі ұғымының мазмұны туралы біртұтас пікір қалыптаспағаны байқалады.

Қарастырылып отырған құқық бұзушылықтың тағы да бір ерекшелігі автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаудың көп таралған түрлерінің бірі – алдын ала дайындалған техникалық құралдардың көмегі арқылы көшеде тұрған жерінен ұрлау болып табылады. Көлік құралын ашып, ішіне енудің негізгі тәсілдерінің қатарына келесілерді жатқызуға болады: электронды құрылғылармен, қолдан жасалған құралдармен есікті ашу, терезені шағу немесе төмен түсіріп ашу.

Заманауи көлік құралын ұрлаушы тұлғалар өздерінің дайындық және қабілеттілік деңгейлеріне сай, көп жағдайда, қорғау құрылғыларын, дабылқаққыштарды ойлап табатын мамандардан бір бас жоғары тұрады. Оның бойынан дарынды инженердің де, психологтың да, актердің де қасиеттері табылады.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу немесе ұрлау тәсілдерінің өзімнің қызметтік тәжірибемде кездестірген келесі түрлерін атап өтелік.

Көбінесе, бұндай жағдаяттар жәбірленушілердің абайсыздығына, аңқаулығына байланысты көрініс алады, анығырақ тоқталатын болсақ:

– тұрғынжайының немесе жұмыс орнының, әлде дүкеннің маңында, жолдың жиегінде көлік құралын оталулы қалпында немесе ішінде кілтімен бірге тастап кетуі;

– дабылқаққышты қосуды ұмытып кетуі;

– көлікті оталулы қалпында бірер сәтке қалдырып кетуі;

– көлік иесінің қалтасынан кілтін ұрлап алуға жол ашатын жағдайларға мүмкіндік беруі;

– көлік жүргізушісінен көлік құралын тартып алу (көлік иесінің адамсыз жерлерде белгісіз тұлғаларға тоқтауы, танымайтын адамдарды жиі ала кетуі және т.б.).

Алайда, құқықтық статистика мәліметтері көрсетіп отырғандай, аталған құқық бұзушылықтарға қарсы күрестің барынша жүргізіліп жатқанына қарамастан, бірқатар кемшіліктер де көрініс алады. Заманауи қоғам өміріндегі азаматтардың өздерінің жекеменшік мүліктеріне немқұрайлы қарауы да жүргізіліп жатқан күрестің тиімсіздігіне әсер етеді және себеп болады. Азаматтардың немқұрайлық іс-әрекеттері келесі жағдайлармен сипатталады:

– ішкі істер органдарына қажетті ақпаратты дер кезінде хабарламау;

– автокөліктерін автотұрақтарға қоймай, көшелерде немесе аулаларда тастап кетуі;

– азаматтардың автокөліктеріне дабылқаққыш құрылғыларын немесе қарапайым тұрғыда басқару рөлі мен жетек қорабының иінтірегін бекіту қондырғысын орнатпауы.

Аталған немқұрайлық іс-әрекеттер салдарынан, көптеген жағдайда, қылмыстық құқық бұзушылыққа жол беріліп, жекеменшік мүліктерінен айырылады және ішкі істер органдарының онсыз да қыруар қызметіне тағы да жұмыс қосып, ауыртпалығын жоғарылата түседі.

Осылайша, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу немесе ұрлау тәсілдерін құқық бұзушылықты ашу барысында екі негізгі топқа бөлуге болады:

– арнайы құралдар мен құрылғыларды қолданып жасау;

– арнайы құралдар мен құрылғыларды қолданбай жасау.

Ұрлауды немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ашу мен тергеу барысында келесі ақпарат

қызығушылық тудыруы мүмкін. Е.А. Волковтың пікірі бойынша, көлік ұрлығының шамамен 14% сатып алушымен алдын ала сөз байласу арқылы жасалады, себебі сатып алушыда ұрланған көлік құралына ұқсас көліктің құжаттары немесе ескі көлігі болуы мүмкін [27, 14 б.].

Бұндай жағдайда тапсырыс беруші немесе сатып алушының қолында бар құжаттарға сәйкес, көлік құралы моделіне не түсіне қарай ұрланып, ескі автокөліктердің тіркеу нөмірлері кесіліп алынып, ұрланған көлік құралына ауыстырылып салынады. Қазақстан Республикасында 2013 жылдан бері ПО-да тіркеуге тұрғызатын көлік құралдардың қозғалтқыш нөмірін тіркеу міндетті болмағандықтан, ұрылардың жұмысы екі есе жеңілдей түсті. Сол себептен, көлік құралының қозғалтқыш нөмірін көлікті ПО-да тіркегенде міндетті түрде тексеріп, қайта тіркеу керек деп ойлаймыз.

Бұндай жағдайда тапсырыс беруші немесе сатып алушының қолында бар құжаттарға сәйкес, көлік құралы моделіне не түсіне қарай ұрланып, ескі автокөліктердің тіркеу нөмірлері кесіліп алынып, ұрланған көлік құралына ауыстырылып салынады. Қазақстан Республикасында 2013 жылдан бері ПО-да тіркеуге тұрғызатын көлік құралдардың қозғалтқыш нөмірін тіркеу міндетті болмағандықтан, ұрылардың жұмысы екі есе жеңілдей түсті. Сол себептен, көлік құралының қозғалтқыш нөмірін көлікті ПО-да тіркегенде міндетті түрде тексеріп, қайта тіркеу керек деп ойлаймыз.

Бұл ретте автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаудың және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың кеңінен таралған тәсілдерін қарастырып көрелік:

Бірінші тәсіл автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға да, тіпті оны жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға да байланысты емес. Бұл тағылыққа (вандализмге) жақын болар: болмайтын бір бұйымға, көзілдірік немесе бір қорап темекі үшін терезені шағып кіреді. Ұсақ-түйек нәрселердің ұрланғанымен келтірілген шығын аз болғанымен, шағылған терезенің құны

бірнеше жүздеген долларға дейін жетуі мүмкін. Аталмыш құқық бұзушылықтар әдетте нашақорлармен, маскүнемдермен, қаңғыбастармен немесе жасы кәмелетке толмағандармен жасалады.

Сондықтан осындай құқық бұзушылықтардың алдын алу үшін құқық бұзушының өзінің қылмыстық іс-әрекеттерінен бас тартуына әкеліп соқтыратын жағдайлар жасаған абзал. Аталмыш мақсатта жанып-өшіп тұратын жарық диодты шырақ болса да жеткілікті, оны көрген құқық бұзушы Сіздің көлігіңіздің қасынан өтіп кетеді. Дабылқаққыш құрылғы орнатылған көліктегі заттарды ұрлап, басын қатерге тіккенше, қасында тұрған қорғаныс құралдары орнатылмаған, шу шығармайтын көлікті тонап кеткенім дұрыс болар деп ойланады. Кейбір жағдайларда, өзі арзан болса да, бірақ жанып-өшіп тұратын шырағы бар құрылғылардың өзі көлігіңізді тоналудан сақтап қалуы әбден мүмкін.

Екіншісі тәсілді қарапайым ұрлық деп те санауға болады. Бұл ретте автоұрлықшылар да солар – автокөлік ішінде қалып қойған сөмке, дипломат, эмиан немесе автомагнитолла аңдығандар. Бірінші тәсілден ерекшелігі – автоұрылардың дайындық деңгейі мен ұрланатын заттардың құнының жоғарылығы. Бұл ретте ұрылар, көбінесе, көлік иесін аңдып, оның қолында (сөмкесінде, дипломатында) үлкен көлемді ақшаның немесе өзге де құнды қағаздардың болу мүмкіндігін болжайды да, қылмыстық іс-әрекеттерін жасауға ыңғайлы сәт іздейді. Сонымен қатар автокөліктің қасынан өтіп бара жатып, оның ішіндегі қымбат сөмкені көріп, онда кейін өткізіп ақша істеуге болатын құнды заттардың болуы мүмкін деп санап, қылмыстық ойға кенеттен ие болатын автоұрылар да кездеседі. Олардың іс-әрекеті тым ерсі болып келеді. Демек, есікті ашпай-ақ, терезені шағып, көлік құралының ішіндегі қалып қойған жоғарыда аталған заттарды алып, дереу ізін суытып кетеді.

Бұндай тәсілден қорғану оп оңай – автоұрыларды арандатпау. Демек, көліктен бірер сәтке немесе ұзақ уақытқа шыққан болсаңыз да, шығар кезде өзіңізбен бірге құнды

заттарды (ішінде құнды заттары бар болып көрінетін сөмкелерді, дипломаттарды) ала шығу қажет.

Үшінші тәсіл. Бұл енді көліктің ішіндегі ұсақ-түйек заттарды немесе құндылықтарды ұрлау емес, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу. Шынайы тұрғыда, бұл оның ең қарапайым түрі болып саналады – кәсіби деңгейі тұрмақ, көлікті қалай жүргізу керектігін дұрыс білмейтін жасөспірімдердің немесе жеткіншектердің жай ғана қыдырып қайту мақсатында автокөлікті немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуы. Әрине, таңдаулары ең алдымен қорғаныс құрылғылармен, дабылқаққыштармен жабдықталмаған көліктерге түседі. Олар есік құлпын сындырып немесе терезесін шағып, тоқ сымтемірлерін бір-біріне жалғау арқылы көлікті оталдырып немесе итеріп оталдырып алып кетеді. Ал көлікті қалай оталдыру керек екені интернет кеңістігіндегі «YouTube» арнасында егжей-текжейлі көрсетілген. Бұндай көлік құралдары көп жағдайда жол апатын жасап немесе өртеніп кеткен қалпында табылады. Егер көлік иесінің жолы болса, онда жай ғана жанармайы таусылған күйде тауып алады.

Бұдан қорғану тәсілдері: қозғалтқыштың оталуына жол бермейтін қызметпен байланыстырылған кез келген дабылқаққышты ашу тәжірибесі жоқ жасөспірімдердің қолынан келе бермейді. Сондықтан да, ең қарапайым иммобилайзердің өзі де олардың құқық бұзушылық әрекетіне кедергі бола алады.

Төртінші тәсіл де автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алумен байланысты. Бұл жоғары дәрежелі қылмыстық тәжірибесі бар құқық бұзушымен жасалмаса да, алдын ала дайындықпен орын алған құқық бұзушылық. Әдетте, олардың объектісі болып көлік құралдарының кең таралған түрлері табылады. Олар аса қымбат емес, бірақ ескі де емес автокөліктер. Көбінесе, аталмыш көлік құралдарына қымбат емес, қарапайым дабыл беру кодтарымен жабдықталған және

екі жақты байланысы жоқ қорғаныс құралдары мен дабылқаққыштар орнатылады. Жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленушілер де осы осал тұстарды пайдаланады. Олар көлік иесі қолындағы дабылқаққыштың түймешігін басып, көлік құралын жапқан немесе ашқан сәтте қорғаныс құралын басқару жүйесінің белгісін «Код-граббер» деп аталатын арнайы құрылғыға жазып алып, өзіне қолайлы уақытта көлік құралын ашып, ішіне кіреді. Бірнеше секунд ішінде күш қолдану арқылы басқару рөлінің қорғаныс жүйесін бұзып, одан кейін бір минут ішінде тоқ сымтемірлерін бір-біріне жалғай отырып, көлікті оталдырып, иеленіп кетеді. Бұл кезде қарапайым дабылқаққыш есікті көлік иесі ашты екен деп ойлап, көлік иесінің қолындағы дабылқаққыштың түймешігіне ешбір белгі жібермейді. Жедел-тергеу практикасының материалдарын зерттеу нәтижелері көрсеткендей, кейбір жағдайларда «Код-граббер» ғана емес, сондай-ақ «Сканерлер» қолданылуы мүмкін. Ол – қорғаныс құралын басқару жүйесінің белгісін талдап, сараптап, тиесілі кодты таңдап алатын құрылғы. Тағы бір жағдайларда «Электрошокер» деп аталатын құрылғының қолданыс тапқаны анықталды, ол, өз кезегінде, дабылқаққыш құралының электрондық жүйесін мыңдаған вольтқа жуық тоқ беру арқылы істен шығарады. Содан кейін автоұрылар өздерінің қылмыстық ойларын ешбір кедергісіз жүзеге асыруға мүмкіндік алады.

Аталмыш жағдайлардың алдын алу үшін кері байланысы бар, нақтырақ айтсақ, екі жақты байланысы бар дабылқаққыш құрылғыларды қолданған жөн. Бұл ретте, егер дабылқаққыш «Кодграббер» құрылғысын қолдану арқылы сөндірілген болса да, көлік иесінің қолындағы дабылқаққыштың түймешігіне көліктің ашылуы немесе оталғаны туралы белгі беріліп, дабыл қағылады.

Сонымен, мамандардың кеңесіне құлақ салып, мүмкіндігі кең дабылқаққыш құралын сатып алған дұрыс. Себебі олардың бағаларының айырмашылығы аса үлкен де емес, ал қорғау мүмкіндігі орасан!

Бесінші тәсілге келетін болсақ, бұндай шаруа енді тек жоғары деңгейлі, мол тәжірибелі мамандардың ғана қолынан келетінін айта кеткен жөн. Көбінесе, аталмыш тәсілдің объектісі орта деңгейдегі немесе қымбат бағалы автокөлік құралдары болып табылады. Бұндай автокөліктерге қойылатын қорғаныс құрылғылардың «Кодграбберлер» немесе басқа да заманауи құрылғылардан қорғайтын екі жақты байланысы болса да, қылмыстық тәжірибесі мол құқық бұзушылардың алдында әлсіз болып келеді. Егер қорғаныс құрылғысын жетілдірілген жаңа кодграббермен (бұндай құрылғылардың құны ондаған мың доллар тұруы мүмкін) алдап, оның басқару жүйесіндегі көлік иесінің қолындағы дабылқаққышқа дабыл белгісін беру кодын талдап табу немесе сөндіру мүмкін болмаса, онда кәсіби маман өз қолымен іске кіріседі. Ол үшін жоғары деңгейлі маман болу қажет. Ең алдымен, аккумулятор тесіледі, біраз уақыттан кейін дабылқаққыш өзі сөнеді. Егер қауіп туғызбаса, сырттан бақылап тұрған ұрылар есік пен капотты ашады. Бәрі тыныш болса, – әрі қарай жұмыс істейді. Тоқ жоқ болған жағдайда да қосыла беретін автономды дабылқаққыш құрылғысы орнатылған болса, және де ол дауыстап дабыл берсе, оны дереу балғамен немесе басқа бір қатты нәрсемен ұрып, істен шығарады. Кейінірек, дабылқаққыш немесе иммобилайзермен шектеу қойылған қозғалтқышты оталдырудың негізгі жүйесін айналып өту схемасы құрылады. Егер автоұрыларға дабылқаққыштың моделі алдын ала белгілі болса, онда олар дабылқаққыштың басқару жүйесінің кодын өз кодтарымен өзгертеді, осы әрекеттен кейін қорғау құралының барлық жүйесі автоұрыны өзінің иесі екен деп санап, оның қолындағы түймешіктің барлық бұйрықтарына бағына бастайды. Қалай болғанда да, Сіздің көлігіңіз аз уақыт ішінде оталады. Егер де көлік құралының механикалық шектеуіш бекіткештері бар болса, онда олар да тез арада істен шығарылады.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаудың және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың аталмыш тәсілінен қорғану жолдарын қарастырмас

бұрын, келесі мәселені шешу қажет: өзінің қорғаныс құрылғысының күрделілігіне, электронды жүйенің орнатылу сапасына, механикалық бекіткештердің жалпы санына және иммобилайзердің жетілдірілгендігіне қарай, Сіздің көлігіңіздің қорғаныс жүйесі автоұрыларға төтеп бере алады ма, әлде төтеп бере алмайды ма? Егер төтеп бере алса, көлігіңіз өзіңізде қалады.

Қылмыстың жасалу орны – нақты бір қылмыстың аумақтық сипатын береді. Қылмыстың жасалу орнына қатысты мынадай мәнді белгілерді қарастыруымызға болады: әлеуметтік аумақ және қылмыстың объективтік жағын заңды түрде сипаттайтын тәсілдері. Басқаша айтқанда қылмыстың жасалу орны – бұл қылмыстың объективтік жағы жүзеге асырылған аумақтың бір бөлігі.

Объективтік сипаттағы көрінген қылмыстың жасалу орнына талдау жасау қылмысты ескерту шараларын жүзеге асыруда орасан пайдалы септігін тигізеді. Қылмыстың жасалу орны басқа да мән-жайлардың жиынтығымен бірге мысалы, қылмыс құрамының объективтік жақтарының орын алуын немесе болмауын (әрекет немесе себептік байланысты) куәләндіра алады сонымен қатар:

- қылмыстың жасалу тәсілдерін сипаттайды;
- қылмыспен келтірілген зардаптың мөлшеріне әсер етеді;
- сол немесе басқа да заттар қылмысты жасаудың қаруы ретінде танылуы деп қорытындыға келуі;
- қылмыстық дәрежелеуші мән-жайлар компоненті ретінде шығуы.

Зерттеу мәліметтері көрсеткендей көлік құралын айдап кетудің – 70,5% үлкен қалаларда немесе облыс орталықтарында жасалынса ауылды, кішігірім тұрғылықты орындарда – 25,5% жасалынады. Ірі қалаларда көлік құралының айдап кетілуінің кең таралуы бізге түсінікті, себебі қала тұрғындарының шоғырлану санының жоғары болуы, олардың автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын пайдалануы мен сұранысына деген қажеттілігінің өте көп болатындығымен түсіндіріледі.

Көлік құралын айдап кетудің орны болып сол көлік құралы уақытша немесе тұрақты табылған орны саналады. Сондықтан да әсіресе, автомобильдер немесе жеңіл көлік құралдарының – 45% жүргізушілердің (өз иелерінің) тұрғын үйлері маңайындағы орындардан ұрлау мақсатынсыз заңсыз иеленуге шалдыққан. Мұнымен қоса олар көліктің айдап кетілуіне, яғни қауіпсіздігіне қарсы тұратын (төтеп беретін) ешқандай жағдай жасамаған, яғни ұзақ мерзімде көшеде, жол маңайында қалдырған.

Сонымен қатар көлік құралдарын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иелену орындарының – 10,5% әр түрлі мекемелерге қатысты тұрақ орындарынан; жүргізушімен уақытша қойылған жәрмеңке, дүкен, асхана маңайынан – 15%; қойманың немесе гараждың есігін, терезесін, қабырғасын бұзып кіре отырып жасауы – 16,5% құрап отыр.

Сол сияқты көлік құралдарын айдап кетудің жасалу орындарының – 1,5% автобус, такси аялдамалары болып табылса, оның – 5% көлік құралдарының қозғалыс кезеңінде жасалған.

Көлік құралдарының қозғалысы кезеңіндегі айдап кету болып, әдеттегідей жолаушы ретіндегі кінәлі адам жүргізушіге жәбір көрсетіп, оның көлік құралын заңсыз түрде тартып ала отырып, қозғалысты өздігінше жалғастырылуы деп түсінеміз.

Көлік құралдарының айдап кетілуі орындарын қарастыру бұл қылмыстың жалпы сипаттамасын ашуға толық мүмкіндік бермейді, сондықтан қылмыстың жасалуындағы келесі белгілерінің бірі оның *жасалу уақытын анықтаудың* да маңызды орыны бар.

Қылмыстың жасалу уақытын қылмыстың жасалу мерзімі, яғни қоғамға қауіпті іс-әрекеттің (әрекетсіздіктің) жүзеге асырылуы кезеңі (уақыты) деп түсінеміз.

Біз зерттеп отырған қылмыс құрамын заңды талдаудың нәтижелері көрсеткендей, көлік құралын айдап кетудің жасалуының жағымды мерзімдері болып *жазғы* және *күзгі* кезеңдер (сәуір-қазан айлары аралығы) табылады. Жылдың осы мерзімдерінде аталған қылмыстың 65% жасалынады.

Бұл құбылыстың өзі былайша түсіндіріледі. Қысқы мерзімде көлік құралдарының басым көпшілігі ауа райының қолайсыздығына байланысты пайдаланылмауы мүмкін, себебі олар кезекті жөндеуде немесе оларды қозғалысқа келтірудегі бірқатар қиындықтардың болуы. Осыған сәйкес оларға қарсы құқыққа қайшы әрекеттер де бәсеңдейді. Ал, жазғы мерзімдерде көлік құралдарын пайдалану жеңілдей түседі.

Көлік құралдарын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иелену тәуліктік уақыт бойынша зерттеу нәтижелерімен анықталғандай былайша сипатталынады: олардың басым көпшілігі 18-24 сағат аралығында 45% жасалынса, түнгі уақытта 12-6 сағат аралығында 17%; 6-12 сағат аралығында 4,8%, 12-18 сағат аралығында 23,8% құраған. Көлік құралын айдап кетушілер көбінесе қараусыз қалған көлік құралдарына қол сұғатындығымен көрінеді. Көлік құралдарын айдап кетуің жасалу уақыты аралықтарын айқындау, құқық қорғау органдарымен осы қылмыстардың алдын алудағы тиімді шараларын қолдануына бағыт береді.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иелену белгілерін анықтауда кінәлі адамның айдап кетуге бағытталған әрекетіне басты назар аударуымыз қажет етіледі. Мұндай әрекеттерге біз көлік құралын айдап кетудегі *жасалу тәсілін* жатқыза аламыз.

Қылмыстың жасалу тәсілінің құрылуына әсерін тигізетін факторларға қол сұғушылықтың объектісі мен заты, уақыты мен орны немесе объективтік жағдайлары жатады. Сондықтан да қылмыстың жасалу тәсілдерін нақты айыра білуіміздің де маңыздылығы зор. Көлік құралдарын айдап кетуі үшін кінәлі адамның қылмысты жасауға дайындалуында ол белгілі бір тәсілдер мен көлікті таңдап алады. Олар үшін ыңғайлы болып көшеде тұрған көліктер табылады. Зерттеу нәтижелері көрсеткендей көліктің салонына кіруде оның терезесін сығып тастауы – 52%, кілттерді таңдап салуы – 22%, көлік иесінің кілтімен немесе есікті ашық қалдыруын пайдалануы – 7% арқылы жасалынған.

Айдап кетуі үшін көліктің двигателін іске қосудағы негізгі тәсілдерінің бірі болып, оның от алдыру жүйесін тікелей қолмен қосуы – 35% құрайды, олардың арасында 12,5% – көлік құралдарын (мотоциклді) қолмен итеруі, қозғалысқа келтіру құрылғысын бұзуы немесе тағы басқа тәсілдермен жасалынған.

Көлік құралын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иеленудегі келесі қауіпті тәсілдерінің бірі болған, күш қолдану әрекеттері арқылы жасалуы – 40%; қару қолданусыз, әр түрлі тұрмыстық заттармен күш қолданамын деп қорқытып жасалуы – 32%; қару, суық қару қолдануы – 15% құраған. Әрбір төртінші қылмыс (айдап кету) алдын ала сөз байласқан адамдар тобымен жасалынады. Олардың арасында кәмелетке толмағандар 13% құрайды. Мұндай топтармен жасалған қылмыстардың қоғамдық қауіптілігіне байланысты олар (тұрақтылығына, ұйымдастырылуына, қылмыстық әрекеттердің жалғасуы) бірдей емес.

Қылмыстың объективтік жағы қосымша белгілерінің кезекті бір түрі ретінде қылмыс жасаудағы *құралдары* мен *қарулары* танылады. Қылмыс жасаудағы қарулардың қылмыстық-құқықтық мазмұнын талдай келе оларды материалдық әлемнің заттары деп тануымызға болады. Қылмыстың құралдары мен қарулары қоғамдық қауіптіліктің дәрежесіне әсерін тигізеді және қылмыстық әрекеттің белгілерін анықтайды.

Мұнымен қатар материалдық әлемнің заттары, қылмыстың жасалу құралдары мен қарулары ретінде мынадай екі жағдайларда ғана таныла алады:

- 1) олар (заттар) қылмысты әрекеттің қоғамдық қауіптілігі мен дәрежесіне елеулі түрде әсерін тигізген жағдайда;

- 2) қылмыстық заңда тікелей қылмыстың құралы не болмаса қаруы ретінде көрсетілген жағдайларда.

Кейбір жайттарда қылмыстың заты қол сұғушылық кезінде қылмыстың құралы мен қаруына айналуы мүмкін. Мысалы, айдап кету кезеңінде автомобиль немесе өзге де көлік құралдары қылмыстың заты ретінде танылады, ал

кінәлі адам жауаптылықтан қашуы кезінде жолаушыларды басып кетуі немесе жол көлік оқиғасы нәтижесінде көлік құралымен адамға ауыр дене жарақатын келтіруі мүмкін. Мұндай жағдайларда автомобиль немесе өзге де көлік құралдары қылмыс затынан қылмыстық әрекеттің қаруына айналады.

Жоғарыда айтылғандарды *қорыта* келе автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иеленудегі қолданылатын қылмыстың жасалу орны, уақыты, тәсілдері, құралдары мен қаруларын талдау (баға беру) қылмыстың объективтік жағын дұрыс анықтауымызға, қоғамға қауіпті әрекеттің болуы немесе болмауын, түскен зардап пен әрекеттің арасындағы себептік байланысты нақты айқындауымызға мүмкіндік береді.

Тірек сөздер: *Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың құралдары, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың тәсілдері, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың орны.*

Пікірталас үшін сұрақтар:

1. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың жасалу тәсілдерін атаңыз?
2. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жасалатын уақыт ерекшеліктері?
3. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы қолданылатын құралдар?
4. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы қауіпті тәсілдер?

2 АВТОМОБИЛЬДІ НЕМЕСЕ ӨЗГЕ ДЕ КӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫН ЖЫМҚЫРУ МАҚСАТЫНСЫЗ ҚҰҚЫҚҚА СЫЙЫМСЫЗ ИЕЛЕНІП АЛУДЫҢ АШУДЫҢ ҰЙЫМДАСТЫРУ ТАКТИКАСЫ МЕН АЛДЫН АЛУ ЖОЛДАРЫ

2.1 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескертуді ұйымдастыру мәселесі

Құқық бұзушылықтарға қарсы күрес жүргізу өте күрделі үдеріс болып табылады. Оның негізгі мақсаты – құқық бұзушылықтарды ескерту және ашу. Заманауи кезеңде ішкі істер органдарының аталмыш мәселеге қатысты ең маңызды бағыты профилактика болып табылады. Демек, кез келген ауруды емдегеннен қарағанда, оның алдын алған жеңілірек екені бәрімізге мәлім.

Болашақта ішкі істер органдарының қызметі шоғырлануы тиіс, бәрінен бұрын: терроризмге және экстремизмге қарсы іс-қимыл жасау, оның ішінде сенімді құқықтық тәртіпті күшейту, бөтен мүлікті ұрлау құқық бұзушылықтарының алдын алу, болдырмау және ашуды күшейту, заңдылық пен тәртіпті нығайту, сондай-ақ ішкі істер органдарына халықтың сену деңгейін арттыру мақсатында ауқымды іс-шаралар атқарылуы қажет.

Ғалымдардың пайымдауынша, 90-жылдары нақты экономикалық қылмыстылықпен байланысты көлеңкелі экономиканың криминалдық секторлары қалыптаса бастады. Аталмыш секторлардың біріне ұрланған автомобильдерді сатуды жатқызамыз (Еуропа елдерінен алып келгендерді қосқанда), содан кейін олардың басым бөлігі жақын шетел мемлекеттерінде сатыла бастады.

Ал соңғы жылдары тіркелген автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қатысты құқық бұзушылықтардың жалпы санының өсуі тұрақты үрдіске айналды, ал құқық бұзушылықтардың аталмыш түрін

ескерту жөніндегі іс-шаралардың тиімділігі жеткіліксіз болып отыр.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу құқық бұзушылықтары құқық қорғау органдарындағы аса өзекті мәселелердің біріне айналып үлгерді. Оған себеп – аталмыш құқық бұзушылықтардың жасалу динамикасының жылдан-жылға өрши түсті.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы күресті қарастыратын болсақ, онда профилактикалық қызмет аса кең болашаққа ие. Бұл ретте сан қилы факторлар ескерілуі қажет, сондай-ақ ішкі істер органдарының мамандандырылған бөліністерінің күштерімен криминогенді элементтерге қарсы әсер етудің неғұрлым болашағы мол нысандары мен әдістері қолданысқаны енгені жөн.

М.М. Черноусовтың пайымдауы бойынша, көлік құралдарын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың жедел-іздігіру профилактикасының айрықша ерекшелігі оның барлық кезеңінде ПО жедел-іздігіру тәсілдерін, құралдарын және күштерін қолдану болып табылады [28, 58 б.].

В.Я. Кикотя, С.Я. Лебедева және т.б. ғалымдардың пікіріне сүйенетін болсақ, құқық бұзушылықтарды ескерту қоғамдық басқарудың негізгі бөлігін құрайды және құқыққа қарсы іс-әрекеттердің жасалуын негіздейтін жағдайларды жоюға немесе әсерін төмендетуге бағытталған экономикалық, ұйымдастырушылық, техникалық, құқықтық, тәрбиелік іс-шаралар жүйесін жүзеге асыруды, құқық бұзушыға әсер етуді қамтиды [29, 85 б.].

Қазақстандық қоғамды нарықтық реформалауда туындап жатқан қарама-қайшылықтармен негізделген құқық бұзушылықтардылық деңгейінің өсу жағдайында құқық бұзушылықтарды ескертудің қоғамдық маңыздылығы тек қана арта түседі. Ғалымдар профилактика, құқық бұзушылықтардылықтың түп-тамырын анықтауды және жоюды қамтамасыз ете отырып, көп жағдайда құқық

бұзушылықтардың жасалу мүмкіндігін жоққа шығарып, ойға алынған немесе жасалып басталған қылмыстық қызметті тойтара отырып, құқық бұзушылықтарға қарсы күресті неғұрлым тиімді тәсілдермен, мүмкіндігінше, қауіп-қатерсіз, қылмыстық әділеттің барлық механизмін іске қоспай-ақ жүргізуге мүмкіндік беретініне қоғамды сендіруге талпыныс жасауда.

Өкінішке орай, ғалымдар мен мамандардың уәждері, көптеген жағдайларда, тәжірибелік қызметкерлермен толық қуатталмайды. Олардың арасында, кейде, қарқын алып келе жатқан құқық бұзушылықтарға қатысты профилактикалық жұмыстың қарастырылуы мүмкін емес деген пікірлер де көрініс алады. Ішкі істер органдары қызметінің тиімділігінің негізгі көрсеткіші құқық бұзушылықтарды ашу болып қала беретіні де кездейсоқ емес. Сонымен қатар бұл ретте жоғарғы көрсеткішке қол жеткізуге жедел бөліністердің күш-құралдары бағытталады. Бастапқы кезінен бастап жүз пайыздық белгіге жетуге мақсат алған «көрсеткіш қуу» – практикада құқық бұзушылықтарды тек тіркеуден жасыруға жол беріп қана қоймай, сондай-ақ оларды ескерту бойынша жүргізілетін жұмыстың нәтижелерін төмендеті түсті.

Ішкі істер органдарының қызметкерлеріне сауалнама жүргізудің нәтижесі көрсеткендей, респонденттердің басым бөлігі (66%) профилактикалық жұмыстың заманауи жағдайын тек «қанағаттанарлық» деп бағалайды.

ПО қызметкерлері, сан қилы себептерге сай, профилактикалық жұмысқа қызығушылық танытпайды немесе оны нақты тұрғыда жүзеге асыруға шынайы мүмкіндіктері жоқ. Әрине, бұрынғыдай, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескерту бойынша кешенді жедел-профилактикалық операциялар жүргізуге үлкен назар аударылады. Оларды жүзеге асыру үдерісінде аталмыш құқық бұзушылықтарды жасауға бейімді тұлғалар тексеріледі, профилактикалық сұхбаттар жүргізіледі, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды

ойға алып жүрген, осы қызметпен айналысып жүрген немесе аталмыш құқық бұзушылықтарды жасаған тұлғалар анықталады, ұрланған автокөлік табылады және иесіне қайтарылады. Бұл мақсатқа ашық және жасырын жедел-ізвестіру іс-шараларын жүзеге асыру жолымен қол жеткізіледі. Кешенді операциялар құқық бұзушылықтардың алдын алуға мүмкіндік береді. Олар мұқият дайындалып, нақты көрсетілген мерзімдік сипатқа ие болып, жүзеге асыру үдерісіне күш-құралдардың қажетті көлемі іске қосылған жағдайда ғана алға қойылған мақсаттарға қол жеткізуге болады.

Алайда олардың автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаудың және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың нақты себептері мен жағдайларын анықтаудағы маңыздылығын ескерсек те, бұндай операциялар аталмыш құқық бұзушылықтарды жедел-ізвестіру қызметінің барлық мүмкіндіктері мен күш-құралдарын пайдалана жүргізілетін күнделікті ескерту жұмысын алмастыра алатыны екіталай.

Криминалды полиция аппараттары автокөлік құралдарына деген қылмыстық қолсұғушылықтарды ескерту мен алдын алуды, негізінен, оларды жасауға жол ашатын нақты жағдайларды жоюға, сондай-ақ қоғамдық жүріс-тұрысына қарағанда құқық бұзушылық жасауы мүмкін деген тұлғаларды анықтауға бағытталған іс-шараларды жүзеге асыру жолымен іске асырады.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды тиімді ескертудің негізі қылмыстық ойдың туындауына немесе жүзеге асуына жол бермейтін жедел-ізвестіру және басқа да ақпарат болып табылады.

Құқық бұзушылықтардылықтың аталмыш түріне қарсы күрес жүргізудің көпаспектілі мәселелерін тиімді шешу жолдарының тағы бірі – әкімшіліктің сәйкес органдарына автокөлікті сақтау мәселесіне қатысты сұрақтар бойынша нақты пікірлер мен ұсыныстар жасау. Мысалы, жеке және ұжымдық гараждар салуды кеңейту, күзетілетін

автотұрақтарда орын сандарын арттыру, орамаралық және мөлтекауданаралық тұрақтар ұйымдастыру аталған құқық бұзушылықтарды ескертуге мүмкіндік туғызады.

Сонымен қатар автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жасаудың себептері мен жағдайлары туралы ақпарат жинау қажет, сондай-ақ автомобиль иелерінің арасында құқықтық түсіндіру жұмыстарының деңгейін арттыру керек. Бұл жұмыста қолда бар ақпаратты талдау негізінде сәйкес профилактикалық іс-шаралар жүргізетін жол полициясы басқармасының қызметкерлері, учаскелік полиция инспекторлары ерен орынға ие.

Осылайша, криминалды полиция аппараттарының жедел құрамы жол-патрульдік қызметтің нұсқама беру үдерісіне қатысады, оларды жасалған қылмыстық құқық бұзушылықтар туралы, құқық бұзушылар мен автокөліктердің сипаттық белгілері жөнінде хабардар етеді. Ұжымдық қолданыстағы автомекемелер мен гараждарға өрт-техникалық зерттеу жүргізу барысында оларға өртке қарсы қызметтің жұмыскерлері жәрдемдесуі мүмкін.

Негізінен, автокөлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу жиі тұрғыда күндіз және кешке жасалады – сағат он екіден жиырма төртке дейін. Бұл уақытта адамдар жұмыста. Өз көліктерін көшелерде немесе күзетілмейтін автотұрақтарда қалдырады. Сондықтан да автомобильдер автоұрлықшылар мен жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алушылар үшін жеңіл табыс болып шыға келеді

Аталғандардың негізінде, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескертуде ішкі істер органдарымен, соның ішінде криминалды полиция аппараттарымен жүзеге асырылатын келесідей іс-шаралар маңызды рөл атқаруы тиіс деген пікірдеміз:

1. Автокөлік жүргізушілерінің және автокөлікті өндіру, жөндеу, эксплуатациялау және техникалық қызмет көрсету

саласында жұмыс істеуші тұлғалардың, сондай-ақ халықтың арасында құқықтық насихат жүргізу. Бүгінгі күнде, жеке азаматтар, әсіресе жастар, аталмыш құқық бұзушылықтарды жасағаны үшін (әсіресе автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды жасағаны үшін) қылмыстық заңнамамен қандай қандай жауаптылық қарастырылғандығын білмейді. Сол себептен автокөлікті дұрыс сақтамау жағдайларын көрсетіп отыру, осы объектілерге қолсұғушылықтар жасауға кедергі жасайтын іс-шараларды (негізінен, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы белгілі құрылғыларды орнатуды) ұсыну мақсатына сай деп санаймыз. Сонымен қатар халықты автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаған және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алған тұлғалардың ұсталғаны туралы, жеке тұлғалардың ұрланған автокөлік құралдарын немесе оның қосалқы бөлшектерін сатып алғандығы жөнінде хабардар етіп отырған жөн. Жүргізушілерге оның немесе басқа жүргізушінің автомобилін немесе өзге де көлік құралын ұрлаған және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алған жағдайда қандай іс-шаралар қабылдау керектігін жүйелі тұрғыда түсіндіріп отыру қажет.

2. Ішкі істер органдарымен мекемелердің, кәсіпорындардың, ұйымдардың әкімшілігін автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жасауға жол ашатын жағдайлар туралы хабардар ету, және оларды жою бойынша ұсыныстар жасау.

3. Автошаруашылықтар, кәсіпорындар, автосервистер, автомектептер мен автоклубтардың басшыларының автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескерту бойынша іс-шаралар жүргізудегі жауаптылықтарын арттыру.

4. Автокөлік құралдарын ұйымдастырылған тұрақтардан тыс орындарда (көшелерде, алаңдарда, аулаларда және т.б.) сақтау жағдайларын тексеру.

5. Көлікті автошаруашылықтарда, жеке иелердің гараждарында, сондай-ақ техникалық қызмет көрсету станцияларында және ақылы тұрақтарда сақтау жағдайларын тексеру.

6. Ұрланған автомобильді немесе өзге де көлік құралын және оның жеке бөлшектерін сату арналарын жабу.

7. Полиция қызметкерлерінің баспаларда, радио және теледидар бойынша автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу сұрақтары бойынша баяндама жасауы. Сонымен қатар жасалған құқық бұзушылықтардың себеп-салдарлары туралы сипатты мысалдар келтіру, автокөлік құралдарының иелері мен басқа да жүргізушілердің автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға жол берген ұқыпсыздықтары туралы естеріне түсіру, құқық бұзушылардан ұрланған автокөліктерді сатып алған тұлғалардың құқыққа қарсы жүріс-тұрыстары туралы кеңейтілген ақпарат беру айрықша сенімділікке шақыратынын айта кеткен жөн.

Соңғы тармақта көрініс алған бұқаралық ақпарат көздерінің профилактикалық қызметтегі маңыздылығын ғалым-заңгерлер С.В. Игнатов пен Д.И. Тынковтың да ғылыми көзқарастары дәлелдей түседі: «Сонымен қатар жергілікті баспалардағы, телевидение және радио бағдарламаларындағы тақырыпнамалық жариялымдарды, құқық қорғау органдары қызметкерлерінің еңбек ұжымдарындағы, оқу орындарындағы және т.б. жерлердегі баяндамаларын пайдаланып, құқықтық үгіт-насихат жүргізуді күшейту қажет» [30, 14 б.]

Осы саладағы белгілі ғалым Ю.С. Белик қарастырылып жатқан мәселені шешу жолдарын зерделей отырып, келесідей пікірін білдірген: «Жоғарыда аталғандардың негізінде, аталмыш құқық бұзушылықтар профилактикасының аясында автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескертудің ұйымдастырушылық-

техникалық іс-шаралары маңызды рөлге ие, олардың қатарына, ең алдымен, келесілерді жатқызуға болады: жалпы халық үшін қолжетімді, ақылы, күзетілетін автотұрақтар жүйесін кеңейту; жеке автокөлікті жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы қажетті құрылғылардың ең кем көлемімен міндетті түрде жабдықтау және оның жекеленген бөлшектері мен агрегаттарын таңбалау; автокөлікті және оның тұратын орындарын күзету, автотұрақтарды күзетуді ұйымдастыру, аталмыш құқық бұзушылықтың куәсі немесе жәбірленушісі болып қалған азаматтарға іс-әрекет тәртібін түсіндіру, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескерту сұрақтары бойынша және автокөлік құралдарымен байланысты құқық бұзушылықтарды ескерту үшін техникалық құралдарды пайдалану қажеттілігі туралы бұқаралық ақпарат құралдарына (жергілікті басылымдар, радио, телевидение) материалдар дайындау және телекөрсетілімдерді әзірлеп, жүзеге асыру» [31, 18 б.].

Сонымен қатар криминалды полиция аппараттарының ескерту қызметінде аталмыш құқық бұзушылықтарды ойға алған немесе оларды жасауға талпыныс жасаған тұлғаларды уақытылы анықтауды қамтамасыз ететін жедел-іздіктер және өзге де іс-шараларға маңызды көңіл бөлінген жөн. Олардың қатарына келесілер жатқызуға болады:

1. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын, оның қосалқы бөлшектерін және автодетальдарды ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды, автокөлік құралын қасақана құртуды немесе бүлдіруді жасағаны үшін бұрын сотталған немесе жауаптылықтың басқа түрлеріне тартылған тұлғалар.

2. Ұрлықтың басқа түрлері үшін, қарақшылық шабуыл, бұзақылық үшін сотталғандар (жеке автокөлік құралдары бар немесе оларды жүргізу дағдыларына ие тұлғалар).

3. Жүргізушілік немесе соған жақын мамандыққа ие (механиктер, автослесарьлар, жөндеушілер және т.б.) және өмір сүру бейнесі мен қоғамға қарсы жүріс-тұрысы аталмыш

құқық бұзушылықтарды жасауы мүмкін екенін көрсететін тұлғалар.

4. Қоғамға қарсы негізде топталатын және автокөлік құралдарына «шектен тыс» қызығушылық білдіруші, қосалқы бөлшектерді сату және техника жөндеу орындарында жиі көрінетін кәмелет жасына толмағандар мен жасөспірімдер (соның ішінде білім алмаушылар мен жұмыс істемеушілер).

5. Жеке иелердің автокөлік құралдарын бейресми жөндеумен, автомашиналарға арналған қосалқы бөлшектерді қайта сатумен айналысушы тұлғалар.

Аталмыш тұлғалар туралы сан қилы ақпаратты жедел-іздестіру іс-шараларының барысында алуға болады.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескертуде олардың иелері де маңызды рөл атқарады. Бұл олардың автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы сан қилы қорғау құрылғыларын орнатуында көрініс алады. Олардың бірі автомобильдің ішіне кіруге бөгет жасаса, енді бірі – қозғалтқышты іске қосуға, ал басқасы – рөлдік басқаруды қолдануға және т.б. жол бермейді. Алайда автокөлік құралдарының иелері кейде автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаудға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы тағайындалған қандай да бір құрылғының қызметінің тиімділігі туралы білмейді, ал оны сатып алу мен орнату олар үшін белгілі шығындармен байланысты болады [32, 25 б.].

Сонымен қатар автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы құрылғылардың ешқайсысы кәсіптелген құқық бұзушыны тоқтата алмайды, мәселе тек уақытта ғана. Сондықтан аталмыш құрылғыларды қолдану өзінің жарық немесе дауыс беру белгілерімен сол маңайдағы көпшіліктің назарын аударып, иесіне біршама уақыт ұта алса да, ешқандай кепіл бере алмайды. Бірақ автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы тағайындалған

арнайы құрылғаларды тиімді қолдану қарастырылып отырған қолсұғушылықтардың жалпы санын маңызды тұрғыда қысқартуға мүмкіндік бере алады, себебі көптеген тұлғаларда жоғарыда аталған кедергілерді жою үшін қажетті дағдылар жоқ және олар, тәртіпке сай, жүргізушілері арнайы ескерту іс-шараларын қабылдамайтын автокөлік құралдарын ғана ұрлайды.

Сондай-ақ, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескерту бойынша жұмыстың тиімділігін арттыру ісіндегі маңызды мақсат – жедел-анықтамалық тіркеулерді, автоматтандырылған мәліметтер базаларының тіркеулерін дұрыс ұйымдастыру және заманауи техникалық құралдарды белсенді қолдану.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жасауға бейім тұлғалар уақытылы анықталып, мұқият зерделеніп, жедел тіркеуге қойылуы тиіс екені бәрімізге мәлім. Қылмыстық элементтер негізінде өз іс-әрекеттерін аяқ астынан, еш дайындықсыз жасамайды, керісінше, іс-қимылдарының тәртібін ойластырады, мұқият тұрғыда «барлау» жүргізеді. Оларды анықтауға тәжірибелі құпия қызметкерлерді бағыттау қажет, соңғыларына әрдайым нұсқау беріп отыру керек және оларды үйретіп, бақылап отырған жөн. Практика көрсеткендей, ұрланған автокөлікті сатудың дәстүрлі орындарында жиі тұрғыда «жалқау маскүнемдердің» өзіндік қауымдастықтары жиналады.

Аталмыш тұлғалар, бір жағынан, «қажетті тауарға» деген сұраныстың ерекшеліктері туралы хабардар болады, екіншіден, автокөлік құралдарын ұрлаушылармен әрдайым байланыс ұстап отырады. Олар делдал ретінде көмек көрсетіп, ұрланғанды сатуды қамтамасыз етеді және сол үшін екі жақтан да белгілі төлімақы алады [33, 21 б.].

Қарастырылап отырған құқық бұзушылықтарды жасауды ойға алып жүрген тұлғаларды анықтауға ішкі істер органдарының қызметтері мен бөліністерінің өзара ақпарат алмасып отыруы қолайлы жағдайлар туғызады. Ол белгілі

аймақтың жедел жағдайын алдын ала бағалауға, қылмыстық элементтердің іс-әрекеттерінің әдіс-тәсілдері туралы білуге және уақытылы сәйкес іс-шараларды қабылдауға мүмкіндік береді.

Ішкі істер органдарының қызметкерлері автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ойластырып жүрген немесе дайындап жатқан тұлғаларды анықтап, құқық бұзушылықтың даму сатысына, тексерілушінің жеке басына, сондай-ақ құқық бұзушылықты жасаудың орны мен тәсіліне байланысты, оны ескертуге бағытталған келесідей тактикалық әдіс-тәсілдерді белгілеуі тиіс деген пікірдеміз:

1. Анықталған тұлғаларды аталмыш ойлары мен іс-қимылдарынан бас тартуға итермелеу.

2. Осындай тұлғалармен және жалпы халықпен сұхбаттасу түрінде жеке профилактикалық жұмыс жүргізу.

3. Оларға туған-туыстары, таныстары, жолдастары, жұмыс орны бойынша әкімшіліктің өкілдері арқылы әсер ету.

4. Аталмыш құқық бұзушылықтарды жасауға жол бермейтін жағдайлар жасау.

5. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды дайындағаны немесе басқа құқық бұзушылықты жасағаны үшін ұстау және қылмыстық жауаптылыққа тарту.

Құқық бұзушылықтардың жалпы санының өсуі маңызды тұрғыда оларды ескерту бойынша жұмысты қанағаттанарсыз ұйымдастырумен негізделеді. Осылайша, мысалы, жеке иелердің гаражда тұрған көлік құралдарына қылмыстық қолсұғушылықтар көп жағдайда күзетілмейтін жерлерде жасалған. Аталмыш құқық бұзушылықтар туралы ақпарат ішкі істер органдарына үлкен кешігіспен келіп түседі, ал бұл көлікті іздестіруді және құқық бұзушылықты ашуды қиындата түседі. Қазіргі уақытта, жоғарыда айтылғандай, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы күресте профилактикалық іс-шараларды жүзеге асыру бойынша негізгі жүктеме криминалды полиция

аппараттарына тиесілі. Аталмыш жұмысқа жол полиция қызметі, учаскелік полиция инспекторлары және тергеу қызметкерлері де белгілі үлесін қосатыны хақ. Бұл үдерісте өзге қызметтердің рөлі көрініс алмайды десек те артық болмас. Бұны қарастырылып отырған құқық бұзушылыққа қарсы күрес әлі де барлық қызметтерде шабуылдық сипатқа ие болмағанымен түсіндіруге болады. Жалпы ескерту қызметінің ішіндегі қайта оралған профилактикалық қызметтің рөлін күшейту, автокөлік құралдарына қолсұғушылық жасауды ойластырып жүрген тұлғаларға жеке-тәрбиелік әсер ету деңгейін арттыру ішкі істер органдарының күнделікті жұмысында орын алып отыруы қажет деп санаймыз.

Алайда, құқық бұзушылықтың қарастырылып отырған түрін ескертудің рөлін арттырумен қатар, ұрланған және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған автомобильді немесе өзге де көлік құралын іздестіруді дұрыс ұйымдастыру қажет және тактикалық тиімді жоспарлау керек. Болмаса, автокөлік құралдарын ұрлаушылар мен жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алушыларға қарсы күрес ешқашан және ешқандай нәтиже бермесі анық [34, 52 б.].

Сонымен қатар, зерттелген қылмыстық істерге және сұрау жүргізілген тәжірибелік қызметкерлердің көзқарастарына сәйкес, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу кәсіптелген қылмыстық топтармен жасалған жағдайда, криминалды полиция аппараттарының жедел қызметкерлері мен тергеу бөліністерінің тергеушілер үшін үлкен қиындықтар туындайды. Бұл ретте аталмыш топтармен автокөлік құралы да алдын ала таңдалып, оның жүретін, тұратын орындары мен дабыл беру құрылғылары да алдын ала анықталып, кенеттен қалыптасуы мүмкін жағдайлар барынша қарастырылады. Сондай-ақ иесі немесе жүргізушісі, оның өмір сүру бейнесі, жүріс-тұрысы және әдет-қылықтары барынша анықталады, қажетті болған жағдайда оны назарын аулай тұру әдіс-тәсілдері де

ойластырылады. Сондықтан, оларға мүмкіндігінше жол бермеу керек. Аталмыш жағдайда құқық бұзушылықты ашу мен тергеудегі қиындықтардан құтылудың бір ғана жолы бар, ол – ескерту.

ПО-ның жедел-тергеу практикасының материалдарын зерделеу барысында алынған нәтижелерге сай, аталмыш бағыттағы жұмыс, ең алдымен, ұйымдасқан топтар немесе қылмыстық құрылымдар мүшелерінің құқыққа қарсы іс-әрекеттерін уақытылы анықтауды және тойтаруды қамтамасыз ететін, жүйелі, шабуылдық және жоспарлы сипатқа ие болуы қажет. Сонымен қатар аталмыш құрылымдарды ыдыратығу және жоюға бағытталған іс-шаралардың кешенін мұқият ұйымдастыру қажет, сондай-ақ құпиялықты сақтауды, ішкі істер органдарының барлық қызметтерінің іс-қимылдарын үйлестіруді қамтамасыз ету керек.

Аталмыш қызметтің неғұрлым маңызды элементтеріне (бағыттарына), біздің пікірімізше, келесілерді жатқызуға болады:

1. Аналитикалық іздеу.
2. Жедел аппараттардың күш-құралдарын бөлу және кешенді қолдану.
3. ПО-ның қызметтері мен бөліністерінің өзара іс-қимыл жасасуын ұйымдастыру.

Аналитикалық іздеу автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қатысы бар мәліметтерді жинау және жүйелеуді қамтиды. Жедел аппараттардың жалпы ақпараттық-аналитикалық жұмысының айрықша элементтерінің бірі бола тұра, ол жасырын, бүркемеленген құқыққа қарсы қызметті анықтауға, одан кейін алдын алуға және ашуға бағытталған.

Жедел-іздігіру қызметінде ақпараттық жүйелер құқық бұзушылықтар, құқық бұзушылық жасаған тұлғалар және солармен байланысты жағдайлар туралы ақпаратты тіркеу және сақтау жүйелері түрінде құрылады.

Қазіргі уақытта елімізде қалыптасқан жүйелер автоматтандырылған ақпараттық-іздеу жүйелері түрінде іске асады.

Жедел аппараттардың жалпы аналитикалық жұмысының және жеке алғандағы аналитикалық іздеудің нәтижелері бойынша толтырылатын ресми ақпараттық-аналитикалық құжаттардың неғұрлым көп таралған түрлеріне келесілерді жатқызуға болады: тактикалық және стратегиялық есептер, аналитикалық анықтамалар, меморандумдар, баяндамалық хаттар, баянаттар және т.б.

Осылайша, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қатысы бар мәліметтерді аналитикалық іздеу жұмысын келесі міндеттерді шешу арқылы қамтамасыз етуге болады деп санаймыз:

1) жедел көңіл бөлінетін тұлғалар мен фактілер туралы мәліметтерді жинау және жүйелеу;

2) қоғамға қарсы жүріс-тұрыс туралы болжамдар құрумен, оларды ары қарай өңдеумен байланысты мақсатына сай ойлау үдерісінің нәтижесінде жасырын, бүркемеленген құқыққа қарсы іс-әрекеттерді тани білу. Бұл ретте ЖІҚ субъектісі алдын ала жедел тексеру жүргізу үшін негіз болатын мәліметтерді жинайды.

Жедел аппараттардың күш-құралдарын бөлу және кешенді қолданудың қажетті аспектілерін қарастыра отырып, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды тойтару және ашу үшін жұмылдырылған күш-құралдардың өз масштабтары бойынша шынайы сұраныстардан қалып кеткендері туралы айта кеткен жөн. Жекеленген қылмыстық құрылымдардың бірнеше аудандар мен облыстарда қызмет етуін ескере келе, оларды әшкерелеу үшін бағыттық мүмкіндіктері бар жасырын көмекшілерді қолдану мақсатына сай деп санаймыз.

Топты әзірлеу барысында бірнеше ақпарат қайнар көздерін тартуға тырысқан жөн. Бұл келіп түсетін ақпараттың шынайылығын бақылауды қамтамасыз етеді.

Ішкі істер органдарының қызметтері мен бөліністерінің өзара іс-қимыл жасасуын ұйымдастыру барлық кезеңдерде жасалып жатқан автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы күрестің сәттілігін қамтамасыз етеді. Осының негізінде, аталмыш өзара іс-қимыл жасасу криминалды полиция аппараттары жедел қызметкерлері мен тергеушілерінің және уақытша ұстау изоляторларының жедел бөліністерінің және т.б. қызметтердің қызметкерлерінің күш-құралдарын біріктіруге бағытталып, кешенді тұрғыда жүзеге асырылуы қажет деп пайымдаймыз.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаудың немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың алдын алудағы маңызды рөл криминалды полиция аппараттарының және жол полиция қызметінің қызметкерлеріне тиесілі, олар ұрланған немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған көлік құралдарын табу мақсатында автотұрақтарды, автобазарларды, автомагазиндерді тексеру бойынша жедел-іздістіру және ұйымдастырушылық-профилактикалық іс-шаралар жүргізеді [35, 33 б.]. Неғұрлым тығыз өзара іс-қимыл жасасуды ұйымдастыру өзара ақпараттық қамтамасыздануды жетілдірумен, сондай-ақ криминалды полиция аппараттарының және жол полиция бөліністерінің, жергілікті полиция қызметінің ақпараттық жүйелерін, жалпы ІІМ автоматтандырылған жүйелерін дамытумен тікелей байланысты.

Ішкі істер органдарының қызметтері мен бөліністерінің өзара іс-қимыл жасасуын жоспарлау мәселесін қарастыру барысында Қазақстан Республикасында қызмет ететін автокөлік құралдарын іздістіру бойынша автоматтандырылған ақпараттық-іздеу жүйелеріне жүгінген жөн. Бұл ретте автокөлік құралдарын іздістіруді жүзеге асыратын ішкі істер органдарының және ұйымдасқан құқық бұзушылықтарға қарсы күрес бойынша бөліністердің қызметкерлерінің Қазақстан Республикасындағы Интерполдың Ұлттық

орталық бюросының көмегімен келесідей ақпаратты алу мүмкіндіктері бар екенін көрсете кетелік:

- 1) шетелде тіркелген автокөлік құралының иесі туралы;
- 2) шетелде сатылып алынған немесе тіркелген автокөлік құралының тікеуге қойылу (тіркеуден алынып тасталу) орны мен уақыты туралы;
- 3) шетелден келген автокөлік құралының сәйкестендіру және мемлекеттік белгілері туралы.

Аталмыш автоматтандырылған жүйелер мен бюроның әмбебап мүмкіндіктерін пайдалану қарастырылып отырған құқық бұзушылықтар ұйымдасқан қылмыстық құрылымдармен жасалған кезінде де ерен нәтижелер беруі мүмкін. Алайда жұмыстың бұл бағытында ПО-ның алдына айтарлықтай өзгешеліктерге ие мақсат-міндеттер қойылуы тиіс.

Нақтырақ тоқталатын болсақ, ұйымдасқан қылмыстық топтармен жасалатын автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескертудің неғұрлым тиімді бағытының бірі – топты ыдырату және оның құқыққа қарсы іс-әрекеттерінің алдын алу бойынша іс-шаралар кешенін жүзеге асыру болып саналады. Аталмыш жұмыстың негізгі бағыттарының қатарына келесілерді жатқызған жөн: топ мүшелерін ыдырату немесе топты құлдырауға апару; оның басшыларының және неғұрлым белсенді қатысушыларының беделін түсіру, топ бағытын бұру; топ мүшелерін қылмыстық жауаптылыққа тарту.

Топ мүшелерін ыдырату немесе топты құлдырауға апару келесі тактикалық әдіс-тәсілдерді қолдану жолымен жүзеге асырылады:

Топ ішінде бір-біріне сенбейтін жағдайды құру. Бұл олардың қызметінің жасырып жүрген біршама фактілерін жариялау жолымен және топ ішінде болып жатқан оқиғаларға қатысты жедел қызметкерлердің хабардар екендігін басып көрсету арқылы жүзеге асырылады. Жекеленген фактілерді жариялау оларды топтың нақты мүшелеріне жеткізу жолымен немесе олар туралы бұқаралық

ақпарат құралдарында хабарлау арқылы жүргізіледі. Соңғысын, мүмкіндігінше, топтың әрбір қатысушысымен сұхбат жүргізгеннен кейін жүзеге асырған жөн. Топ қатысушыларын өз ортасында қалыптасқан жүріс-тұрыс тәртіптерін бұзуға мәжбүр ететін жағдайлар жасау. Топ мүшелерін заңнаманы бұзғаны үшін оларға қатысты жауаптылық іс-шараларының қолданылу мүмкіндігі туралы ескерту.

Топ басшыларының және неғұрлым белсенді қатысушыларының беделін түсіру келесі тактикалық әдіс-тәсілдерді қолдану жолымен жүзеге асырылады:

Қылмыстық ортада жалпылай қалыптасқан ережелерге сәйкес топ басшысының беделін түсіретін мәліметтерді топ мүшелеріне жеткізу (жасөспірімдерге қарсы немесе ауыр ахуалдағы қарттарға қарсы құқық бұзушылық жасауы, өзін қоршаған тұлғаларға аса қатыгездік көрсетуі туралы және т.б.). «Беделділердің» әр түрлі, соның ішінде венерологиялық аурулармен ауыратыны туралы деректерді тарату. Бұл үшін психиатриялық және өзге де ауруханаларда аталмыш тұлғаларға құжаттар беру негіздемесін тексеру қажет. Топтың белсенді мүшелерін қылмыстық ортада қалыптасқан дәстүрлерді бұзуға мәжбүр ететін жағдайлар жасау. Топ мүшелеріне және оның басшысына сенбеушілік жағдайын құру. Аталмыш тактикалық тәсілді іске асыру жедел жағдайдың қалпына, қоғамдық-психологиялық климат туралы қолда бар ақпаратқа және т.б. тікелей тәуелді болып келеді.

Топ бағытын бұруға келесі іс-шаралармен қол жеткізуге болады:

Жеке-тәрбиелік сипаттағы мақсатына сай іс-шараларды (мүмкіндігінше, кәмелет жасына толмағандарға қатысты) ұйымдастыру және жүзеге асыру. Топ мүшелеріне құпия көмекшілердің әсер етуі. Құқыққа қарсы іс-әрекет жасаудың мүмкін еместігі және құқық бұзушылыққа дайындалу немесе оқталу үшін қатаң жауаптылыққа тартылу мүмкіндігі туралы ресми ескерту шығару [36, 19 б.].

Демек, ішкі істер органдарының басқа құқық бұзушылықтармен қатар, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескерту бойынша қызметінің тиімділігі, көбінесе, ұйымдастырушылық жұмысты дұрыс қоюға тәуелді. Бірқатар өзара байланысқан ұйымдастырушылық функцияларды қамтитын айтарлықтай күрделі басқарушылық үдерісте, біздің пікірімізше, негізінен, келесідей негізгі іс-шараларға аса назар аударған жөн: автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаудың және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың факторларын, оларды жасаған тұлғаларды, оларға мүмкіндік берген жағдайларды талдау; ойластырылған іс-шараларды жоспарлау және олардың орындалуын бақылау; криминалды полиция аппараттарының басқа да қызметтермен және бөліністермен өзара іс-қимыл жасасуы.

Зерттеу материалдарын талдаудың нәтижесіне сай, құқық бұзушылықты ескертуге бағытталған профилактикалық қызмет әлі де қажетті деңгейден алыс орналасқан. Осылайша, аталмыш қызметті ары қарай жетілдірудің, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескертудегі ішкі істер органдарының барлық қызметтерінің тиімділігін арттырудың жаңа жолдарын іздеп табу маңызды мәселеге айналып отыр. Зерттеу деректеріне негізделе отырып, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жалпы және жеке профилактикалаудағы іс-шаралар өзіндік ерекшеліктерге ие екені байқадық. Демек, олардың бірқатары қызмет ету аймағындағы автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жасауға жол ашатын немесе жеңілдететін жағдайларды жоюға бағытталса, басқалары шынайы анықталған фактілер бойынша, негізінен олардың бұрынғы құқыққа қарсы жүріс-тұрыстарына қарай, аталмыш құқық бұзушылықтарды жасауы мүмкін тұлғаларды анықтау және

оларға профилактикалық әсер етуді мақсат етеді. Бұл ретте қарастырылудағы құқық бұзушылықтарды бұрын жасап үлгерген (осы құқық бұзушылықтар үшін бұрын сотталған) тұлғаларды ерекше ескеріп өту қажет.

Ақпарат жинау, оны жүйелеу мен талдау ішкі істер органдарының профилактикалық қызметінің негізгі міндеттерінің бірін шешуге мүмкіндік береді. Ол – автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жасауға жол ашатын себептер мен жағдайларды уақытылы анықтау, оларды жою бойынша тиімді іс-шараларды қабылдау [37, 51 б.].

Қылмыстық және жедел есепке алу істерінің материалдарын зерттеу нәтижелері көрсеткендей, жалпы профилактикалық қызметтегі неғұрлым маңызды жетіспеушілік – ішкі істер органдарының басым бөлігі автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу фактілеріне, олардың нақты себептері мен оларды жасауға жол ашатын жағдайларға түбегейлі және жан-жақты талдау жүргізбеуі.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды талдаудың қорытынды мәліметтері криминалогиялық болжамдау үшін негізгі материал болып табылады.

Ішкі істер органдарының тергеушілері мен жедел қызметкерлеріне жүргізілген сауалнаманың нәтижелеріне сай, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескертуге бағытталған жалпы профилактикалық іс-шаралардың кешенінде техникалық сипаттағы іс-шаралар маңызды орынға ие болуы тиіс. Бұл ретте, біріншіден, жекеменшіктегі автокөлік құралдарын өзіндік иеленіп алуға жол бермейтін сенімді қорғау құрылғыларымен (автомобильді жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы құрылғылар) жабдықтау туралы,

екіншіден, автокөлік құралдарын сенімді күзетуді ұйымдастыру туралы мәселе көтеріліп отыр.

«Күзет жүйесін таңдауды дабыл беру құралдарынан бастау қажет, бірақ олармен шектеліп қалмаған жөн. Себебі оларсыз кез келген кешен толық емес болып шығады. Әрине, дабыл беру құралы есік, капот немесе жүк салғыш ашылғанда іске қосылады, жеңіл соққыдан датчик белгі береді. Алайда, қарапайым жүйелер, тәртіпке сай, қозғалтқыштың қызметіне шектеу қоя алмайды.

Сонымен қатар аталмыш құқық бұзушылыққа қатысты біршама қылмыстық істерді оқып-білудің нәтижесінде, автомобильді жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы заманауи құрылғылар әлі күнге дейін кеңінен қолданысқа енгені анықталды. Бұл келесідей бірқатар жағдайлармен негізделеді:

– автокөлік құралдарының иелері жиі тұрғыда автомобильді жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы заманауи құрылғылардың тиімділігі туралы хабардар емес;

– аталмыш құрылғыларды сатып алу немесе орнату белгілі қиындықтармен байланысты (олар сатылымда сирек кездеседі, көптеген автожөндеу шеберханалары оларды орната білмейді, немесе ары қарай қызмет көрсету барысында туындауы мүмкін қиындықтардан сескенеді);

– сатылымдағы заманауи құрылғылар (зауыттан шықпағандары – қолдан жасалғандары) көптеген жағдайларда сенімділік талаптарына жауап бермейді.

Автокөлік құралын қылмыстық қол сұғушылықтан қорғап қалудың ең қарапайым тәсілі – гараждар, қауіпсіздік жүйелерімен жабдықталған күзетілетін автотұрақтар.

Жаңадан салынған ұжымдық гараждарды тапсыру барысында негізгі талап ретінде оның барлық қабаттарында және барлық өту жолдарында бейнебақылау орнату болғаны жөн, басқаша жағдайда, сәйкес комиссия объектіні қабылдамай, оның эксплуатациясына рұқсат бермеуі тиіс.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын тек түнде ғана емес, күндізгі уақытта да күзетілетін гараждарға қою

немесе автотұрақтар күзетшілеріне тапсырып отыру қажет. Демек, осындай орындардан ұрлауған және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған автомобильдер немесе өзге де көлік құралдары үшін автотұрақ иелері толық материалдық жауаптылыққа тартылады [37, 60 б.].

Алайда, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу, зерттеу материалдарына сай, күзет дабыл беру құралдарымен жабдықталған ұжымдық гараждардан және ресми тұрғыда күзетілетін ақылы автотұрақтардан өте сирек салынады, ағаш егуге орын таппайтын қалалық аудандарда қызмет етуші және салынып жатқан ақылы автотұрақтардың саны зауыттардан шығарылып жатқан және қалаларға кіріп жатқан автокөлік құралдарының санынан қайда кем екені бәрімізге мәлім.

Туындап отырған мәселенің өзектіліне қарамастан, ұжымдық гараждар мен ресми тұрғыда күзетілетін автотұрақтарды дамытуды жылдамдату үдерісі тым аяң жүрісте. Иә, қазіргі кезде салынып жатқан зәулім ғимараттарда «паркинг» қабаттары қарастырылғаны рас, алайда олардан орын сатып алу үй тұрғындарының басым бөлігіне қымбаттылық танытады, ал кейде (үй тұрғындарының көбісі қалталы азаматтар болған жағдайда) орын жетпей жатады.

Міне, дәл осы себепке байланысты, ішкі істер органдарының қызметкерлері жеке көлік құралдарын күзету, біріншіден, нақты иелерінің міндеті екені туралы дабыл ұруы тиіс және осы бағытта жан-жақты жәрдемдесу жұмыстарын жүргізуі қажет.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру ақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы күрес бойынша жеке-профилактикалық қызметтің құрылымы ішкі істер органдарының қызметкерлерімен жүзеге асырылатын сан қилы іс-шаралар кешенін қамтитынын және өзіндік ерекшеліктерге ие екендігін байқадық. Сондықтан жеке-профилактикалық әсер етудің объектісін кеңейтіп қарастыруды ұсынамыз.

Бұл ретте аталмыш объектіге қарастырылып жатқан құқық бұзушылықты жасауға бейім тұлғалармен қатар, осы құқық бұзушылықтың неғұрлым болжамды жәбірленушілері ретінде автокөлік құралдарының иелері мен жүргізушілерінің белгілі бөлігін жатқызу қажет деген пікірдеміз.

Жеке-профилактикалық жұмысты бір уақытта екі бағыт бойынша жүргізу – біріншіден, құқық бұзушылықты жасауын күтуге болатын тұлғаларға қатысты, екіншіден, жәбірленуші болып қалуы мүмкін көлік иелеріне (жүргізушілерге) қатысты – аталмыш жұмыстың кешендік сипатын арттырып қана қоймай, сондай-ақ автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың профилактикасының тиімділігін маңызды тұрғыда жоғарылатады. Демек, аталған екі бағыт әдістемелік көзқарастан бір-біріне қарама-қайшылық тудырмай, бір-бірін өзара толықтырып отыруы тиіс.

Қазақстан Республикасы ІІМ тарапынан да автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу құқық бұзушылықтарын болдырмау, алдын алу және ашу мақсатында көптеген ауқымды іс-шаралар атқарылып жатқанын айта кеткен жөн. Сол іс-шаралардың бірі – 2015 жылдың 2-3 қыркүйегінде Минск қаласында (Беларусь) ТМД-ға қатысушы мемлекеттердің Ішкі істер министрлері кеңесінің кезекті 43-ші отырысы. Қазақстан Республикасы ІІМ баспасөз қызметінен мәлімдегендей, отырыс жұмысына ТМД елдері ішкі істер министрліктерінің, полицияларының басшылары, ТМД-ға қатысушы мемлекеттер аумағында Ұйымдасқан құқық бұзушылыққа және құқық бұзушылықтың өзге де қауіпті түрлеріне қарсы күресті үйлестіру бойынша бюроның (ҰҚҚКҮБ) және ТМД Атқару комитетінің басшылық құрамы қатысты. Отырыс барысында делегация басшылары ТМД-ға қатысушы мемлекеттердің ІІМ (Полиция) ынтымақтасу және өзара іс-қимыл жасасу перспективасын, Достастық елдерінің жаңа қауіп-қатерлерге

және қауіпсіздікке қатер төндіруге қарсы іс-қимылды, құқық бұзушылыққа қарсы мемлекетаралық бағдарламалардың іске асыру барысын талқылады.

Ақпараттық технология саласындағы құқық бұзушылықтарға қарсы күресте ТМД-ға қатысушы елдердің ынтымақтастығы туралы келісімі және осы құқық бұзушылықтарға қарсы ТМД елдерінің ынтымақтастық бағдарламасының жобасы мақұлданды. ҰҚҚКҮБ мамандандырылған мәліметтер базасының жұмыс істеу тәртібі туралы Нұсқаулық бекітілді. Сонымен қатар делегация басшылары автокөліктердің ұрлануы, жаңа психикалық белсенді және психотропты заттардың, есірткінің, сонымен қатар осыған ұқсас қауіпті химиялық заттардың айналымға түсу проблемаларын талқылады.

Отырыс барысында сондай-ақ халықаралық бұқаралық спорттық іс-шаралар өткізу кезінде жанкүйерлердің бейресми топтары тарапынан құқыққа қайшы болдырмау мәселелерінде бірлесіп жұмыс істеудің перспективалары қарастырылды [1]. Қарастырылған барлық сұрақтар бойынша Ішкі істер министрліктері кеңесінің тиісті шешімдері қабылданды.

Аталған шешімдерге сәйкес, Ұйымдасқан құқық бұзушылыққа және құқық бұзушылықтың өзге де қауіпті түрлеріне қарсы күресті үйлестіру бойынша бюро мен ТМД-ға қатысушы мемлекеттердің ИМ (Полиция) бірге отырып, ТМД елдерінің аумағындағы жоғалған көлік құралдарын іздеудің қазіргі кездегі қолданыстағы мемлекетаралық механизмінің тиімділігі сарапталынсын, сонымен қатар автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу құқық бұзушылықтарына қарсы тұруға арналған мәлімет алмасу жүйесін жетілдіру мақсатында ұсыныс енгізілсін деген тапсырма берілген.

Кез келген ішкі істер органдарының, кеден органдарының қызметкерлері немесе жеке тұлға интернет желісіне қосылған компьютерден немесе смартфон арқылы кіріп, кеден аумағынан өтетін немесе сатып алайын деген,

сонымен қатар күдік тудырған, иесіз тұрған автокөліктің мемлекеттік белгісі мен VIN-кодын енгізу арқылы тексере алады. Егер автокөлік сайттың криминалдық есеп базасында тіркелген болып шықса, оны жақын орналасқан ішкі істер органына жеткізіп немесе 102 телефонына қоңырау шала алады, сонымен қатар сайттың өзіндегі кері байланыс рубрикасына хабарлама қалдыра алады, ішкі істер органдарына хабар беру жайында экран бетіне «Ішкі істер органдарына хабарлау Сіздің азаматтық борышыңыз» деген хабарлама шығады. Криминалды автокөлікті тексеріп, бірақ хабарласпаған немесе хабарласуға мүмкіндігі болмаған тұлғаны, тіркелген телефон нөмірі немесе «IP» мекенжайы арқылы тауып, хабарласып, «Іздестіруде жүрген автокөлік қандай жағдайда және қай жерде тексерілді?» деп сұрауға болады. Аталмыш жағдай толығымен іске қосылса, ТМД-ға қатысушы мемлекеттердің Ішкі істер министрлері Кеңесінің мүшелігіне кіретін мемлекеттердің ішкі істер органдары мен Кеден органдары қызметкерлерінің жұмысы едәуір жеңілдеген болар еді. Осылайша, ТМД-ға қатысушы мемлекеттердің Ішкі істер министрлері кеңесінің 2015 жылғы 19 қыркүйегіндегі №781 бұйрығының шешімдерін басшылыққа ала отырып [38], күнделікті қызмет барысында автомобильді немесе өзге де автокөлік құралдарын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу құқық бұзушылықтарының алдын алу мен ашуда ақпараттық технологияларды қолдануды жүзеге асыру мақсатында жасаған ұсынысымыз Қазақстан Республикасы ІІМ тарапынан қолдау тапса, еліміздегі қылмыстылықпен күресуде аз да болса өз үлесімізді қосқанымыз. Демек, ақпараттық технологияларды қолдану – қазіргі заманның талабы екені даусыз.

Сондай-ақ, біздің пікірімізше, ішкі істер органдарымен тез арада шешілуі қажет өзге де мәселелердің қатарына келесілерді жатқызуға болады:

– құқық бұзушылықтың жеке профилактикасы институтын нақты ұйымдастырып қалыптастыру;

– барлық құқық қорғау органдарының мүмкіндіктерін кешенді қолдану мүмкіндігін қамтамасыз ету (құқық бұзушылық жасауы мүмкін тұлғаларды уақытылы анықтауда, оларды сәйкес тіркеулерге қоюда, жүйелі тұрғыдағы тәрбиелік жұмысты жүргізуде қоғам өкілдерін қатыстыру арқылы);

– ПМ, ПД тарапынан ішкі істер органдарының төменгі орналасқан бөліністеріне құқық бұзушылықтарды ескертудегі жеке-профилактикалық іс-шараларды сәтті жүргізуге татымды көмек көрсету және олардың аталмыш бағыттағы жұмысын бақылауды күшейту.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы күрес кешенді проблема болып табылады, және ол экономикалық, құқықтық және ұйымдастырушылық іс-шаралармен шешілуі тиіс.

Бұл, жоғарыда айтып өткеніміздей, қоғам мен жеке азаматтардың көмегінің рөлін арттырып, оларды ішкі істер органдарына деген сенімсіздік көзқарастарынан арылтудың бірден-бір жолы болар еді. Сондай-ақ осы ұсыныс жүзеге асатын болса, іздестіруде жүрген автокөліктің басым бөлігін тауып, ашылмай тұрған қылмыстық құқық бұзушылықтар да ашылар еді. Сонымен қатар аталмыш мобильді қосымшаны интернет желісі қосылған кез келген жерде және орыс-қазақ тілдерінде бірдей пайдалану мүмкіндігі қарастырылғандықтан, ТМД қатысушы мемлекеттердің Ішкі істер министрлері Кеңесінің мүшелігіне кіретін 11 мемлекеттің аумағында пайдалануға болады, олар:

- 1) Қазақстан Республикасы;
- 2) Ресей;
- 3) Әзірбайжан;
- 4) Армения;
- 5) Беларусь;
- 6) Молдова;
- 7) Тәжікстан;
- 8) Түркменстан;
- 9) Өзбекстан;

- 10) Украина;
- 11) Қырғыз Республикасы.

Белгілі санаттағы құқық бұзушылар (әдетте, туындаған жағдайларға байланысты, аяқ асты ұрлық жасайтындар) қосулы тұрған дабылқаққышты көрген кезде ұрлықтан бас тартады. Алайда, арнайы тапсырыспен жұмыс жасайтын тәжірибелі ұрыларға бұның ешқандай қатысы жоқ екенін айта кеткен жөн. Бұндай тіс қаққан ұрыларды қандай да бір қорғаныс құралы тоқтатуы мүмкін деп үміттенуге болмайды. Жоғарыда айтып өткеніміздей, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға дайындалу барысында ұрылар нысанаға алынған көлік иесінің жүріс-тұрысын, көлікке орнатылған қорғаныс құралының моделін, оның қызмет атқару жүйесін анықтап зерттейді. Автокөлік жөндеу станцияларындағы, ақылы автотұрақтардағы, автокөлік жуатын орындардағы таныстары, сондай-ақ қорғаныс дабылқаққыштарын сататын және орнататын таныстары арқылы автокөлік кілттерінің көшірмелерін, кодтарын алып, көлікті ешбір кедергісіз ұрлайды. Автокөлік құралдарын қорғау құрылғыларының, дабылқаққыштардың көп түрлігімен қатар сапасының да өсуіне байланысты автокөлік құралдарын күш қолдану арқылы тартып алу фактілері көбейіп келе жатыр. Бірақ, автомобильді немесе өзге де көлік құралын қорғау құрылғыларының заманауи да тиімді дами түскенін ескере отырып, ұрыдан, оның қандай да тәжірибелі, тіс қаққан екендігіне немесе арнайы тапсырыс бойынша жұмыс істейтіндігіне қарамастан, көлік құралын ғана емес, сондай-ақ көлік иесін де қорғап қала алатын құрылғылар пайда болғанын атай кеткен жөн деп санаймыз.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау тәсілдерінің барлығын алдын ала білу мүмкін емес, бірақ, сауалнама жүргізілген ІІО-ның практикалық қызметкерлерінің көрсетуінше, олардың көп бөлігі бұрыннан белгілі айла-тәсілдер бойынша жасалады. Бір қарағанда, жүргізуші автоұрлықшының ұрлау тәсілдерінің басым бөлігін біле тұра, өзінің көлік құралын өзі-ақ қорғап қана қоймай, аталмыш ұрлықтың алдын алуға мүмкіндігі

баршылық. Бұл үшін тек қорғаныс құралдарын және ұрлыққа қарсы тұру тәсілдерін дұрыс тандауы ғана қажет сияқты.

Енді автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және де жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу кезінде қолданылатын электронды құрылғыларды зерделеп өтелік. Себебі құқық бұзушылық жасаудың қандай да заманауи тәсілі болса да, ол қажетті қарусыз – құрылғыларсыз іске аспайды. Демек, егер дабылқаққыш автокөліктің құлпы болса, онда міндетті түрде оның кілті болуға тиісті екені мәлім. Бұндай электронды кілттер өндірістік деңгейде жасалып шығарылмайтыны түсінікті болар.

Құқық бұзушылармен жиі қолданыс табатын «сканерлерді», көбінесе, қарапайым радиотехниктер, тек кейбір жағдайларда ғана ұйымдастырушылық қабілеттері бар, бір-бірімен жетістіктерін бөлісіп отыратын құрастырушылар тобы немесе қаражаты мол қылмыстық топтар жасап шығарады [39, 28 б.].

Аталмыш мәселелерді ескере отырып, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу кезінде қолданылатын электрондық техникалық құрылғылардың түрлерін және олардан қорғану тәсілдерін атап өткіміз келіп отыр.

Бұл ретте қазіргі таңдағы нарықта орын алатын дабылқаққыштардың сан алуан түрлерін, олардың бірқатарының қызмет ету функцияларын, сонымен қатар оларды қандай құрылғылармен ашуға болатынын және ол құрылғылардан қорғану тәсілдерін талдап өтелік.

Ескі нұсқадағы дабылқаққыштарға қарсы сканелер қолданылады. Алғашқы дабылқаққыштар өте қарапайым болғандықтан, әр дабылқаққыштың өзіне тиесілі, әдетте 8-16 белгіден тұратын, кодтары болған. Мінекей, сол қарапайым құрылғылар, өз кезегінде, әр түрлі кодтардың комбинацияларын теру арқылы өзіне тиесілі код арқылы ғана дабылқаққышты ашқан. Ашып-жапқан сайын өзгеріп отыратын динамикалық кодты қолданысқа енгізгеннен кейін,

дабылқаққыштарды сканерлермен ашу мүмкін болмай қалды, олардың орнына кодграбберлер (грабберлер) келді.

Кодграббер (граббер) – электрондық кілттерді бұзып ашатын, сканерлерден де күрделі құрылғы. Аталмыш құрылғымен автокөлік дабылқаққышының жіберген белгілерін тосқауылдап алып, сол белгілерді көлік құралын ашу үшін қолдануға болады.

Осындай құрылғылардың алғашқысы алмастырушы кодграббер деп аталатын. Оның қызмет ету тәртібі келесідей: жүргізуші автокөлігін жабамын деп дабылқаққыш құрылғысына белгі береді, осы сәтте кодграббер дабылқаққышқа берілген шынайы белгіні жаттап алып, оны кедергілермен алмастырады. Автокөлікті жапқан жүргізушінің қолындағы дабылқаққыш құрылғыға ешбір белгі келмегендіктен, оны екінші рет қайта жабуға тырысады, сол сәтте кодграббер жіберілген белгіні қайтадан тосқауылдап алып, эфирге кедергі жіберумен қатар, жатталған алғашқы, шынайы белгіні де жібереді, ал екінші тосқауылданған белгіні, кейінірек, дабылқаққышты ашу үшін қолдануға ұсынады. Айта кететін жайт, Kellog-шифрлеу негізінде құрылған дабылқаққыш құрылғыларының басым көпшілігі аталмыш кодграбберлер арқылы өте жеңіл ашылады.

Кодграбберлердің жаңа түрлері арасына бірер айлар салып шығып тұрады. Олардың қызмет ету алгоритмдері мынадай: статистикалық коды бар дабылқаққыш орнатылған автокөлік иесі, көлігін жабу үшін қолындағы құрылғының жабу түймешігін басады, сол кезде эфирде дабылқаққышты басқару коды пайда болады, граббер оны «REK» түймешігін басу арқылы жазып алып, жазылып алынған кодты «PLAY» түймешігін басып эфирге шығару арқылы дабылқаққыш автокөліктің есігін өзі ашып береді. Егер дабылқаққыштың күзетке қойылуы мен ашылуы әр түрлі кодтар мен түймешіктер арқылы жүзеге асырылатын болса, – онда біраз ғана қиындық тудырады. Ол үшін автокөлік иесінің артынан жүріп отырып, бірнеше кодтарды жазып алу қажет, әдетте дабылқаққышты күзетке қою мен ашу кодтарында аса көп айырмашылық болмайды. Дабылқаққыштың ашылу және

жабылу кодтарын бір жазып алғаннан кейін, автокөлікті ұрлау немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп кетуді жоспарлаған құқық бұзушы өз ойын жүзеге асыруға қолайлы сәтті күту мүмкіндігіне ие болады. Грабберлер әлі күнге дейін аталмыш құқық бұзушылықты жасауда көп қолданылатын құрылғы болып табылады.

Шындығында, жүздеген эфир белгілерін сақтау жады болғандықтан, кодтарды оңай саралап ашу мүмкіндігі артып, олар күрделеніп кетті. Бір таңғаларлығы, нарықта әлі күнге дейін, кодграбберлерге төтеп бере алмайтын статистикалық коды бар дабылқаққыштар сатылып келеді. Көбінесе, бұл құрылғылар ұялы телефон немесе дабылқаққыштың пішінінде жасалады және өзінің жинақылығына байланысты, сонымен қатар күнделікті қолданыстағы құрылғыларға қатты ұқсағандықтан, оларды анықтау және ажыратып тану айтарлықтай қиындықтар тудырады.

Соңғы үлгідегі Сканер-кодграбберлер. Қазіргі таңда мобильді аналитикалық орталықтан еш кем емес, дәл сол сияқты қызмет атқаратын, қолдан жасалған немесе сериялы құрылғылардың бар екені бізге анық белгілі. Аталмыш кешеннің құрамына жақсы селективті, сезімталдығы жоғары қабылдағыш, портативті компьютер, жиілік синтезаторы бар реттелетін таратқыш кіреді. Сонымен қатар кешенге көз жететіндей жердегі кез келген қашықтықта кодтарды қабылдап, талдай алатын, бағытталатын антенна кіруі мүмкін. Бұндай кешеннің әр түрлі деңгейдегі қиын кодтарды қабылдау, оның құрылымын талдау, сонымен қатар оларды анықтау мүмкіндігі бар. Құрылғының бағдарламалық қамтамасыз етілуі жіберілген белгілердің динамикалық өзгеру алгоритмін анықтай алады немесе оларды талдап оқи алады. Содан кейін, қажет болған сәтте эфирге шығару мақсатында аталмыш жіберілген белгілерді қайта ашу мүмкіндігі бар. Бұндай құрылғылар өздерінің қабылдағыштары арқылы дабылқаққыштың тарапынан бірнеше рет ауысып жатқан кодтарды егжей-тегжейлі талдап, оқып болғанға дейін тосқауыл кедергілерін қою

мүмкіндіктеріне ие, бұл ретте көлік құралының иесі дабылқаққышты жауып, күзетке қою үшін түймешіктерді бірнеше рет басуына тура келеді. Жіберілген белгі кодтарды талдап болғаннан кейін, кедергі автоматты түрде өшеді, ал автокөлік иесі дабылқаққышты жапқанына көзі жеткеннен соң, автокөлігін қалдырып кете береді. Одан кейін бәрі оп-онай – құқық бұзушы өзінің қылмыстық ойын «PLAY» түймешігін басу арқылы жеңіл жүзеге асырады.

Иммобилайзерлерді залалсыздандыру үшін қайталағыш (ретранслятор) қолданылады. Иммобилайзер 3 метрден 15 метрге дейінгі ара-қашықтықта әрекет ететін төмен қуатты бірегей радиобелгі беру арқылы қызмет етеді. Оған қарсы қайталағыш сынды құрылғылар құрастырылған, олар радиобелгілерді сканерлеп, қайталап, ұзақ қашықтықтарға жібере алады. Аталмыш қызмет ету тәртібі радиотехникадан алынған және соған ұқсас мақсаттарда, яғни радиобелгілерді қабылдау мен тарату қашықтығын ұлғайту мақсатында пайдаланылады.

Осылайша, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу кезінде қолданылатын электрондық техникалық құрылғылардың түрлерін, олардың қызмет ету тәртіптерін зерделеп өттік. Аталмыш құрылғылар қандай да деңгейде заманауи болса да, жоғары дамыған электрондық техникалық жетістіктерді пайдалана жұмыс істесе де, олардан қорғану мақсатында құрастырылған құрылғылар да, сондай-ақ әдіс-тәсілдер де баршылық.

Автокөліктің ұрланған немесе ұрланбағаны жайында ақпарат алу жолдарының бірден-бірі ол көліктің VIN-кодын тексеру болып табылады. Аталмыш кодты тексермес бұрын VIN-код деген ұғым не мағына беретінін түсініп алуымыз қажет. ISO 3779 халықаралық стандарт бойынша, VIN-код форматына (сөзбе-сөз аударсақ, Vehicle Identification Number – автокөліктің ұқсастыру нөмірі) түсінік береді. Алгоритмді пайдаланып, бақылау санын есептеп шығару жолын қолданғандықтан, VIN-кодтың сандары мен әріптері жасанды өзгертулерден қорғалған, бұл есептеу жолын АҚШ

және АҚШ-қа автокөлік экспортымен айналысатын мемлекеттер ұстанады, ал Еуропада ISO 3779 стандарты қатаң сақталмайды. Аталған алгоритмді білсе де, құқық бұзушылар VIN-кодтың әріптері мен сандарын, ешбір із қалдырмай немесе білінбейтіндей етіп және бақылау санымен сәйкес келетіндей қылып өзгерте алмайды, себебі аталмыш шаруа бір ғана санды өзгертумен бітпейді.

Америкалық автокөліктердің VIN-кодтары стандарт бойынша жүргізуші орнының сол жақтағы торпедасының үстінде, әйнектің капотпен түйісу тұсында орналасқан және жүргізуші есігінің қуысындағы стикерде қайталанатын. Сонымен қатар ол басқа жерлерде де қайталануы мүмкін. Қазіргі кезде заманауи автокөліктердің VIN-кодтары құрал тақтасының жоғары жағында сол жақ шетінде, алдыңғы әйнек арқылы көрінетін тұсында орналасқан. Сонымен қатар оны шанақтың (кузов) алдыңғы сол жақ тіреуінен де табуға болады.

Тәртіпке сай, VIN-кодтар блок пен цилиндр блогының бастиегіне, шанақ тірегіне, есік табалдырықтарына, салон мен қозғалтқыш арасындағы жақтауға және лонжерондарға жазылады

Әрине, құқық бұзушылар кесіп алып тастауға ыңғайлы орналасқан, қол жететін тұстардағы VIN-кодты білдіртпей өзгертуге тырысады, ал жасырын тұстарда орналасқандарын өзгерту оңайға түсе бермейді. Кейбір жағдайларда, тіптен өзгерте алмайды.

Азаматтар өздерінің жеке мүліктеріне, автокөлікткеріне немқұрайлы қарағандықтан, құқық бұзушылар олардың мүліктерін оңай қолдарына түсіреді, ал дабылқаққыштар мен қорғаныс құрылғылары орнатылған автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қиынға түскендіктен, құқық бұзушылардың бұл бағыттағы іс-әрекеттері, көп жағдайларда, жүзеге аспай жатады.

Аталған құқық бұзушылықтың алдын алу мен болдырмау және құқық бұзушылық орын алған жағдайда

оның «ізін суытпай» толық ашу мақсатында келесі іс-шараларды жүзеге асыру қажет деген пікірдеміз:

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы нәтижелі күресу үшін аталмыш құқық бұзушылықтарды ескерту үдерісін бастапқы кезеңнен бастау керек, демек:

– жоғарыда көрсетілген дабылқаққыштар мен қорғаныс құрылғыларының әр автокөлікте болуы заңнамалық негізде талап етілуі қажет. Ол үшін шетел мемлекеттерінде шығарылған жаңа автокөліктердің импортымен айналысатын отандық автосалондардан сатылатын әрбір қымбат көлікке GSM/GPS-дабылқаққыштарын орнатуды талап ету керек. Сонымен қатар жыл сайын мемлекетімізде міндетті түрде өткізілетін техникалық байқаудан өту барысында көліктерде дабылқаққыштар немесе қорғаныс құрылғыларының ең қарапайым түрін болса да талап ету қажет;

– ПО-да есепке алынатын көлік құралдарының қозғалтқыш нөмірлерін тіркеу міндетті болмағандықтан, ұрылардың жұмысы екі есе жеңілдей түсті. Сол себептен, көлік құралының қозғалтқыш нөмірін көлікті ПО-да тіркегенде міндетті түрде тексеріп, қайта тіркеу керек;

– Қазақстан Республикасы Бас Прокуратурасының жанындағы ҚСЖАЕК есептерінде берілген мәліметтерде ұрлық құқық бұзушылығы (Қазақстан Республикасының ҚК-нің 188-бабы) ішінара жіктелмеуіне байланысты, статистикалық көрсеткіштерде автомобиль немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу фактілері жекеленген тұрғыда көрініс таппай келетіні олар туралы толық мәлімет алу мүмкіндігін жоққа шығарып отыр.

Осыған байланысты, статистикалық деректерде ұрлық көрсеткіштерін көрсетудің нысанына (оның әрбір түрін жекеленген тұрғыда көрсетуге) қайта оралу қажет.

Тірек сөздер: *Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың алдын алу, автомобильді немесе өзге де көлік*

құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды арнайы ескерту, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескертудің орны мен мәні.

Пікірталас үшін сұрақтар:

1. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың алдын алу түсінігі?

2. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың алдын алудағы арнайы шаралар?

3. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы ескерту шараларын қолданылатын тәсілдер?

4. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы проблемалық сұрақтар және оларды шешу жолдарын анықтау?

2.2 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ашуды ұйымдастыру

Бізбен зерделенген қылмыстық және жедел есепке алу істерінің материалдары көрсеткендей, қылмыстық істердің басым бөлігі жәбірленушілердің арыздарының негізінде көрініс алған. Құқық бұзушының өз кінәсін мойындап келуі немесе жедел-тыңшылық жұмыстың нәтижелері негіз болатын жағдайлар тым аз кездеседі және олар тұлғаны қандай да бір құқық бұзушылық (сондай-ақ автокөлік ұрлығына) жасағандығына күдік келтірілуі бойынша ұстағанда туындайды да, аяғында аталмыш тұлғалар тергеумен ынтымақтастыққа ынта білдіріп, өзінің басқа да жасаған құқық бұзушылықтары туралы хабарлайды.

Жедел-іздістіру қызметі теориясының саласындағы белгілі ғалым-заңгерлер С. Приходько мен А. Гинзбургтың

пайымдауы бойынша, автокөлік құралдарын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды «ізін суытпай» ашудағы милиция әрекеттерінің тиімділігі келесідей қара байланысқан факторлардың жиынтығына тәуелді: көлік құралдарын ұрлау және құқыққа сыйымсыз иеленіп алу туралы көлік құралының ерекше белгілерін қамтитын арыздың уақытылы келіп түсуі; іздеу аумағының және іздестіру бағыттарының шекараларын дұрыс анықтау; қажетті күштер мен құралдарды уақытылы іске қосуға; оларды жоғары білікті басқару [32, 62 б.]

Айтылып өткендей, ПО КПА жедел қызметкерлерінің жедел-тыңшылық жұмысы қажетті деңгейде ұйымдастырылмайтын жағдайлар жиі кездесіп отырады. Әрине, бұл мәселе қазіргі заманның ғана проблемасы емес. Ұқсас кемшіліктер мен олқылықтар бұрын-соңды да көрініс алып отырған.

Бұны А.К. Кавалиеристің және В.М. Атмажитовтың ПО жедел бөліністері қызметкерлерінің 90-жылдардағы аталмыш қылмыстылыққа қарсы әрекет ету ахуалын зерттеу жұмыстары дәлелдейді. Олар өздерінің ғылыми-тәжірибелік зерттеулерінің нәтижесінде келесідей қорытындыға келген болатын: «Автокөлік құралдарын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы әрекет етуге бағытталған жедел-іздестіру іс-шараларының жүйесінде аталмыш желі бойынша жедел-тыңшылық жұмысты жүзеге асыру айрықша орын алады. Кейбір жағдайларда құпия аппараттарды құру үдерісі қажетті деңгейде мақсатына сай етіп жүзеге асырылмайды, тағы бірде автокөлік құралдарын ұрлаудың және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың жедел-іздестіру сипаттамасы ескерілмей, сондай-ақ құпия ынтымақтастыққа тартылып жатқан үміткерлердің барлаулық қабілеттері мен мүмкіндіктері объективті тұрғыда тексерілмей және оқып-білінбей ат үсті жүргізіледі. Ал қолда бар тыңшылар мен сенімді тұлғалар автокөлік құралдарын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жасаушы тұлғаларды анықтауда және жедел

әзірлеуде толық қанды пайдаланылмайды» [33, 15 б.]

Құқық бұзушылық туралы мәліметтерді лауазымды тұлғалардың тікелей анықтауы жедел-ізвестіру іс-шараларын жүргізу барысында алынған мәліметтерді іске асыру шеңберінде құқық бұзушылық белгілерінің анықталғандығы туралы жедел аппараттар қызметкерлерінің баянаттары болып табылады.

Жалпы алғанда, сотқа дейінгі тергеп-тексеру кезеңіндегі тергеушінің әрекеттерінің алгоритмін шартты түрде келесі кезеңдерге бөлуге болады:

- түскен құжаттар ішіндегі мәліметтерді оқып-білу, талдау және бағалау;

- алғашқы келіп түскен мәліметтерде ақпарат жеткіліксіз болған жағдайда, қосымша мәліметтерді талап ету;

- сотқа дейінгі тергеп-тексерудің белгілі бір кезеңінде тергеушінің карамағындағы қылмыстық істі тергеу үшін маңызы бар ақпарат көлемін ескере отырып, жүзеге асырылу тиіс жедел-ізвестіру іс-шараларының және жасырын тергеу әрекеттерінің жоспарын құру.

Бұл мәселенің астарында тергеулік жағдайларды қарастыра отырып, автокөлік құралының ұрлығы туралы алғашқы тергеу кезеңіндегі біркатар тергеулік жағдайлардың өзіндік ерекшеліктерін атап өтелік.

Аталмыш құқық бұзушылықтарды жасаған тұлғалар туралы және қылмыстық қолсұғушылықтың заты туралы ақпараттарды есепке ала отырып, келесі сотқа дейінгі тергеп-тексерудің бастапқы кезеңіндегі тергеулік жағдайларды ерекшелеуге болады:

1. Құқық бұзушылық жасалғандығын көрсететін белгілер бар, бірақ ұрлық жасаған тұлғалар туралы мәліметтер жоқ және автокөлік құралының орналасу орны анықталмаған;

2. Ұрлық жасаған тұлғалар туралы мәліметтер бар, бірақ автокөлік құралының орналасу орны анықталмаған;

3. Автокөлік құралы ұрлығын жасаған тұлға ұсталған, бірақ автокөлік құралының орналасу орны анықталмаған;

4. Ұрлық жасаған тұлғалар туралы мәліметтер жоқ,

бірақ автокөлік құралының орналасу орны анықталған;

5. Ұрлық жасаған тұлғалар туралы мәліметтер бар, бірақ олардың жүрген жері анықталмаған; автокөлік құралының орналасу орны анықталған;

6. Ұрлық жасаған тұлға ұсталған, автокөлік құралының орналасу орны анықталған.

Автокөлік ұрлығы туралы қылмыстық істер бойынша жоғарыда көрсетілген топтастырылған тергеу жағдайлары тергеу әрекеттерінің алғашқы кезеңіндегі әрбір жағдай үшін әр түрлі ерекшеліктерді ажыратуға және сол көрсетілген жағдайларда жүргізілуі қажет жалпы және арнаулы жедел-іздіктер іс-шаралары мен жасырын тергеу әрекеттерінің алгоритмін анықтауға мүмкіндік береді.

Жоғарыда аталған жағдайлардың біріншісінің негізгі ерекшелігі – сотқа дейінгі тергеп-тексерудің «ақпарат жетіспеушілік» жағдайында жүргізілуі болып табылады. Осыған байланысты, аталмыш жағдай тергеу үшін ең күрделі әрі «қолайсыз» болып келеді. Сонымен қатар бұл жағдай басқаларына қарағанда жиі кездеседі.

Бұндай жағдайдың пайда болуына, көбінесе, автокөлік құралының ашық аумақтан (аулалардан, көшелерден, саябақтар маңайынан) ұрлануына тән. Бұл ретте алғашқы тергеу әрекеттері мен жедел-іздіктер іс-шараларының негізгі мақсаттары автокөлік құралының тұрағы орналасқан жерден қылмыстық іздерді алу және бекіту, құқық бұзушылықтың ықтимал куәлары мен көзбен көргендерін, сондай-ақ транспорт құралының жеке ерекшеліктерін анықтау болып табылады.

Жедел-тергеу практикасы көрсеткендей, бұл жағдайда, тәртіпке сай, тергеуші мен жедел қызметкердің стандартты әрекеттерінің қатарына келесілерді жатқызуға болады:

– оқиға болған орынды қарау;

– жәбірленуші мен куәлардан жауап алу;

– көлік құралының бар екендігі және оның жәбірленушіге тиесілі екендігін айқындайтын заттар (кілттер) мен құжаттарды анықтау, оқып-білу болып

табылатынын көрсетті.

Аталмыш тергеулік жағдайда, сотқа дейінгі тергеп-тексерудің нәтижелілігі жедел қызметкерлердің іс-әрекеттерінің белсенділігіне және мақсатқа сай бағыттылығына, сонымен қатар құқық бұзушыларды «ірін суытпай» анықтау және ұстау мүмкіндіктеріне тікелей байланысты болып келетінін басып айтқан жөн.

Бұл ретте криминалды аппарат қызметкерлерінің құқық бұзушыларды ұстау мүмкіндіктері «Тосқауыл» жоспарын енгізуді іске асырумен жоғарылай түседі.

Аталмыш жағдайларда, облыстық, қалалық, аудандық ішкі істер органдарының барлық қызметтері мен бөліністері бағытталып, сонымен қатар құқық бұзушының болжамды қозғалыс бағытына қарсы және қысқа жолмен іздестіру тобы жіберіледі. Бұл жедел-іздестіру іс-шараларының неғұрлым аралас кешені, себебі бұнда бұл ПО-ның барлық қызмет түрлері өзара іс-қимыл жасаса жұмыс атқарады, бұл – құзғын, бөгеніс, торуыл және басқалары.

Іздестіру-бөгеу іс-шараларын қамтитын «Тосқауыл» жоспары әрбір ІД-де, ҚАІБ-де және ПО-ның басқа да бөлімшелерінде құрылып, сол органдардың кезекші бөлімдерінде орналасады, оны ұйымдастыру мен жүзеге асыруды ПО-ның ЖБО қамтамасыз етеді және жедел ақпарат алмасу мақсатында саптық бөлімшелердің кезекші бөлімдері мен басқа жұмылдырылған бөлімшелерге аталған жоспардың үзінділерін бағыттап, олардың тиімді де уақытылы орындалуын қатаң қадағалайды.

«Тосқауыл» жоспары сәйкес ПО-ры бастығының бұйрығымен жыл сайын қайта өңделіп отырылады. Қызмет көрсету аумағында қалыптасқан жедел жағдайдың күрделі шиеленісуіне және күрт өзгеруіне байланысты, жол полициясы, криминалды полиция және қоғамдық қауіпсіздік қызметтері аталған жоспарға өзгерістер мен толықтырулар енгізуге құқылы. Бірақ, бұл әрекет ішкі істер органдарының штаб бөліністерінің жетекшілігімен қадағаланады.

«Тосқауыл» жоспарын жүзеге асыру барысында қамтылатын төмендегідей екі басты міндетті қарастырайық:

- бөгеу іс-шараларын жүзеге асыру;
- белсенді іздестіру іс-шараларын жүзеге асыру.

Белсенді іздестіру іс-шаралары арызданушыға алғашқы сұрақтарды қоюдан басталады.

Бұл әрекет тез арада және саналы түрде жүзеге асырылса (сұрау жүргізу мерзімі 1-1,5 минуттан аспағаны жөн), іздестірудегі автокөлікті жалпы көлік ағымынан тануға мүмкіндік пайда болады. Сонымен қатар оқиға болған мезеттен 20-30 минут аралығында көптеген куәгерлерден автокөліктің түсі, маркасы, мемлекеттік нөмірі және басқа да ерекше белгілері туралы алғашқы ақпарат алу операцияның тиімділігін айқындата түседі.

«Тосқауыл» жоспарын жүзеге асыру барысындағы белсенді іздестіру іс-шараларын жүргізу арқылы алынған алғашқы ақпараттың, алыну нысандары мен тәсілдеріне қарамастан, сәйкес ПД-нің жедел басқару орталықтарына шұғыл хабарландырылуы операцияның алдағы жетістіктеріне айтарлықтай тұрғыда кепіл болуы мүмкін.

«Тосқауыл» жоспарын іске асыру үдерісінде белсенді іздестіру іс-шараларын жүргізу барысында алынған нәтижелерді талдай келе, бөгеу іс-шараларын жүзеге асыруға кіріседі, демек, жедел қызметтегі қызметкерлер полицияның бөгеу бекеттерін қою жерлерін анықтайды. Жоспармен бекітілген іс-шаралар туралы ПО-ның бөлімшелері мен көмекші ұйымдарын хабардар етеді және жедел қызмет көрсету аймағының картасын қолдана отырып, іздестірудегі автокөліктің өтуі мүмкін жолдарын «жабу» мақсатына бағытталған іс-шараларды іске асырады. Сондай-ақ, операцияны жүргізу аймағындағы ең маңызды жолдарды, жергілікті учаскелерді, көпірлерді және аймақтан шығу бағыттарын барыншы қамтып, толық масштабта бөгейді де, іздестіру объектісі ұсталғанға дейін қызмет етеді.

Кейбір үлкен қалаларда туындаған аталмыш күрделі жағдайды шешу мақсатында ПД ЖБО жедел кезекшісі аэромобиль күштерін (тікұшақты) қатыстырады, бірақ бұл іс-шараны жүзеге асыру үшін міндеттерді түрде ПД басшылығының келісімі қажет. Орын алған оқиғаға немесе

құқық бұзушылыққа қатысты автокөліктер мен тұлғалар туралы анықталған мәлімет болған жағдайда, жедел кезекші олар туралы барлық ақпаратты Қазақстан Республикасы ІІМ Техникалық қызмет департаментінің криминалдық ақпарат есебінен (ТҚД КАЕ) талап етуі мүмкін. Оңтайлы ақпарат алынған жағдайда, оны толық түрде операцияға қатысушыларға хабарлайды. ПО-ның аталмыш мүмкіндігі еліміздің барлық қалаларында қолжетімді болса, қарастырылып отырған құқық бұзушылықтарға қарсы күрестің тиімділігі едәуір арта түсуші еді деп санаймыз.

Екінші тергеулік жағдай біріншісінен ұрлық жасаған тұлғалар туралы белгілі бір ақпараттың болуымен ерекшеленеді. Бұл жағдайда оқиға болған орынды қарау және жәбірленушіден жауап алудан, автокөлік иесінің құжаттары мен өзге де заттарды қараудан басқа жәбірленушіден жауап алуға, күдіктілердің жүрген жерін анықтауға және оларды ұстауға бағытталған іс-шараларды жүзеге асыру қажет.

Бұл ретте П.Л. Ищенконың «Күдіктілерді және автокөлік құралын анықтау, ең алдымен, жалпы және арнаулы жедел-ізвестіру іс-шараларының кешенін, сондай-ақ арнайы іс-шараларды жүргізуден тұрады. Оның ішінде:

- ұрланған және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған автомобильді немесе өзге де көлік құралын «Автоіздеу» автоматтандырылған ақпараттық-іздеу жүйесінің тізіміне (кейінге қалдырмай) есепке қою;

- жасырынған құқық бұзушылардың қозғалуы мүмкін жолдарды жедел жауып тастау;

- күдіктілердің белгілері, сондай-ақ ұрланған автокөліктің жеке белгілері көрсетілген ізвестіру бағыттарын құру;

- өзінің мінез-құлқы бойынша аталмыш құқық бұзушылықты жасады деген күдікке негіз беретін және бұрын ұқсас құқық бұзушылықтар үшін сотталған тұлғаларды тексеру;

- жедел-ақпараттық тіркеулер бойынша анықтамалар

енгізу;

– ұрланған автокөлікті өткізетін және қайта жабдыктайтын «тұрақтау» мүмкіндігі бар жерлерді анықтау және тексеру;

– құқық бұзушының жеке тұлғасы анықталған жағдайларда құқық бұзушылық оқиғасына қатысы бар көлік құралын және басқа да объектілерді табу мақсатында оның тұрғылықты мекенжайы мен жұмыс орны бойынша тінту жүргізу», – деген пікірін қолдаймыз [34, 65 б.].

Үшінші тергеулік жағдай күдіктінің ұсталуымен, бірақ көлік құралының табылмауымен сипатталады. Бұндай жағдай құқық бұзушылық жасаған тұлғаның өз кінәсін мойындап келу жағдайында немесе басқа қылмыстық іс бойынша күдікті болып табылатын тұлға жасаған құқық бұзушылық туралы ақпаратты алған кезде туындауы мүмкін.

Аталмыш жағдайда сотқа дейінгі тергеп-тексерудің бірінші міндеті көлік құралын іздестіру болып табылады. Бұл жағдайда жүргізілетін әрекеттер келесі түрде көрініс алуы мүмкін:

–күдіктіден жауап алу (өз кінәсін мойындап келген тұлғалар);

–жәбірленушіден жауап алу;

–күдіктіні ұстау және оны жеке тінту;

–күдіктінің тұрғылықты жері және жұмыс орны бойынша тінту;

–күдіктінің туыстарында және таныстарында, соның ішінде автокөлік құралы немесе оның бөлшектерін тығуы мүмкін жерлерде тінту жүргізу.

Тергеулік жағдайдың төртіншісінің негізгі ерекшелігі – ұрланған көлік құралы табылған, бірақ осы құқық бұзушылықты жасаған тұлғалар туралы ақпарат жоқ. Бұл жағдайда құқық бұзушының ізін табу, бекіту және алу үшін жүргізілетін автокөлік құралын қарау шешуші маңызға ие.

Осы жағдайда құқық бұзушыларды «ізін суытпай» іздестіру және анықтау үшін келесі іздестіру іс-шараларын жүргізу қажет:

- қызметтік-іздістіру иттерін колдану;
- жасалған құқық бұзушылық туралы алыс-жақын орналасқан ІО бөліністерін хабардар ету;
- бұрын осыған ұқсас құқық бұзушылықтар жасаған тұлғаларды жедел-анықтамалық тіркеулер бойынша тексеру;
- табылған автокөлік құралын ақпараттық-іздістіру жүйелері бойынша тексеру.

Бесінші тергеулік жағдай, мысалға, күдікті ұсталып және одан жауап алынған, бірақ содан кейін тергеуден бой тасалап кеткен жағдайларда туындауы мүмкін.

Аталмыш жағдайдағы сотқа дейінгі тергеп-тексерудің ерекшелігі – күдіктінің жүрген жерін анықтау қажеттілігі болады. Осы мақсатқа жету үшін іздістіру бағыттары айқындалады және құрылады: жедел-ақпараттық тіркеулер бойынша анықтамалар енгізіледі; жасырынған құқық бұзушылардың қозғалуы (орналасуы) мүмкін жолдар жедел жабылады; тергеудегі құқық бұзушылық бойынша сыбайластыққа күдік келтірген тұлғаларға бақылау ұйымдастырылады.

Іздістірудегі тұлғалардың немесе автокөлік құралдарының орналасқан жері туралы мәлімет алынған кезде, ақпаратты іске асыру бойынша іс-шаралар кешенін жүргізіп бастағанға дейін, олар жедел бақылауға алынады. Тергеу үдерісі үшін, басқаларына қарағанда, ең жағымдысы – алтыншы тергеулік жағдай болып табылады. Бұл жағдайда, тәртіпке сай, құқық бұзушыны «ізін суытпай» ұстау құқық бұзушылық жасау үстінде немесе ЖПБ жоспарлы іс-шараларын жүргізу (құжаттарды тексеру немесе автокөлікті техникалық тексерістен өткізу кезінде автокөлік құралын тіркеуге қою) жағдайында туындайды.

Бұл жағдайдағы жүргізілуі тиіс іс-әрекеттердің жалпы бағыты мыналарды қамтуы мүмкін:

- күдіктіні ұстау және оған жеке тінту жүргізу;
- күдіктіден жауап алу;
- құқық бұзушылық жасалған орынды және автокөлікті табу орнын қарау;

- куәлардан жауап алу;
- ұсталғанның тұрғылықты жері және жұмыс орны бойынша оның таныстары мен туыстарына тінту жүргізу;
- жәбірленушіден жауап алу.

Аталмыш жағдайда жедел-ізвестіру іс-шараларының негізгі мақсаты – кылмыстық құқық бұзушылықтың жасалу механизмі жөнінде, оның басқа да қатысушылары туралы мәліметтер алу. Егер олар бар болса – олардың жүрген жерлерін анықтау, сондай-ақ ұсталған тұлғаның осыған ұқсас басқа да құқық бұзушылықтарға қатысты болу мүмкіндігін тексеру, – деп пікір білдірген В.И. Жулев пен В.Г. Баяхчевтің көзқарастары қуаттауға тән [35, 65 б.].

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ашуға бағытталған қызметті атқаратын лауазымды тұлғалар кез келген тергеулік жағдайдың спецификасы жөніндегі, сондай-ақ нақты жағдайларда құқық бұзушылықтарды ашу үшін қажетті әрекеттер мен іс-шаралардың кешені туралы білімдерін әрдайым жетілдіріп отырғаны жөн деп санаймыз.

Ұқсас мәселені зерделей отырып, белгілі ғалым, заңгер В.С. Корнелюк «Тергеуді жоспарлау, кылмыс оқиғасы және оны жасаған тұлғалар туралы бар акпараттарды талдау процесі, оларды тексеру бойынша іс-шаралар жүйесін анықтау кейінге қалдырылмайтын тергеу және жедел-ізвестіру болжамдарын талдаумен байланысты болып табылады. Айтар болсак, болжамдарды ұсыну бойынша әрекеттердің өзі жалпы жоспарлауда аталмыш қызметтің косымша элементі ретінде қарастырылуы мүмкін. Жоспарлау барысында ең маңыздысы болжамдарды талдау болып табылады», – деп пайымдаған [36].

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ашуға бағытталған қызметтің бастапқы кезеңінде келесі жалпы болжамдар ұсынылуы мүмкін:

- автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау

орын алды;

- автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу орын алды; ,

- ұрлықты көлік иесінің өзі жасауы орын алды (мысалы, автокөлік иесінің сақтандыру төлемін алу үшін жасауы және т.б.);

- негізінде ұрлық болмаған, автокөлік құралы иесінің жаңылысуы орын алған (мысалы, егер иесінің туыстарының біреуі автокөлікті ескертусіз алып кеткен).

Тергеулік жағдайларға сүйене отырып, бастапқы кезеңде, дәстүрлі болжамдар да ұсынылуы мүмкін. Біріншіден, құқық бұзушы тұлға туралы, оның кәсіби және әлеуметтік қызығушылықтары туралы мәліметтер ескерілуі тиіс.

Бұндай болжамдардың қатарына келесілер жатқызылуы мүмкін:

- ұрлықты жұмыссыз адам жасаған;

- ұрлықты жасы кәмелетке толмаған тұлға жасаған;

- ұрлықты осыған ұксас құқық бұзушылықтар бойынша бұрын сотталған тұлғалар жасаған және т.б.

Екіншіден, сандық құрамына катысты және қылмыстық құқық бұзушылықтар жасаған тұлғалардың ұйымдастырушылық дәрежесіне катысты болжамдар ұсынылуы мүмкін:

- ұрлықты бір адам жасаған;

- ұрлықты адамдар тобы жасаған;

- ұрлықты ұйымдасқан қылмыстық топ жасаған.

Сондай-ақ, құқық бұзушылықтардың себептері мен мақсаттарына да қатысты бірқатар болжамдар ұсынылуы мүмкін:

- ұрлық автокөліктерді ұрлап, алыс және жақын аудандарға өткізу мақсатымен жасалған;

- автомобиль немесе өзге де көлік құралының ұрлығы «арнайы тапсырыспен» жасалған (нақты адам немесе адамдар тобы үшін);

- ұрлыққа көлік құралын бөлшектеп, бөлшектерін

басқа автокөліктерді жөндеу үшін қолдану мақсатында қандай да бір автошеберхана қызметкерлерінің қатысы бар;

- ұрлық автокөлік құралын оның иесіне ақшалай сыйақы үшін қайтарып беру мақсатында жасалған.

- Тұлға өз кінәсін мойындап келген жағдайда келесі болжамдар ұсынылуы мүмкін:

- ұрлықты шынында да өз кінәсін мойындап келген тұлға жасаған;

- ұрлықты басқа тұлға жасаған, өз кінәсін мойындап келген тұлға кінәнен өзіне алуы орын алған.

Тұлға ұсталған, бірақ автокөлік құралы анықталмаған жағдайда автокөлік құралының табылу орны туралы болжамдар ұсынылуы мүмкін, мысалы:

- автомобиль немесе өзге де көлік құралы ұсталғанның немесе оның туыстарының, таныстарының гараждарында;

- жеке автошеберхана аумағында;

- ұсталғандардың немесе олардың таныстарының жұмыс орны бойынша;

- автотұрақта.

Автокөлік құралы анықталмаған және ұрлық жасаған тұлғалар туралы мәліметтер болмаған жағдайда көлік құралының орналасу орнына мен тасымалдау тәсілдеріне қатысты келесі болжамдар ұсынылуы мүмкін:

- автокөлік құралы «қозғалыста» жүр;

- автокөлік құралы «тұрақ» орнында орналасқан;

- автокөлік құралы бөлшектерге сатылып кеткен.

Ұсынылған болжамдардың әрқайсысын тексеру үшін көлемді іс-шаралар кешені қажет. Мысалы, автокөлік құралы «қозғалыста» жүргендігі туралы болжамды талдау үшін келесі іс-шаралар жүргізілгені жөн:

- мүмкіндігінше, автокөлік қозғалысының бағытын анықтау;

- ішкі істер органдарының барлық бөлімшелерін бағыттау;

- ұрланған автокөлік құралын табу және ішінде орналасқан адамдарды ұстау мақсатында, қажет болған

жағдайда, «Тосқауыл» арнайы жоспарын әрекетке енгізу (аталмыш жоспардың қызмет ету тәртібін біз жоғарырақ қарастырып өткен болатынбыз).

Автокөлік құралы «тұрақ» орнында орналасқандығы туралы болжамды талдау барысында бір уақытта кейінге қалдырылмайтын тергеу әрекеттерін жүргізе отырып, жедел-ізвестіру іс-шаралары шеңберінде ұрлық жасалған жерге жақын орналасқан гараждарды, аулаларды, ормандарды, күзетілетін және күзетілмейтін автотұрақтарды, автошеберханаларды, қараусыз қалған құрылыс объектілерін тексеру мақсатына сай деп санаймыз [40, 33 б.].

Осылайша, осы немесе басқа да болжамдардың нақтылануы тергеу барысында жаңа болжамдар ұсынуға және қылмыстық іс бойынша әділдікті анықтауға бағытталған кейінгі тергеу әрекеттері мен жедел-ізвестіру іс-шараларын белгілеуге мүмкіндік береді.

Енді, автокөлік құралы белгілі бір «тұрақ» орнында орналасқандығы анықталған жағдайды қарастыралық, бұл ретте келесі болжамдар ұсынылуы мүмкін:

- ұрлықты автокөлік сақтаулы тұрған орыннан біршама уақыттан соң алып кету үшін қойып кеткен адам немесе адамдар тобы жасаған;

- ұрлықтың сактандыру төлемін алу мақсатымен көлік құралының иесімен жасалғандығы орын алған.

Табылу орнына байланысты (көше, аула, бос жерлер және т.б.), автокөліктің техникалық жағдайына (кәдімгі, апаттық және т. б.), сондай-ақ ұрлық жасалғаннан оның табылғанына дейінгі уақытта есепке алу бойынша тергеліп жатқан жағдай себептері туралы болжамдар ұсынылады:

- автокөлік құралының иесі жасалған жол-көлік оқиғасы үшін жауаптылықтан бой тасалап кету мақсатымен автокөлік құралының ұрланғандығы туралы жалған ақпарат берген;

- құқық бұзушылық автокөлік құралын ұрлау мақсатынсыз жасалған;

- ұрлыққа оқталу орын алған, бірақ құқық бұзушылық, нәтижесінде, құқық бұзушыға белгісіз мән-жайларға қатысты

аяқталмаған (бензин таусылып қалған, автокөліктің техникалық ақаулары пайда болған және т.б.);

– автокөлік құралы басқа құқық бұзушылық жасауда қолданылған және соңында қалдырылып кеткен.

Зерттелген қылмыстық істер мен жедел есепке алу істерінің материалдарына сәйкес, автокөлік ұрлығы туралы қылмыстық істер бойынша болжамдарды ұсыну және оларды тексеру үдерісінің белгілі бір жетіспеушіліктері анықталды. Көбінесе, тергеушілер болжамдардың шекті санын ұсынып, альтернативті болжамдарға қажетті көңіл бөлмейді. Осыған байланысты, тергеушілер өздері ұсынған болжамдарын нақтылайтын фактілерге ерекше ықылас білдіріп, оларға қарсы келетін фактілерді еш елемейді.

Автокөлік ұрлығын тергеу барысында тергеу әрекеттері өндірісінің сапалық кезеңін анықтау мақсатында біз оларға талдау жүргіздік. Талдау барысында мынадай ұстанымдар зерттелді:

– тергеу әрекеттерін кім жүргізді (тергеуші, анықтаушы);

– тергеу әрекеттерінде маманның катысуы;

– тергеу әрекеттері барысында қолданылатын техникалық құралдар;

– тергеу әрекеттері барысында қолданылатын тактикалық әдістер және т.б.

Сонымен қатар оқиға болған орынды қарау және автокөлік құралын тергеулік қарау сияқты тергеу әрекеттерін жүргізу кезінде осы тергеу әрекеттері барысында қарастырылатын іздер, олар табылғанда, алынғанда және бекітілгенде туындайтын мәселелер талқыланды.

Бұл ретте белгілі ғалымдар Б.Я. Пурмалис пен Э.П. Розенің: «қылмыс болған орынды сапалы және дұрыс қарау, саусақ, аяқ, дөңгелек іздерін және басқа да айғақтарды уақытылы табу мен алудағы танытқан қырағылық – қылмыстың ашылуының кепілі екенін әркім есте сақтауы керек», – деген пікірімен келіспеске болмайды [37, 109 б.].

Сондай-ақ Ф.Х. Кульмашевтың пайымдауынша, көбінесе, оқиға болған орынды қарауды жүргізу барысында

алынған дәлелдемелік ақпарат нәтижелерінде сотқа дейінгі тергеп-тексерудің бүкіл үрдісі құрылады. Бұл, көптеген жағдайларда, сотқа дейінгі тергеп-тексерудің бастапқы кезеңінде оқиға болған орынды қарау барысында анықталатын ақпараттың жалғыз кайнар көзі болып табылады [40, 84 б.].

Бұл жағдайда ұйымдастырушылық және кәсіби-кадрлық қамтамасыз ету, сондай-ақ жалпы криминалистикалық қамтамасыз ету (құқықтық, ғылыми-техникалық, әдістемелік және т.б.) қажет деп санаймыз.

Оқиға болған орынды қарау уақыты неғұрлым жалғаспалы болса, соғұрлым сапалы болады, ал оның нәтижесі қажетінше мол ақпаратты болып келеді. Дегенмен, оқиға болған орынды қарау мен тергеулік қараудың ұзақтығы мен сапалылығының арасындағы байланыс көбінесе косымша сипатты болады. Ұрлық ашық аймақта жасалған жағдайларда қылмыстық іздердің басым бөлігі (кейде барлығы) ұрланған автокөлік құралының ішінде қалады. Бұл жағдайларда оқиға болған орынды қарау көбінесе формальдық сипатта болады (ал оның ұзақтығы 15-20 минуттан аспайды). Осыған ұқсас жағдайларда хаттамада тек ұрланған автокөлік орналасқан аймақтың топографиялық орналасу бөлігі ғана көрсетіледі. Аталмыш хаттамалардың сипаттамалық бөлігінің көлемі он жолдан аспайды.

Оқиға болған орында қылмыстық іздер табылған жағдайда да оқиға болған орынды қарау айғақты себептер бойынша ұзағырақ жалғаса түседі. Оқиға болған орынды қарауды жүргізу барысында хаттамада суретке түсіру фактісі көп көрініс алмаған. Бірқатар жағдайларда оқиға болған орынды қарау хаттамасында фототүсірілім жүргізілгендігі көрсетілген, бірақ қылмыстық істерде қосымша ретінде фотокестелер болмаған немесе болса да, сапасы бойынша қанағаттанарлықсыз. Қылмыстық істердің шамамен жартысында фотосуретті дайындау мүмкін еместігінің себептерін түсіндіретін маман-криминалистердің анықтамасын алу қажеттілігі байқалады. Аталмыш жағдайларда мамандардың фотокестелер жасауға

техникалық мүмкіндіктің болмағандығы туралы (мысалы, осы фотосуреттер орналасқан ақпарат тасушы құрылғылардың ақауларының болуы сияқты) түсініктері негіз бола алушы еді. Сонымен бірге маман-криминалисттерге жүргізілген сұраунамалардың нәтижелері бойынша, көбінесе, бұл жағдайлар маман-криминалисттердің тәжірибесінің аздығын, олардың кәсіби дайындығының әлсіздігін көрсетеді. Сондай-ақ, белгілі бір жағдайларда ПО-ның жедел-криминалистикалық бөліністерінің де материалдық-техникалық қамтамасыз етілуінің келеңсіз мәселелері көрініс алды.

Оқиға болған орынды қарау барысында бейнежазба жүргізу өте сирек қолданылған. Аталмыш жағдай, біздің көзқарасымыз бойынша, тергеушілер мен анықтаушылардың айтарлықтай бөлігінің қажетті ақпаратты бейнежазбалық тәсілдермен бекітуді бағаламайтындығын көрсетеді.

Қарауды жүргізу барысында, тәртіпке сай, қылмыстық іздердің келесі түрлері алынған:

- бұзу құралдарының іздері;
- саусақ іздері;
- тоқымалы талшықтар;
- заттар;
- аяқ іздері (аяқ-киім);
- киім матасының қалдықтары;
- заттардың іздері;
- ұрлық жасау үшін қолданылған көлік құралдарының іздері.

Табылған автокөлікке тергеулік қарау және оқиға болған орынды қараудың оң нәтижелілігі тергеу әрекеттеріне жәбірленушілердің қатыстырылуы арқылы жоғарылай түседі. Олар автокөлік құралының табылған орны (тұрағы) туралы, құрылғыларды блокадалайтын дабылқаққыш құрылғылардың ерекшеліктері туралы, гараждың айналасынан, гаражда және табылған автокөліктің салонынан бөтен заттардың, құралдар мен құрылғылардың бар екендігі туралы құнды ақпарат беруі мүмкін, – деген Л.С. Митричев бастаған ғалымдардың пікірі сыйлы деп

санаймыз [41, 52 б.].

Осылайша, саусақ іздері, көбінесе, гараж қақпасынан және гаражға кіретін есіктен (басқа да жерлерден), аспалы кұлып қораптарынан, электр қалқаншасы қабынан және гаражда орналасқан басқа да заттардан (бөлмелерден) алынған. «Ізін суытпай» табылған ұрланған автокөліктерді қарау барысында саусақ іздері автокөліктің сыртқы бетінен (есіктерінен, ұстағыштарынан, әйнектерінен, капотынан, жүксалғышынан) ғана емес, ішінен – автокөлік салонынан да (автокөлікті басқару үшін қолданылатын бөлшектерден, құралдар тақтасынан; әйнектерінен, есік ұстағыштарынан, радиоқабылдағыштардан, күлдеуіштерден, қорап қақпағынан) алынған. Кейбір жағдайларда, саусақ іздері гараж және ұрланған автокөлік салонының ішінде қолданылған (мысалы, суға арналған пластикалық бөтелкелерден, бұрағыш тардың, қысқыштардың сабынан және т.б.) заттардан да алынған.

Оқиға болған орынды және табылған автокөлікті қарау хаттамасында саусақ іздері нақты қай жерде орналасқанын барлық уақытта көрсете бермейтінін атап кеткен жөн. Сонымен қатар күдіктінің, мысалы автокөлікке абайсызда қолы тиіп кеткендігі туралы айтуы сирек емес. Оқиға болған орынды қарау хаттамасында табылған саусақ іздерінің (көлемді, үстіртін, дина-микалық, статикалық, қабатталған және т.б.) толық сипаттамасы барлық уақытта берілмейді және осы іздерді алу, бекіту, анықтау кезіндегі маманмен қолданылған әдістер мен тәсілдер, техникалық-криминалистикалық құралдар көрсетіле бермейді.

Осылайша, В.Н. Маховтың пікірі бойынша, «арнайы білімдер заңмен қарастырылған тәртіпте қылмыстық құқық бұзушылықтарды тергеп-тексеру барысында ғылым мен техниканың жетістіктерін шынайы пайдалану үшін шектелмеген мүмкіндіктер ашады» [42, 33 б.].

Бұзу құралдары мен механизмдерінің іздері автокөлік ұрлығы орын алған гараждардың ішінен немесе басқа да жайлардан, сондай-ақ ұрланған автокөлік құралы табылған жағдайда содан алынған.

Құқық бұзушылар бұзу құралдарын гараждың бекіту механизмдерін, қақпа бекітпесін және гаражға кіретін есікті, қақпаның тіреуіш ілмегін және гараж есігін, қорғаушы темір торларын бұзу үшін, сондай-ақ автокөлік құралдары орналасқан гараж қабырғаларын ойып кіру үшін де қолданған. Егер осыған байланысты бірінші топқа жатқызылған бұзу іздері (бұрғылау, аралау, термиялық кесу аппараттарымен кесу іздері) оқиға болған орынды қарау хаттамасында толық сипатталса, екінші топқа жатқызылғандар (қабырғаларды ою үшін қолданылған ауыр заттардан пайда болған іздер) ішінара сипатталған. Жекеленген жағдайларда ойылған жерлердің нақты орындары көрсетілмеген.

«Ізін суытпай» табылған автокөлік құралын қарау барысында бұзу құралдарының және құрылғыларының іздері автокөліктің сыртқы жағында – капотта, жүксалғышта, бекіту механизмдері орналасқан аймақтағы автокөлік есіктерінде анықталған. Автокөлік салонында іздер оталдыру кұлпы аймағында, педальдарды блокадалайтын құрылғыларда, рөл дөңгелегінде және жылдамдықты ауыстыру тұтқышында да (бұзылған блокадалайтын құрылғылар автокөлік салонында калдырылса) табылған.

Тоқымалық талшықтар, көбінесе, автокөліктің орындықтарынан және кресло арқаларынан, сондай-ақ автокөлік ұрлығы жасалған гараж қақпасының зақымдалған жерінен шығып тұратын төсемнен алынған. Табылған автокөліктерде, оқиға болған орынды қарау хаттамаларының мазмұнына қарайтын болсақ, микрообъектілерді (мысалы, арнайы жарықтандырғыш шағын ультракүлгін құрылғысын) анықтау үшін техникалық криминалистикалық құралдар қолданылғандығы туралы жазбалар сирек жасалған. Демек, қалған жағдайларда тоқымалық талшықтарды қандай да бір техникалық-криминалистикалық құрылғыларды қолданбай, көзбен шолу әдісімен анықтауға әрекет жасаған немесе олар із тасушымен бірге алынған. Кейбір жағдайларда тоқымалық талшықтар масштабты сызғышсыз фотоға түсірілген. Көбінесе тоқыма талшықтары ашық немесе кара қоңыр

дактилоскопиялық пленкаға және «скотч» сынды пленкаға көшірілген.

Тергеушінің процесуалдық әрекеттерді жүзеге асыру жағдайында арнайы білімдерді қолдануы бірқатар жағдайларда заңнамамен реттелген, бірақ тәжірибеде техникалық құралдарды қолдануда арнайы білімдерді ереже бойынша тек маман-криминалистер қолданады [43].

Оқиға болған орынды қарау хаттамасында із қабылдаушы объектілердегі тоқыма талшықтарының орналасуы барлық уақытта нақты сипаттала бермеген.

Ұрланған автокөліктер салонында қозғалтқышты қосу үшін оталдыру құлпы, автокөлік электрөткізгіші сымдарының бөліктері, қираған блокадалайтын құрылғылар және олардың бөліктері сияқты заттар табылып алынған. Бұл жағдайда, біздің көзқарасымыз бойынша, оқиға болған жерді қараудың нәтижелілігіне табылған заттар бойынша қажетті түсініктер бере алатын ұрланған автокөлік құралы иесінің қатысуы маңызды тұрғыда әсер етеді.

Аяқ-киім іздері гараж қақпасының жанындағы жерлерден, сондай-ақ гараждың ішінен де анықталған. Гараждан табылған аяқ-киім іздері үстіртін болғандықтан, тек суретке түсірілген. «Ізін суытпай» табылған автокөліктерді қарау барысында бірде-бір оқиға болған орынды қарау хаттамасында автокөлік салонынан аяқ іздерін анықтау және алу фактісі бекітілмеген. Негізінде, іздер болған, бірақ олар сәйкестендірушілік және диагностикалық сұрақтарды шешу үшін жарамсыз болғандықтан, олар туралы акпарат хаттамада көрсетілмеген деп болжауға болады. Жалпы алғанда, оқиға болған жерде табылған аяқ-киім іздері хаттамада жеткілікті бекітілмеген. Мысалға, іздер олардың пайда болуы механизмі бойынша сипатталмаған, аяқ-киім іздерінің жолағын сипаттау барысында оның элементтері (оң және сол аяқ қадамының ұзындығы, жалпы қадам ұзындығы, өкшенің бұрылу бұрышы, қозғалыс бағыты) бекітілмеген.

Тергеулік қарау барысында мата құрамдас іздер «ізін суытпай» табылған ұрланған автокөліктің ішкі және сыртқы үстірттерінде, сондай-ақ автокөлік ұрлығы жасалған гараж қақпасының төсемесінде анықталған. Көптеген жағдайларда

мата іздері із қабылдаушы үстірттерді дактилоскопиялық ұнтақпен өңдеп, содан кейін дактилоскопиялық пленкаға көшіру арқылы алынған. Кейбір жағдайларда мата құрамдас іздер әр түрлі заттардың (мысалы, топырақтың және т.б. шандардың) қабатталуына байланысты із қабылдаушы объектіде мата құрамын көрсету үшін көзбен шолу арқылы қабылдаған. Бұл жағдайда іздер өңдеуге тартылмай, бірден дактилоскопиялық пленкаға немесе «скотч» сияқты жабысқақ пленкаға көшірілген. Мата іздерін сипаттау барысында олардың орналасқан жері, кейде формасы мен өлшемі көрсетілетін бірде-бір хаттамада ізде көрінетін мата құрамының ерекшеліктерін белгілеуге талпыныс жасалмаған [44, 25 б.].

Қылмыстық және жедел есепке алу істерінің материалдарын зерттеу нәтижесінде тергеушілер мен анықтаушылардың криминалистикалық маңызды ақпараты бар дәстүрлі емес іздерге қажетті көңіл бөлмейтіні анықталды. Сондай-ақ оқиға болған орынды қарау барысында және автокөлік құралын тергеулік қарауда күдікті тұлғалардан калуы мүмкін сілекей және иіс іздері, темекі қалдықтары, колдарының тер-май іздері алынбайтыны көрініс алды.

Сондай-ақ, ерін іздері де саусақ іздері сияқты диагностикалық және сәйкестендірушілік сипаттағы ақпараттарды қамтиды. Еріннің жеке бедері бойынша із қалдырған адам сәйкестендіріледі. Сонымен қатар, іздері қалған тұлғаның ернінің ізі бойынша жыныс, жас, бой, сыртқы келбетінің кейбір элементтері, бірқатар аурулары туралы ақпарат алуға болады.

Өз кезегінде, сілекей және қолының тер-май заттарының (ПЖВ) іздері зерттелудегі объектілерге тиісті болуы мүмкін. Күдік тудыратын адамдардың шеңберін қысқартуға мүмкіндік беретін аталмыш объектілер биологиялық тұрғыда (дәстүрлі биологиялық әдістер негізінде) сараланады. Аталмыш іздер (биологиялық мазмұндағы) қазіргі уақытта ДНК талдау әдістерін криминалистикалық тәжірибемен кеңінен игеру бойынша ерекше маңызға ие. Алайда бұл ретте арнайы мамандардың

көмегі қажет болады. Себебі сан қилы қайнар көздерден қажетті дәлелдемелік ақпаратты алу ғылымның әр түрлі салаларындағы білімді талап етеді. Бұндай білімдер арнайы деп саналады, ал олардың иелерін – мамандар немесе сәйкестендірушілер деп атау қалыптасқан.

Автокөлік ұрлығын ашу барысында қолданылатын арнайы білімдер келесі процесуалдық түрлерде жүзеге асырылады:

- олармен процесуалдық әрекеттерді жүзеге асыру барысында тікелей тергеушімен, анықтаушымен;
- тергеу әрекеттерін жүргізу барысында маманның көмегімен;
- сот сараптамасы өндірісінің тәртібімен.

Арнайы білімдерді қолданудың негізгі процесуалдық нысандарының бірі сараптама тағайындау және жүргізу болып табылады. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу туралы істердің 89%-нда тергеп-тексеру жүргізуші тұлғамен, басым көпшілік жағдайларда, арнайы білімнің нақты аталмыш түрі қолданылады.

Қылмыстық сот өндірісіндегі сараптама – бұл маманмен нақты қылмыстық іс бойынша дәлелденуге жататын жағдайларды анықтау мақсатында соттың, тергеушінің немесе анықтаушының алдына қойылған сұрақтарға жауаптар-шешімдер беру арқылы ғылым, техника, өнер немесе шаруашылықтың сәйкес саласында зерттеу жүргізілуін және қорытынды әзірленуін қамтитын процесуалдық әрекет.

Сонымен қатар әр түрлі қылмыстық істер бойынша тергеу процесі жүргізілетін жағдайдың сан қилылығы ПО қызметкерлерінен жекеленген арнайы білімді талап етеді. Олардың арнайы білімі, біздің көзқарасымыз бойынша, құқық бұзушылықты тергеу процесінде процесуалдық әрекеттерді жүзеге асыруда дәлелдемелерді тікелей табуға, бекітуге, алуға, алдын ала оқып-білуге, қолдануға және бағалауға мүмкіндік береді.

Алайда тергеушілер мен анықтаушылардың арнайы

білімдерінің дәрежесі айтарлықтай жоғары емес екендігіне мысал келтіріп кетуге болады. Мысалы, табиғаты өзіндік сипатқа ие объектілер (тоқымалы талшықтар) оқиға болған орыннан «скотч» сияқты жабысқақ лентаның көмегімен алынды, содан кейін сараптамаға жіберілді. Бұндай алу тәсілін қолдануға кеңес берілмейді, себебі бұл талшықты объектілердің маңызды құрамының өзгеруіне алып келеді. Саусақ іздері бар объектілерді сәйкестендірілмеген орамамен жіберу тәсілі, кейбір жағдайларда, іздердің не олардың толық не жеке бөлік белгілерінің жойылуына әкелуі мүмкін.

Тергеу практикасынан келтірілген фактілер, қалай болғанда да, екі негізгі ой-тұжырымды тудырады. Біріншісі – тергеушінің (анықтаушының) арнайы білімінің төмен дәрежеде болуымен байланысты болса, екіншісі – тергеушінің (анықтаушының) өзінде қалыптасқан арнайы білімдерін толық көлемде қолданбауы [45, 62 б.].

Арнайы білімдерді қолданудың екінші маңызды бағыты – сот сараптамасын тағайындау және зерттеу үшін үлгілер алумен байланысты. Салыстырмалық зерттеу үшін үлгілерді алу барысында тергеушімен және анықтаушымен қатар мамандардың да арнайы білімдері қолданылады. Салыстырмалық зерттеу үшін сараптамаға ұсынылған үлгілер тергеушімен (анықтаушымен), сондай-ақ мамандармен сот сараптамасын жүргізу барысында сараптамалық немесе сараптамалық-криминалистикалық коллекция массивінің шеңберінде ұсынылуы мүмкін.

Жоғарыда белгіленіп кеткендей, арнайы білімдерді қолданудың ең кең таралған түрлерінің бірі – сот сараптамасы болып табылады.

Автомобиль немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу туралы істерді тергеп-тексеру барысында материалдарға, заттарға және құралдарға дактилоскопиялық, трассологиялық, автотехникалық сараптамалар жүргізіледі. Алайда, жағдайлардың басым бөлігінде (77%) дактилоскопиялық және трассологиялық сараптамалар орын алады.

Тергеп-тексеру үдерісінде табылған ұрланған

автокөлікті карау барысында оқиға болған жерден алынған материалдық объектілер бойынша тағайындалған сараптамалар трассологиялық және, бәрінен бұрын, дактилоскопиялық сараптамаларға немесе табиғаты талшықты объектілерді зерттеумен байланысты болып келеді.

Бізбен оқып-білінген қылмыстық істердің 48%-ында дактилоскопиялық сараптамалар тағайындалған. Дактилоскопиялық сараптамалардың объектілері саусақ іздері бар заттар немесе оқиға болған орынды карау барысында (негізінде, автокөлік құралын карауда) анықталған саусақ іздері болып келеді. Аталмыш іздер, тәртіпке сай, автокөлік құралының салонына кірген жерлерден (есіктері, терезелері және т.б.) алынады, сондай-ақ автокөлік құралының салонынан алынады.

Жедел-тергеу практикасы көрсеткендей, автомобиль немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу туралы істер бойынша сараптама тағайындау барысында тергеп-тексеру жүргізуші лауазымды тұлғалар сараптама тағайындау туралы қаулыда келесідей кемшіліктер жібереді:

- қаулының сипаттамалық бөлігінде сәйкестендірілуі қажет объект қандай тергеу әрекетінің барысында табылғаны, оның алынуы және оралуы туралы ақпарат көрініс алмайды;

- зерттеуге ұсынылған объектілердің тізімінде аталмыш объектілер көрсетілмейді. Олардың қатарына келесілер жатады: доктокарталар (алайда «Күдіктімен сәйкестендіруге жарамды іздер қалдырылды ма?» деген сынды сұрақтар бар), объектілер (олардың алыну тәсілі мен оралуы туралы мүлдем айтылмайды).

Трассологиялық сараптама келесі мақсаттарда жүргізіледі:

- а) сан қилы объектілерді олардың іздері бойынша сәйкестендіру және топтық тәуелділігін анықтау;

- б) әр түрлі бөліктерді біртұтас бүтінге тәуелділігін анықтау;

в) іздің пайда болу механизмінің және жағдайларының диагностикасы, іздердің орын алған оқиғаға қатыстылығын, ізді қалдырған объектінің белгілерін, із қалдырылған жағдайларды анықтау.

Аталмыш сараптаманың зерттеу объектісі, ең алдымен, автокөлік құралдарының, оларды бұзып ашу құрылғыларының іздері бар заттар; бұл іздерді қалдыруы мүмкін нәрселер (кілттер, есікті ішінен жауып-ашу тетігін көтеруге арналған сымтемірден жасалған ілгектер және т.б.) болып табылады.

Бізбен зерттелген автомобиль немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу туралы қылмыстық істердің 29% трассологиялық сараптамалар жүргізілген:

- 1) адамның аяқ (аяқ-киім) іздері (8%);
- 2) бұзып ашу құралдары мен құрылғыларының іздері (10%);
- 3) автокөлік құралдарының іздері және біртұтас бүтінді бөліктері бойынша анықтау (11%).

Сонымен қатар тергеушілер (анықтаушылар) бұзып кіру құралы болып табылатын объектілерге сот-трассологиялық сараптама тағайындағанда, сарапшылардың алдына осы ізді қалдырушы құқық бұзушының жеке тұлғасына қатысты ақпараттар туралы сұрақтар қоймаған. Бұл да айтарлықтай кемшілік деген пікірдеміз, себебі бұзып кіру іздері бойынша құқық бұзушылық құралы туралы ғана емес, қылмыскердің жеке тұлғасы туралы да (жынысы, бойы, жасы, қылмыстық тәжірибесі, кәсіби дағдысы, физикалық мәліметтері және т.б.) дәлелді ақпараттар алынуы мүмкін.

Бізбен зерделенген қылмыстық және жедел есепке алу істерінің материалдарына сәйкес, заманауи жағдайдағы сараптамалардың кең мүмкіндіктеріне қарамастан, қаулыларда тек қана үш негізгі сұрақ қойылып отырған:

1. Ұсынылған іздер сәйкестендіру үшін жарамды ма?
2. Аталмыш іздер нақты объектімен қалдырылған ба?
3. Құлыптар мен пломбыларды бұзып ашу іздері қалдырылмаған ба?

Бұл сұрақтарға берілетін жауаптар сарапшының қорытындысының зерттеу бөлігін маңызды тұрғыда қысқарта түседі. Алайда, бұл ретте, сараптама тағайындаушы лауазымды тұлға (тергеуші, анықтаушы) сот-трассологиялық сараптаманың объектілері ретінде гараждардың құлыптарын, сондай-ақ оталдыру құлын, автокөлік есіктерінің құлыптарын қарастыра отырып, сұрақтарды нақты да толық қоятын болса, диагностикалық мәселелердің кең шеңберіне жауап алуы мүмкін болушы еді.

Осылайша, жедел-тергеу практикасын саралай келе, және ПО практикалық қызметкерлеріне жүргізілген сауалнамалардың негізінде, бізбен келесідей тұрғыдағы нақтыланған сұрақтар тізімі ұсынылады:

- Бұзып ашу кезінде құлып қандай жағдайда болған?
- Ұсынылған құлыптың механизмі жарамды ма? Жарамды болмаса, оның жарамсыздығы неде және ол жабылады ма?
- Аталмыш құлыпты белгілі бір құрылғылардың көмегімен бұзып ашуға болады ма?
- Құлып қандай типті құрылғымен бұзып ашылған?
- Ұсынылған іздер құлыпта нақты құралмен немесе құрылғымен қалдырылған ба?
- Ұсынылған құлыптар бір ғана тәсілмен бұзып ашылған ба?
- Кілттерден көшірмелер алынған ба?

Сарапшылардың осыған ұқсас сұрақтарға жауаптары қылмыстық құқық бұзушылықтың механизмі туралы, жағымсыз белгілері туралы, бірнеше автокөлік ұрлығын бір тұлғаның жасау мүмкіндігі туралы криминалистикалық маңызы бар акпарат алуға, сондай-ақ аталмыш қылмыстық құқық бұзушылықтарды ашу бойынша тактикалық тәсілдерді анықтауға және болжамдар құруға мүмкіндік береді [46, 17 б.].

Дактилоскопиялық сараптама тағайындау барысында тергеушілер мен анықтаушылар сараптама тағайындау туралы бірде-бір қаулыларында, сарапшылардың алдына адамның бойын анықтаумен байланысты оның кәсіби белгілерін, саусақ іздерінің қандай қолмен, қай саусақпен қалдырылғанын, іздің пайда болу ерекшелігі туралы,

дактилоскопиялық сипаттағы сұрақтарды қоймаған. Сарапшылардан жоғарыда қойылған сұрақтарға жауап бергендегі алынған ақпарат тергеушіге (анықтаушыға) қылмыстық құқық бұзушылық жасаған тұлғаның физикалық және кәсіби тұрғыдағы мәліметтері туралы, құқық бұзушылық механизмі туралы ақпарат алуға мүмкіндік беретін еді.

Осыдан, ПО практикалық қызметкерлеріне жүргізілген сауалнамалардың негізінде, қылмыстық және жедел есепке алу істерін зерделей келе, тергеушілер (анықтаушылар) аяқ іздері бойынша трассологиялық сараптама тағайындау барысында сарапшылардың алдына келесі сұрақтарды да қойғаны жөн деген пікірдеміз:

– оқиға болған жерде қалдырылған аяқ іздерін қанша адам қалдырған?

– оқиға болған жерде аяқ-киім ізін қалдырған тұлға жүрісінің ерекшеліктері қандай?

– іздерді бір тұлға қалдырған ба?

– аяқ-киім іздерінің жолақ элементтері, өлшемдік параметрлері (сипаттамалары) қандай?

Автокөлік ұрлығы фактісі туралы бірде-бір қылмыстық іс бойынша қылмыскердің аяқ-киім іздері бойынша сәйкестендіру (идентификациялық) сараптама тағайындалмағаны да анықталды. Бірақ іс бойынша күдіктілер болған. Бұл тергеушілердің (анықтаушылардың) олардың аяқ-киім іздері бойынша сәйкестендіру нәтижелеріне қажетті дәлелдемелік маңыз бермегенін көрсетеді.

ПО бірқатар қызметкерлері автокөлік құралынан табылған белгілерге сараптамалық зерттеу тағайындау барысында белгілі бір қиындықтар туындайтыны туралы хабардар етті. Сот сараптамасын тағайындау туралы қаулыны талдау мамандардың алдына тек дәстүрлі екі сұрақты қоюмен шектелетінін көрсетті: зерттеуге ұсынылған автокөліктің шасси, кузов және козғалтқышындағы алғашқы сәйкестендіріліп таңбаланған белгілер өзгертуге ұшырады

ма? Егер ұшыраса, бастапқы мазмұны қандай? Сондай-ақ сарапшылардың алдына таңбаланған белгілердің өзгеру немесе жою тәсілдері туралы сұрақтар сирек қойылады. Осы таңбалық белгілерді дайындау немесе өзгерту үшін құралдар мен заттар қолданылғандығы туралы сұрақ мүлдем қойылмаған.

Тергеушілердің (анықтаушылардың) сарапшылардың алдында қоятын сұрақ шеңбері шектеулі. Сараптамалық зерттеу нәтижелері бойынша тергеу субъектілерімен алынуы мүмкін қылмыстық құқық бұзушылықтың оқиғасы, қылмыс механизмі, күдікті туралы жеке болжамдар, оның кәсіби кабілеттіліктері, құқық бұзушылық қарулары, құқық бұзушылық жасау уақыты және т.б. жалпы болжамдарды қозғау үшін қолданылуы мүмкін ақпарат анықталмаған күйі қала берген [47, 32 б.].

Жоғарыда көрсетілген кемшіліктердің негізінде тергеушілер мен анықтаушылардың кәсіби дайындығының жеткіліксіздігін, сондай-ақ тергеушілердің (анықтаушылардың) және мамандардың, сот сараптамасы түрлерінің осы немесе басқа да сараптама мүмкіндіктері бойынша сұрақтардың дұрыс қойылуы туралы кеңес беру немесе кеңестесу сынды өзара іс-қимыл жасасуларының әлсіздігін көрсетіп отыр.

Осылайша, сараптама автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы әрекет етуде негізгі маңызға ие. Бұл ретте, неғұрлым жиі тағайындалып жүргізілетін сараптамалардың қатарына тағайындалуында және өткізілуінде өзіндік ерекшеліктері бар дактилоскопиялық және трассалогиялық санаттары жатқызылады. Алайда, кейбір жағдайларда, заманауи техникалық дамуды ескере отырып, автомобильдің немесе өзге де көлік құралының ұрлану фактісін анықтау үшін лак-бояу жабындысының сәйкестендіру деректерін пайдалану мүмкіндіктерін қолдану да мақсатына сай деп санаймыз.

Жоғарыда тоқталып өткеніміздей, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау бірнеше мақсатта жасалуы

мүмкін:

- автомобильді немесе өзге де көлік құралын қосалқы бөлшектерге бөлу және оларды сату;

- автомобильді немесе өзге де көлік құралын иесіне қайтару үшін ақша құралдарын талап ету;

- ұрланған автомобильді немесе өзге де көлік құралын заңдастыру және ары қарай сату.

Ұрланған автомобильді немесе өзге де көлік құралын заңдастыру дегеніміз – ұрланған автомобильдің немесе өзге де көлік құралының сәйкестендіру нөмірін және қозғалтқышының нөмірін өзгерту, жаңа тіркеу құжаттарын жасау.

Аталмыш өзгертулер келесі тәсілдермен жасалуы мүмкін:

- автомобильде немесе өзге де көлік құралында тұрған таңбалаудың бірнеше элементтерін (цифрларын) өзгерту;

- алғашқы таңбалауды толығымен жою (соның ішінде, кузовтың жеке бөліктерін алып тастау) және жаңа таңбалауды енгізу;

- бөліктер мен агрегаттарды ауыстыру;

- құжаттарды қолдан жасау;

- авариялық жағдайда тұрған автомобильдердің немесе өзге де көлік құралының құжаттарын пайдалану.

Қозғалтқыш пен кузовтың жаңа нөмірлері істен шыққан автомобильден немесе өзге де көлік құралынан алынып қана қоймай, сондай-ақ ойдан шығарылуы мүмкін екенін айта кеткен жөн. Бұл ретте, бірінші нұсқа айтарлықтай қауіпсіз, себебі нөмірлер тіркеуде бар автомобильдерден немесе өзге де көлік құралынан алынған. Ал екінші жағдайда арнайы тіркеулер бойынша тексеру барысында нөмірлердің өзгеріске ұшырағанын анықтау өте күрделі. Бұл құжаттың ғана емес, сондай-ақ автомобильдің немесе өзге де көлік құралының да қолдан жасалған болып саналатынымен байланысты [48, 62 б.].

Қатарына меншік құқығына қатысты құжаттардың түпнұсқалық екеніндігінде күмән туғызатын жағдайларды жатқызуға болатын (мысалы, автомобиль немесе өзге де көлік

құралы құжаттарда көрсетілген бұрынғы тіркеу орнында есепке алынбаған) нөмірлерінің өзгеріске ұшыраған белгілері бар автомобильдерді немесе өзге де көлік құралын ұстау барысында оқиға болған орынды қарау жүргізу қажет. Оның барысында келесіге аса назар аударған жөн:

- жасырын таңбалауды табу;
- автомобильдің немесе өзге де көлік құралының шыққан жылын анықтау;
- автомобильдің немесе өзге де көлік құралының белгілерін толық сипаттау;
- ішінде және жүксалғышында орналасқан заттарға толық сипаттама беру.

Жедел-тергеу практикасында, жиі тұрғыда, аталмыш автомобильдің немесе өзге де көлік құралының ұрлану фактісін анықтау барысында, әсіресе алғашқы таңбалауы мүлдем жойылған болса, үлкен қиындықтар туындайды. Бұл ретте ұрланған автокөлік құралдары туралы мәліметтер базасына жіберілген сұрауға қызметкерлер ондаған, кейде, жүздеген бір маркалы және бір түсті ұрланған автокөліктердің тізімін алады.

Біздің пайымдауымыз бойынша, қарастырылып отырған тәсіл қажетінше тиімді және оны практикалық қызметте білікті қолдана білген жағдайда автомобиль ұрлығы фактісін анықтаудың күрделілігін ондаған есе төмендетуші еді.

Осындай және басқа да әдіс-тәсілдер бізбен қарастырылып отырған қылмыстық құқық бұзушылықтарға қарсы қажетінше тиімді және әсерлі әрекет ету немесе дәлелдемелерді қолдану мен бағалау, зерттеу, жинау барысында неғұрлым мақсатқа лайықты бағыттары ретінде түсініледі. Бұл ретте техникалық-криминалистикалық және тактикалық-криминалистикалық әдістердің өзіндік өзгешеліктері бар екенін де атап өткен жөн. Техникалық-криминалистикалық әдістер – криминалистикалық техниканың ғылыми қағидалары мен техникалық-криминалистикалық құралдарды қолдану әдістері.

Тактикалық-криминалистикалық әдістер тергеулік және

сот әрекеттерінің жеке ұйымдастырушылық-техникалық іс-шараларын дайындаудың және жүргізудің, алдын ала жоспарлаудың және ұйымдастырудың негізін құрайды. Тактикалық әдіс «тәртіптік» әдіс ретінде қарастырылуы мүмкін. Демек, тергеуді жүргізуші тұлғаның кез келген тергеу әрекетін белгілі бір тәртіпте жүргізуді таңдауы және жүзеге асыруы [49, 34 б.].

Дегенмен, жедел-тергеу практикасы көрсеткендей, ақша құралын немесе өзге де жағдайларды талап ету мақсатында ұрланған, жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған автомобильдерді немесе өзге де көлік құралын криминалдық қайтару фактілерін анықтау мақсатында жәбірленушілерден жауап алуда эмоционалдық, логикалық тұрғыдағы және тактикалық комбинация сынды тактикалық әдіс-тәсілдер өте сирек қолданылады.

Криминалдық «қайтаруды» жүзеге асыру барысында қарастырылып отырған қылмыстық құқық бұзушылықтарды ашудың өзекті мәселелерінің бірі – жәбірленушінің өзінің жакын араласатындарының арасынан қылмыстық «қайтаруға» делдал болып жүрген тұлғаны әр түрлі себептер бойынша айтқысы келмеуі. Бұл жағдайда, тергеушіге (анықтаушыға) жәбірленушіден жауап алу уақытында тергеуге қарсы әрекет етуді жеңудің әдістері мен тәсілдерін қолдану қажет деп санаймыз. Мысалы, келесідей эмоционалдық әсер ету әдіс-тәсілдері:

- ұстанған бағытының дұрыс еместігіне сендіру;
- жәбірленушінің делдалдар мен күдіктілерге тәуелді болу фактісі бойынша жеке беделіне әсер ету;
- оны кәсіби беделі туралы уайымдату;
- тұтқиылдан күтпеген сұрақтарды қою факторын қолдану.

Ұқсас жағдайларда, жәбірленушілерден жауап алуды жүргізуде келесі логикалық әсер ету тәсілдері де тиімді болып табылуы мүмкін деп санаймыз:

- жәбірленушіден жауаптарын нақтылауды талап ететін, оның жауаптарына қарсы келетін дәлелдемелерді

ұсыну;

– жәбірленушінің жауабында болған қарама-қайшылықтарды логикалық талдау.

Жауап алу барысында қолдана алатын үшінші тактикалық әдістер тобы – тактикалық комбинациялар. Мысалы, жанама жауап алу әдісі:

– жауап алынып жатқанның ойынша, құрылған жанама және қосымша сұрақтарда тергеуші негізгі сұрақтарды жасыру;

– жәбірленуші айтып қалатындай жағдайларды туындатуға бағытталған тәсілдерді қолдану.

Сонымен қатар, ізінше, күдіктілер мен айыпталушылардан олардың жалған жауап берулерін немесе олардың жауап беруден бас тарту жағдайларын жеңу үшін келесі тактикалық тәсілдерді қолданған жөн:

– жауап алынып жатқанның айғақтарын жоққа шығаратын дәлелдемелерді ұсыну. Тәртіпке сай, бұндай дәлелдемелерге жәбірленушілер мен куәлардың жауаптарын, сондай-ақ заттай дәлелдемелерді жатқызуға болады;

– жауап алынушыдан жауаптарын нақтылауды талап ететін дәлелдемелерді ұсыну. Дәлелдемелер (жәбірленушілердің жауаптары), көбінесе, жауап алынушылардан ұрланған автокөліктің қолдану режимі, ақпарат көздері, ұрланған автокөлік құралы орналасқан гаражға немесе басқа да жайға кіру тәсілдері туралы мәлімет алу үшін ұсынылған;

– жауап алынушылардың қызығушылықтары арасындағы қарама-қайшылықты логикалық талдау. Бұндай әдіс, көбінесе, автокөлік ұрлығын жасаушы құқық бұзушының топтағы рөлін бөліп қарастыру жағдайларында қолданылған.

Сондай-ақ, көптеген жағдайларда жауап алу барысында автомобильдерді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға, жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қатысқан сыбайластары анықтамаған, дегенмен іс құжаттарына сүйенетін болсақ, олар ұрлық жасауда оған жәрдем көрсеткен күдіктілерге (айыпталушыларға) белгісіз

тұлға ретінде қарастырылғандығын атап өту керек. Автокөлік құралы сатылған тұлғалар да анықталмаған, бірақ олар да іс бойынша күдіктіге (айыпталушыға) белгісіз тұлға ретінде қарастырылған. Алайда қылмыстық іс материалдарына сай, автокөлікті сату бойынша келісім-шарттар автокөлікке техникалық қызмет көрсету станцияларында, автодүкендерде, базарларда, дәмханаларда және т.б. нақты орындарда жүргізілген [50, 64 б.].

Күдіктілерден жауап алу барысында маман-криминалистер осындай тергеу әрекеттеріне қатысу үшін, сондай-ақ бейнежазба жүргізу үшін өте сирек шақырылып отырған.

Жоғарыда көрсетілген уәждерге сүйене отырып, тергеушілердің (анықтаушылардың) жауап алуды жүргізу және нәтижелерін бекітуде, қылмыстық іс жүргізуге қатысушылардың жеке айғақтарын бекітуде техникалық мүмкіндіктерді тым аз қолданып, жауап алу хаттамасымен ғана шектелетіндігі туралы шешімге келуге болады.

Қазіргі уақытта практикада дәстүрлі тұрғыда көрініс алатын кемшіліктердің қатарына келесілерді жатқыздық:

- тергеу процесінде табылған ұрланған және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған автомобильдер немесе өзге де көлік құралдары толық сипатталмайды;

- аталмыш қылмыстық құқық бұзушылықтарды ашуға бағытталған тергеу процесінің барысында оқиға болған орынның жағдайы тергеулік хаттамаларда жүйесіз және дәйексіз, демек толық емес сипатталады;

- оқиға болған жерде, сондай-ақ автокөлікте және оның салонында қалдырылған іздер дәйексіз, нақты емес және толық емес сипат табады (немесе мүлдем көрініс алмайды);

- іздердің тергеулік хаттамаларда сипатталғанына карамастан, оқиға болған орыннан және көлік құралдарында табылған іздер толық алынбайды немесе аталмыш үдерісте процестік тәртіпке сай қойылған талаптардың бұзылуы көрініс алады;

- хаттамада өлшемдер туралы, оның ішінде бір-біріне

катысты өзара орналасу объектілерін бекіту мақсатында алынуы тиіс ақпараттар болмайды.

Аталған кемшіліктердің алдын алу және болашақта болдырмау мақсатында жедел-тергеу топтары мүшелерінің және жалпы ПО қызметкерлерінің арасындағы өзара іс-қимыл жасасу деңгейін жоғарылату; тергеушілер мен маман-криминалистердің кәсіби дайындығы деңгейін жетілдіру; тергеулік және жедел-криминалистикалық бөлімшелердің қажетті дәрежедегі материалдық-техникалық қамтамасыз етілуін қадағалау қажет [51, 39 б.].

Сондай-ақ ұрланған, жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған автомобильдерге немесе өзге де көлік құралына қатысты тергеулік эксперименттер де өте сирек жүргізілген. Ал жүргізілген тергеулік эксперименттердің ішінде күдіктінің (айыпталушының) белгілі бір ғана әрекетті жасау мүмкіндігін бекіту сынды тергеулік эксперименттер басым [52, 74 б.].

Олардың қатарына келесілер жатады:

- гараждың бекіту механизмдерін арнайы тәсілдермен ашу мүмкіндігі;

- белгілі бір тәсілдермен белгілі уақытқа дабылбергішті өшіру мүмкіндігі;

- жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы құрылғыларды бұзып ашудың нақты тәсілінің тиімділігі;

- автокөлік есіктерін нақты құралдардың көмегімен ашу мүмкіндігі;

- автокөлік қозғалтқышын күдікті (айыпталушы) көрсеткен тәсілмен қосу мүмкіндігі;

- автокөлікке белгілі бір техникалық құралдың көмегімен жалған құжат дайындау мүмкіндігі.

Тергеулік экспериментті автокөлік ұрлығы жасалған кездегі жағдай мен шарттан өзгеше, айтарлықтай басқаша жағдай мен шартта жүргізу де өзекті мәселеге айналып отыр. Мысалы, тергеулік экспериментті жүргізу барысында дабылбергішті белгілі бір әдіспен, белгілі бір техникалық

құралдармен өшіру мүмкіндігін анықтаған жағдайда ұрланған автокөлікте орнатылған дабыл беру құрылғысының қажетті түрі орнатылып, бірақ автокөліктің қажетті модификациясы, ал кейде параметрлері немесе маркасы сәйкестелінбеген.

Біздің ойымызша, тергеу эксперименттерінің қалған түрлерінің тағайындалмауы мен жүргізілмеуі, сондай-ақ жоғарыда аталып өткен өзге де бірқатар қиындықтарды жеңудің бірден-бір жолы – бұл экспериментті дайындауға және жүргізуге қажетті айтарлықтай үлкен шығындарды жабуға бағытталған қаржылық қамтамасыз етуді жетілдіру (әсіресе, белгілі бір техникалық құралдардың көмегімен автокөлік құралына жалған құжаттардың жасалуын тексеру), және де аталмыш тергеулік әрекеттерді жүргізуді техникалық қамтамасыз етудің дәрежесін жоғарылату бойынша шаралар қабылдау [53, 49 б.].

Сонымен қатар ұрланған немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған іздестіру объектісінің болжамды қозғалыс бағыты немесе орналасу орны бойынша автокөлікті сәйкестендіре тануға қабілетті «Автоураган» кешенімен жабдықталған арнайы полиция автопатрульдерінің, жылжымалы және стационарлық полиция бекеттерінің санын барынша көбейту қажет деп пайымдадық.

Дамыған мемлекеттердің тәжірибесіне көз сала отырып, ұрланған немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған автокөліктерді арнайы бейнекамералар арқылы анықтап, қаладан шығып кету мүмкіндігінен айыратын «Ағым» жүйесін, мүмкіндігінше, барлық қалаларда және үлкен аудандық орталықтарда енгізу тиімді деген пікірдеміз.

2.3 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы әрекет етуді жетілдірудің кейбір сұрақтары

Қазіргі кезеңінде қоғамдық тәртіпті, заңдылықты қатаң сақтауға және азаматтардың конституциялық құқықтары мен бостандықтарын қажетті тұрғыда қамтамасыз етуге, сондай-ақ қылмыстық құқық бұзушылыққа қарсы әрекет етуге деген талап өте жоғары деңгейде. Елімізде көрініс алып отырған қылмыстылықты тамырымен жою мақсаты жалпы мемлекеттік мүдде болып табылатыны сөзсіз. Бұл міндетті орындауда ішкі істер органдарына ерекше жауапкершілік жүктеледі, ол – қылмыстылықтың алдын алудың тиімділігін жоғарылату, әлеуметтік жағдайдың өзгеруіне және заңға қайшы мінез-құлықтың жаңа түрлерінің пайда болуына қарай профилактикалық жұмыстарының әдіс-тәсілдерін жетілдіру.

Қылмыстылықтың алдын алудағы және оған қарсы әрекет етудегі ішкі істер органдарының қызметінде қылмыстық құқық бұзушылықтың жеке топтарын және жекеленген түрлерінің орын алу себептері мен жағдайларын анықтап, оларды жоюға бағытталған жалпы профилактикалық іс-шаралар кешені елеулі орынды алады [54, 87 б.].

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға жол бермеу, олардың алдын алу, орын алу себептері мен жағдайларын жою және болдырмау мақсатына бағытталған іс-шаралар кешеніне қатысты ішкі істер органдарымен әлі де атқарылуы тиіс жұмыстардың қатары ұзын. Аталмыш жағдайларды зерттей келе, біз оларды бір текті жиынтық ретінде қарастыруға болмайтынына көз жеткіздік, себебі олардың криминогендік тұрғыдан әсер ету қарқыны мен оған қарсы тұрудағы қоғамның мүмкіндігі әр түрлі болып шықты. Осылайша, профилактикалық сипаттағы өзекті мәселелердің көп қырлы екендігі, оларды шешу жолдары мен тәсілдерінің, жүзеге асырылып отырған іздеу-

іздістіру жұмысының аясындағы іс-шаралар кешенінің сан алуандығы анықталады.

Ішкі істер органдары қызметінің автомобильге немесе өзге де көлік құралына қатысты жасалатын қылмыстық қолсұғушылыққа қарсы әрекет етудегі жалпы профилактикалық сипаттағы негізгі міндеті – қылмыстық құқық бұзушылықтың көрініс алуына ықпалын тигізетін нақты себептер мен жағдайларды жою [55, 62 б.].

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығының алдын алудағы жалпы профилактикалық тәжірибе көрсетіп отырғандай, ішкі істер органдарының осы бағыттағы кең қолданбай отырған әдісі – ол ақпараттық әдіс. Бұл ретте теледидардан немесе интернет желілерінен болсын автожүргізушілердің арасында көлік құралдарына заманауи тұрғыдағы қауіпсіздік құрылғыларын не ең қарапайым дабылқаққыштарды міндетті түрде орнату қажеттігі жайында үгіт-насихат, түсіндіру жұмыстары жүргізілген болса, қысқа бейнероликтер түсіріліп, халыққа барынша көрсетіліп жатса, аталмыш қылмыстық құқық бұзушылықты түбірімен жоймасақ та, оның жасалу динамикасын едәуір төмендетуге болар еді деген пікірдеміз.

Сондай-ақ автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығының алдын алуға бағытталған жалпы профилактикалық іс-шаралардың әдіс-тәсілдерінің аясын кеңейтіп, оларды іздеуге және іздестіруге бағытталған рейдтер мен операцияларды жоспарлау, ұйымдастыру және жүзеге асыру барысында қоғам өкілдерін кеңінен қатыстырып, қолда бар мүмкіндіктердің барлығын молынан пайдалану қажет.

Қылмыстық құқық бұзушылықты ескерту мен алдын алудың жалпы жүйесінде, жеке профилактиканың атқаратын ролі орасан зор. Оның басты мақсаты – автомобиль немесе өзге де көлік құралын ұрлаумен және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алумен айналысатын тұлғаларды анықтап, оларға бақылау ұйымдастырып және қажетті

тәрбиелеу жұмыстарын жүргізу болып табылады. Жеке профилактикалық жұмыстың негізгі объектісі – құқық бұзушылық жасауға бейім тұлғаларды анықтау өте күрделі мәселе болып келеді, себебі ол тұлғаның жеке басын, оның тұлға ретінде дұрыс қалыптаспауының себептеріне баға беретін көрсеткіштерді, мінез-құлқын терең зерттеуді талап етеді. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығының алдын алуда бұл мәселеге ерекше мән беріледі, өйткені көптеген жағдайларда қылмыстық ниеттің кенеттен пайда болуына байланысты құқық бұзушылықтың нақты өрбуінің айқын бейнеленген кезеңдері көрініс алмайды [56, 28 б.].

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығына қарсы әрекет ету барысында жеке профилактиканың объектілері ретінде келесі тұлғаларды қарастырған жөн деп санаймыз:

- көлік құралдарын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу үшін бұрын сотталғандар немесе жазасын басқаша өтегендер;

- көлік құралдарының қосалқы бөлшектерін ұрлау, көлік құралын қасақана жою немесе бүлдіру үшін бұрын сотталғандар немесе жазасын басқаша өтегендер;

- жеке көліктері бар, ұрлық, қарақшылық, тонау, бұзақылық жасағаны үшін сотталғандар;

- қоғамға қарсы мінез-құлық танытатын және құқық бұзушылық жасауға бейім жүргізушілер немесе соған жақын мамандықтар иелері (автомеханиктер, көлік жөндеушілер);

- топтасып жүріп қоғамдық тәртіпті бұзатын, көлік құралдарына қызығатын жастар мен жасөспірімдер;

- көлік құралының қосалқы бөлшектерін заңсыз сатумен айналысатын тұлғалар.

Алдын алу іс-шараларының нәтижелілігінің көрсеткіші болып жеке-тәрбиелік әсер етуді қажет ететін тұлғаларды анықтап, оларды есепке алу немесе тіркеу болып табылатыны белгілі. Қолымызда бар мәліметтер бойынша,

автокөліктерге қатысты қолсұғушылықтың 4,9% ғана әр түрлі есептерде тұрған тұлғалармен жасалады екен. Осылайша, автокөліктер құралдарына қатысты жасалған қолсұғушылықтардың басым көпшілігі қоғамға қарсы теріс қылық көрсетіп, ішімдікке, нашакорлыққа салынып жүрсе де, ішкі істер органдарына есептік тіркеуге, жедел бақылауға алынбаған, профилактикалық іс-шаралар назарынан тыс қалған тұлғалармен жасалып отырғанын байқауға болады [57, 18 б.].

Егер осы мәселені рецидив көрсеткіштерімен салыстыратын болсақ, бұл жайт айқын көрінеді: бұрын ұқсас құқық бұзушылықтар жасаған рецидивисттер автокөліктерге жасалған қолсұғушылықтың әрбір бесінші-алтыншы фактісіне қатысқан болса, есептік тіркеуде тұрған тұлғалар, әрбір жиырмасыншы фактіге қатысқан болып шықты.

Полиция қызметкерлерінің есепке алынуы керек тұлғаларды анықтап, есепке алу бесенділігінің төмендігі, сонымен қатар алдын алу іс-шараларын жүзеге асырушы қызметкерлердің кәсіби дағдылығының төмендігі немесе мүлдем жоқтығы туралы айта кету керек. Осының салдарынан жеке профилактикалық жұмыстың жалпы деңгейіне нұқсан келеді және қайта тәрбиелеу үдерісін ұйымдастырудың сапасыздығына әкеліп соғады [58, 37 б.].

Сондықтан да автомобиль немесе өзге де көлік құралын ұрлауға немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға бейім тұлғаларды уақытылы анықтап, есепке алып, оларға қатысты профилактикалық іс-шараларды жүргізіп отырса, бұл оның күрт төмендеуіне септігін тигізеді деп санаймыз.

Ал қарастырылып отырған қылмыстық құқық бұзушылықты жасаған тұлғалардың ішіндегі саралануына көз салсақ, бұл тұлғалардың 12,4% жедел бақылауда болған, 83,6% жеке-тәрбиелеу іс-шаралары қолданылған, ал 4% әкімшілік қадағалауда болған тұлғалар.

Сонымен, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығына

қатысушылардың арасындағы арнайы және профилактикалық есепте тұрғандардың пайыздық үлесі біркелкі бөлінген және құқық бұзушылықтың жалпы жиынтығының көрсеткішінің деңгейімен сәйкес келеді. Әкімшілік қадағалауға келер болсақ, бұл ретте автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу құқық бұзушылығының алдын алу мүмкіндігі шектеулі, себебі аталған құқық бұзушылықты жасайтын тұлғалардың басым бөлігіне қатысты қадағалаудың аталмыш түрін қолдана алмаймыз.

Қылмыстық құқық бұзушылықтарға қарсы әрекет ету бағытындағы қалыптасып отырған жағдай ішкі істер органдарының криминалды полиция аппараттарының, тергеу бөліністерінің, әкімшілік полиция және басқа да қызметтерінің алдында профилактикалық іс-шаралардың барлық мүмкіндіктерін кешенді түрде қолдану, әдістерді ары қарай жетілдіріу және оларды қызметте тиімді қолдану міндеттерін қояды [59, 74 б.].

Дегенмен, қазіргі таңда автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығына қатысты жалпы профилактикалық іс-шаралардың кешешін жүзеге асыру міндеті криминалды полиция аппараттарына жүктелгені белгілі. Өз үлесін тергеу бөліністері, әкімшілік және жергілікті полиция қызметі де қосып отыр. Бірақ сонда да аталмыш іс-шаралар кешені өз деңгейінде жүргізіліп отырған жоқ.

Біздің ойымызша, аталған кемшіліктердің орын алу себебі келесіде: әлі күнге дейін аталмыш қылмыстық құқық бұзушылыққа қарсы әрекет ету мәселесіне жете назар аударылып отырған жоқ; автомобиль және өзге де көлік құралдары санының қарқынды өсуін жалпы мемлекеттік әлеуметтік өзекті мәселе ретінде қарастырмағандықтан, автокөлік ұрлығы, әсіресе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығы «тұрақты» не «маусымды» не эпизоттық сипатқа ие болып,

оған қарсы күрес бүгінгі күнде криминалды полиция аппараттарына ғана керек болып көрінетін сияқты.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығының алдын алу жұмыстары оны ашумен және оны жасаған тұлғаларды ұстаумен тығыз байланысты екені мәлім. Көлік құралына қол сұғушылықты ашу барысында ішкі істер органдары қолдарында бар әр түрлі әдіс-тәсілдер мен күш-құралдарды, оның ішінде жедел ақпаратты, іздеу-ізвестіру іс-шараларын, тергеу әрекеттерін, криминалистикалық техниканы, ақпараттық-іздеу жүйелерін кешенді тұрғыда қолданады [60, 19 б.].

Дегенмен, жоғарыда айтылып кеткендей, жергілікті ішкі істер органдарының бөліністерімен автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығына қарсы әрекет етуді қажетті деңгейде жүргізіп отырған жоқтығын байқаған едік.

Қазақстан Республикасы ІІМ Криминалды полиция департаменті қызметкерлерінің штаттық бірлігі, анығырақ айтар болсақ, жеке мүлікке қатысты қылмыстық құқық бұзушылықтарды ашу бөлімінің ішіндегі автокөліктерге қатысты қылмыстық құқық бұзушылықтар бойынша бөлімшесіндегі жедел уәкілдерінің саны, мысалы үлкен облыстарға екі немесе үш қана жедел уәкіл, оның бір-екеуі ішкі бұйрықпен басқа қылмыстық құқық бұзушылықтарға (пәтер, мал немесе ұялы телефон ұрлығына) қарсы әрекет ету бөлімшелеріне жіберіледі.

Қазақстан Республикасының егемендік алғанынан – 25 жылдан бері автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылықтарына қарсы әрекет етуші қызметкерлердің ешқайсысына аталмыш өзекті мәселе аясында біліктілікті арттыру және кадрларды қайта даярлау курстары ұйымдастырылмаған. Алайда, аталмыш қылмыстық құқық бұзушылыққа қарсы тиімді әрекет ету іс-

шараларының ең негізгісі – кәсіби деңгейі жоғары қызметкерлер даярлау болып табылатыны хақ.

Ғылыми-теориялық зерттеулерде, әрбір санаттағы қызметкерлердің күнделікті қызметінің күнтәртібіне сай, кәсіби шарттар өңделіп, тәжірибелік тұрғыда қолданыс тапқан. Нақтырақ айтсақ, аталмыш саладағы заңгер ғалым Н.В. Радутная олардың қатарына келесілер жатқызады:

- 1) Кәсіби біліктілік;
- 2) Дербестік;
- 3) Ұйымдастыру-басқарушылық қабілет;
- 4) Бастамшылдық;
- 5) Жауапкершілік;
- 6) Қызмет күрделілігі [46, 18 б.].

Г.А. Тумановтың пайымдауынша, аталған шарттарды криминалды полиция аппараттарының жедел уәкілдеріне қатысты қарастыруға болады, себебі олардың қызметтері білікті заңгердің жан-жақты білімін, көптеген әрекеттердің ішінен заңға қайшы әрекетті таба білуді, адамдармен қарым-қатынас жасай білуді, жедел-іздістіру қызметін жүзеге асырушы өзге де өкілдерді басқара білуді талап етеді [47, 22 б.].

Демек, ғалымдардың пікірлерін қуаттай отырып, жедел-іздістіру қызметін жүзеге асырушы субъектілердің сапалық параметрлерінің қажетті деңгейін қамтамасыз етуге теріс әсер ететін факторларды анықтау және жою, тұлғаны оңтайлы сапаларын дамытуға ынталандыру – қылмыстылыққа қарсы әрекет етудегі жедел-іздістіру қызметінің тиімділігін арттырудың қажетті талаптары деп бекітеміз [61, 32 б.].

Сонымен қатар кез келген әлеуметтік жүйенің кадрлық қызметті жүзеге асыру үрдісінде біліктілікті арттыру және кадрларды қайта даярлау мәселесі ерен орын алатыны белгілі. Оларды жүзеге асыру үшін арнайы жүйе әзірленеді – әр түрлі оқу орындары мен кадрларды қайта даярлау бойынша оқу орталықтары құрылады.

Бізбен көтеріліп отырған өзекті мәселеге қатысты белгілі заңгер, ғалым Л.Г. Краснов бізбен қолдау тауып отырған келесідей пікір білдірген: «Қылмыстық іздістіру аппараттарының профилактикалық жұмыстары осы саланың

ұйымдастырылуы мен оның тәсілдерін ары қарай жетілдіруді талап етеді, сонымен қатар жедел қызметкерлердің кәсіби деңгейін арттыру мақсатында оларды мамандығы бойынша оқыту қажет.

Қылмыстың жалпы, әсіресе жеке профилактикасын жүзеге асыру аясында қылмыстық іздестіру қызметкерлерінің кәсіби деңгейін арттыру – ғылыми зерттеуді талап ететін негізгі мәселелердің бірі» [48, 58 б.].

Сондай-ақ аталмыш салада айтарлықтай зерттеу жұмыстарын жүргізген ғалым-заңгер Н.Т. Катенкарь бұл мәселеге қатысты әділ пікір береді: «ПО қызметінің ұйымдастырушылық қағидаларының бірі нақтыланған функцичларды жүзеге асыру бойынша жекеленген қызметтер мен аппараттарды мамандандыру болып табылады. Қазіргі таңда ПО-ның қызметін және жүйесін жетілдіру нақты мамандандырумен байланысты. Қылмыстық іздестіру қызметкерлерін автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ашу бойынша мамандандыру арнайы күш-құралдарды қолдану жолымен өзекті мәселелерге қатысты жедел-іздестіру ақпаратын іздеу мен табуға байланысты қиындықтарды сәтті шешуге, ішіндегі маңыздысын өткізіп алмай қолда бар және келіп түсіп жатқан ақпаратты білікті бағалауға ғана емес, сонымен қатар жалпы ақпараттардың арасынан қарастырылып отырған қылмыстарды ашу үшін қолданылуы мүмкін ақпараттарды жекелеп сүзіп алуға мүмкіндік береді» [49, 24 б.].

Осылайша, аталған маңызды мәселені шешу мақсатында диссертациялық зерттеу тақырыбы аясында қорғауға шығарылып отырған тұжырымдардың бірі ретінде біз Қазақстан Республикасы ІІМ ведомствалық оқу орындарының бірінде, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы әрекет етуші криминалды полиция аппараттарының жедел қызметкерлерінің біліктілігін арттыратын және кадрларды қайта даярлайтын Халықаралық оқу орталығын құру қажеттілігі мақсатына сай

деп отырмыз. Бұл – заман талабы, сонымен қатар бұған әр түрлі ақпараттық, компьютерлік технологияның көмегі арқылы жасалатын автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылықтарының сандық-сапалық өсуі де маңызды себеп болып отыр.

Оқу орталығының қызметі Қазақстан Республикасының «Білім туралы Заңына», Қазақстан Республикасы ІІМ бұйрықтарына және Қазақстан Республикасының ведомствалық және басқа да нормативтік-құқықтық актілеріне сәйкес жүзеге асырылуы тиіс.

Аталған Оқу орталығының негізгі міндеттері ретінде келесілерді қарастыруға болады:

- оқу орталығына келген ішкі істер органдары қызметкерлерін оқыту үрдісін ұйымдастыру және жүзеге асыру;

- автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылықтарына қарсы әрекет ету бойынша әдістемелік ұсынымдар әзірлеу;

- автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылықтарына қарсы әрекет ету бойынша шетел мемлекеттерінің озық тәжірибелерін зерттеу;

- басқа мемлекеттердің осы саладағы заңнамаларын жүйелі тұрғыда салыстырып отыру, сәйкес ұсыныстар әзірлеу;

- автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылықтарына қарсы әрекет ету саласында ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізу.

Сондай-ақ, криминалды полиция аппараттары қызметкерлерінің оқу сабақтарына сырттан білікті мамандар, атап айтар болсақ, көлік құралдарына қорғаныс құрылғылар, дабылқаққыштар орнатумен айналысатын, қауіпсіздік саласында, ақпараттық технологиялар аясында қызмет

көрететін фирма өкілдері, автокөлік бояйтын, бояулар сататын дистрибьютерлік фирма өкілдері немесе автокөлік бояумен айналысатын мамандар шақырылып, тәжірибелік сабақтар өткізуге баса назар аударылуы қажет. Сонымен қатар еліміздің заманауи нарығына алыс-жақын орналасқан шетел мемлекеттерінен әкелінетін көлік құралдарының, қосалқы бөлшектердің импортымен айналысатын диллерлік фирма мамандары мен өкілдерін шақыру көзделгені жөн. Аталмыш мамандар сабақ барысында қазіргі заман талабына сәйкес сапалы білім береді деген ойдамыз, себебі көлік құралдарына қатысты ақпаратты аталған мамандардан артық білетін ешкім жоқ екені сөзсіз.

Жоспарланып отырған Оқу орталығының тағы да бір артықшылығы – Халықаралық оқу орталығы деп аталуы. Осылай аталуының көп негіздері бар, соның бірі – орталықта біліктілікті арттыру мақсатында 2011 жылдың 2 шілдесінде Стамбул қаласында (Түркия) болып өткен әлемнің 22 елінен құқық қорғау бағдарындағы білім беру мекемелерінің 24 өкілінің қатысуымен құрылған Халықаралық полиция академиясының ассоциациясы (INTERPA) құрамына кіретін мемлекеттердің оқу орындарының мамандарымен тәжірибе алмасу бойынша іс-шара сынды жұмыстарды ұйымдастыру мүмкіндігі бар. Қазіргі таңда бұл ұйымның ауқымы кеңейіп, оның құрамының мүшелері әлемдегі 42 елдің 46 оқу орнына жетті. Бұл ассоциация полиция оқу орындарының арасындағы ынтымақтастықты барынша дамыту және әрекетті үйлестіру үшін байланыс тұғырнамасын құру мақсатында құрылған және бар ресурстарды тиімді қолдануға, озық тәжірибемен алмасуға, құқықтық тәртіп, полициялық білім беру саласына бағытталған. Оқу үрдісінде аталған ұйымға мүше болып табылатын барлық елдерде автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығына қарсы әрекет ету жолдарының жаңа тәсілдерін үйрету мақсатында видеоматериалдар, әдістемелік нұсқаулар және тағы да басқа материалдар қолданылады деп жоспарлануда.

Сонымен қатар тіпті қырық жылдан астам уақыт бұрын жарық көрген әдебиеттерде де, нақтырақ айтсақ, Г.К. Синиловтың 1975 жылғы «Кеңес милициясының жеделіздестіру қызметінің құқықтық, ақпараттық және тактикалық негіздері» атты монографиясында және тағы да басқа бірқатар әдебиеттерде жедел қызметкерлердің біліктілігін арттыру проблемасы негізгі міндеттердің бірі болғанын атап өткен жөн. Аталмыш мәселе қазіргі күнге дейін күнтәртібінен түспей келеді, бұл ретте келесіні ескеру қажет: Қазақстан Республикасының тәуелсіздік алғанынан бері бірде бір ведомствалық оқу орнының базасында автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығына қарсы әрекет ету бойынша мамандандырылған ішкі істер органдарының қызметкерлері үшін бізбен қарастырылып отырған заманауи тұрғыдағы өзекті мәселелерге арналған біліктілікті арттыру курстары ұйымдастырылған емес.

Бұл ретте біз профессор Г.К. Синиловтың аталмыш мәселеге қатысты келесі пікірін қолдаймыз: «Жедел қызметкерлердің білім алу деңгейін арттыру мәселесі өзекті болып қала береді. Жедел құрамның ведомствошілік дайындығын жасғастырып қана қоймай, сонымен қатар кандидаттарды кәсіптік іріктеу әдіснамасын әзірлеп, оларды КСРО жоғарғы және арнайы орта білім берудің Министрлік жүйесіндегі заңи орындардың арнайы топтарында немесе арнайы факультеттерінде оқытуды ұйымдастыру, сондай-ақ ішкі істер органдарына өзге де гуманитарлық және техникалық жоғарғы оқу орындарынан жоғары білікті мамандарды қабылдауды күшейту мақсатына сай болып келеді [50, 56 б.].

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы әрекет ететін криминалды полиция аппараттары қызметкерлерінің біліктілігін арттыру курстары олардың аталған қылмыстық құқық бұзушылықтарды жасау тәсілдерінің өзгеру жағдайына қарай шаралар қабылдауына

өз септігін тигізіп, жедел-тыңшылық жұмыстың әдіс-тәсілдерін жетілдіруге мүмкіндік берер еді.

Бұл ретте біз аталмыш саладағы белгілі ғалым В.А. Кузнецовтың пікірін қолдаймыз: «Тыңшылық жұмыстың ұйымдастырылу деңгейі, оның тиімділігі маңызды тұрғыда қылмыстық іздестірудің жедел уәкілдерінің автокөлік құралдарын ұрлауға және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға бейім немесе оларды жасаумен айналысатын, жүргізушілерге қарақшылық шабуыл жасайтын, ұрланған көлік құралдарын және одан шешіліп алынған қосалқы бөлшектерін сатып алушы және өткізуші тұлғаларды анықтау мен әзірлеу бойынша тапсырмаларды орындауға қабілетті көмекшілерді анықтай білуіне тәуелді» [51, 68 б.].

Демек, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ашуда жедел-жолмен алынған ақпараттың алатын орны биік. Оны қолданудың арқасында, зерделенген қылмыстық және жедел есепке алу істерінің материалдарына сәйкес, осы топтағы әрбір үшінші қылмыстық құқық бұзушылығы ашылады. Бұл ішкі істер органдары қызметкерлерінің аталған құқық бұзушылыққа қарсы әрекет ету барысында жедел ақпаратты белсенді қолданатындарын айқындап тұр, әсіресе автомобиль немесе өзге де көлік құралы ұрлығын ашқан кезде жедел-тыңшылық ақпаратты жиі қолданған. Дегенмен, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ашу барысында жедел ақпараттың көмегі шамалы екенін атай кеткен жөн, себебі аталмыш құқық бұзушылықтардың басым көпшілігі белгісіздік жағдайында жасалады. Бұл ретте сараланып отырған құқық бұзушылықтардың криминологиялық ерекшеліктері әсер ететіні байқалды. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу, көбінесе, жағдайлық сипатта болғаннан кейін, оны жасаған тұлғаларды «ізін суытпай», қылмыстық құқық бұзушылық жасап жатқан кезде немесе жасап болғаннан

кейін ұстаған ықтимал. Бізбен жүргізілген зерттеудің нәтижелері көрсетіп отырғандай, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың әрбір екіншісі «ізін суытпай» ашылады, оның ішінде 87,8% хабар келіп түскеннен кейін бір тәулік ішінде ашылады. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ашу барысындағы жедел-кезекші бөліністердің қызметкерлерінің атқаратын рөлі орасан, себебі олар алғашқы ақпаратты бірінші болып алып, құқық бұзушыларды ұстауды ұйымдастырады. Аталған жайт, өз кезегінде, күдіктілерді іздеуге және іздестіруге бағытталған қосымша жедел-іздестіру күштерін, құралдарын және әдістерін пайдалану қажеттілігін туғызбайды. Автомобиль немесе өзге де көлік құралының ұрлығын жасаған тұлғалар, өздерінің қылмыстық іздерін жасыру мақсатында әр түрлі айла-тәсілдерді қолданатын болғандықтан, күдіктілерді табу және ұстау оңайға соқпайды, сондықтан да криминалды полиция аппараттарының жедел қызметкерлері жедел-тыңшылық жұмыстың әдіс-тәсілдерін пайдалана отырып, жедел комбинациялар мен арнайы жедел-іздестіру іс-шараларын ұйымдастырып өткізеді.

Сонымен қатар, В. Литвинов пен Т. Фирсовтың пікірлері бойынша, ұрланған көлік құралын ізін суытпай іздестіру үдерісінде және одан кейінгі кезеңдерде де бағыттама тарату ерекше орын алады. Бағыттама тарату басқа қылмыстарға қарағанда, көлік ұрлығын ашуға көбірек септігін тигізеді [53, 47 б.].

Бұл ретте, аталмыш ғалымның пікірін қуаттай келе, бағыттама-ларды тарату үдерісінде, жоғары технологиялық ХХІ ғасырдың заманауи жетістіктерін пайдалана отырып, автомобильге немесе өзге де көлік құралына қатысты қолсұғушылықты ашуға бағытталған деректерді тарату барысында бұқаралық ақпарат құралдары мен әлеуметтік желілердің атқаратын рөлі ерекше екеніне де тоқтала кеткен жөн. Себебі халықтың басым көпшілігі қазіргі кезде заманауи дамыған әлеуметтік желілерде отырады, осы

мүмкіндікті пайдалана отырып, ішкі істер органдарының қызметкерлері жоғалған автокөлік туралы мәліметті әлеуметтік желілер арқылы таратса, аз уақыт ішінде миллиондаған адам хабардар болар еді. Сондай-ақ радиобаланыс құралдары (рация) орнатылған такси, жедел жәрдем жүргізушілерімен тығыз байланыс орнатып, олардың барлығын құлақтандырып, хабар беріп отырса, ішкі істер органдарының қарастырып отырған бағыттағы күрделі қызметі біршама жеңілдейтін болар еді.

Жалпы айтқанда, аталмыш тәсілдің көмегімен қазіргі таңда автомобильге немесе өзге көлік құралына қатысты жасалған қолсұғушылықтардың 18,2% ашылып отыр, әсіресе бұл тәсіл автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу кезінде тиімді болып келеді, себебі бұндай жағдайда әрбір бесінші-алтыншы қылмыстық құқық бұзушылық неғұрлым қысқа мерзімде ашылады.

Аталған жайтты ескере келе, бұдан ары қарай да ұқсас әдіс-тәсілдерді жандандыра түсіп, қоғамдық тәртіпті қорғауда және жалпықылмыстылыққа қарсы әрекет ету барысында заманауи әлеуметтік желілердің және қоғам өкілдерінің сарқылмас мүмкіндіктерін пайдалану мақсатына сай деген пікірдеміз.

Автомобильге немесе өзге де көлік құралына қатысты қолсұғушылыққа қарсы әрекет етумен байланысты өзекті мәселелерді шешу келесідей екі негізгі бағытта жүзеге асырылу керек деп пайымдадық:

- интернет және әлеуметтік желілер арқылы бұқарамен, сонымен қатар радиобаланыс құралдары (рация) орнатылған такси және жедел жәрдем сынды қызмет көрсетуші жүргізушілермен тығыз байланыс орнату;

- автомобиль немесе өзге де көлік құралдары көп жиналатын орындарда, ойын-сауық орталықтарының автотұрақтарында күзет қызметкерлерімен тығыз қатынас орнату және аталмыш орындарды бейнекамералармен қамтамасыз етуді талап ету.

Бұл орайда, аталған қылмыстық құқық бұзушылықтарға қарсы әрекет етуде өзінің қызмет ету аймағында қоғамдық тәртіпті бақылап және құқық бұзушылыққа қарсы күрес жүргізетін учаскелік полиция инспекторларының да алатын орны ерекше екенін айтып өткен жөн. Демек, ол қызмет көрсететін аумағындағы қоғамдық тәртіпке қарсы мінез-құлық танытқан, маскүнемдікке немесе нашақорлыққа салынған тұлғалардың, сонымен қатар бұрын сотталғандардың барлығын жақсы білгендіктен, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылығының алдын алуда, болдырмауда, сондай-ақ ол орын алған жағдайда «ізін суытпай» ашуда және де мүмкіндігінше толық ақпарат жинауда ерен қызмет етеді.

Сонымен қатар, бізбен жүргізілген сұраунамалардың және қылмыстық, жедел есепке алу істерінің материалдарын зерттеудің нәтижелері көрсетіп отырғандай, полицияның аталмыш бағыттағы қызметінің барлық мүмкіндіктері автомобильдерге немесе өзге де көлік құралына қатысты қолсұғушылықтарды ашу барысында кеңінен қолданылмайды. Мысалы, учаскелік полиция инспекторларымен автомобиль немесе өзге де көлік құралы ұрлығының 6,3%, ал оларды жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың 14,8% ғана ашылған – бұл, өз кезегінде, учаскелік полиция инспекторларымен ашылған басқа қылмыстық құқық бұзушылықтардың көрсеткішінен әлдеқайда төмен.

Сондай-ақ, автомобильге немесе өзге де көлік құралына қатысты қолсұғушылыққа қарсы әрекет етудің тиімділігін арттыру мақсатында жол-патрудік полиция күштерін едәуір қауіпті деп танылған аудандарға шоғырландырып, олардың қозғалыс бағыттарын аталмыш қылмыстық құқық бұзушылықтар жиі орын алып жатқан аймақтармен өткізіп, ПО басқа да қызметтерімен өзара іс-қимыл жасасуын нығайту қажет деп санаймыз.

Әдеттегідей, бұндай іс-шаралар құқық бұзушылық жасалған мезеттен немесе оның орын алған уақытынан 30 минут өткеннен кейін енгізіледі. Іс-шарада қарастырылған ұйымдастырушылық-тактикалық іс-шаралар белгілі уақыт ішінде, жергілікті жағдайларға (тұрғылықты жердің аумағына, іздестіруді жүзеге асырып жатқан құрылымның күш-құралдарының санына) байланысты ұйымдастырылып, бірізділікпен, кезең-кезеңмен жүзеге асырылуы қажет.

Ұйымдастырушылық және тактикалық іс-шараларды жүзеге асыру барысында құқық бұзушылыққа қатысы бар қажетті жедел ақпарат жиналады, құқық бұзушының ізіне түсу бойынша іс-шаралар ұйымдастырылады, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаған әлде жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алған құқық бұзушылардың құтылып кетуі немесе жасырынып қалуы мүмкін деген жолдардың барлығы тосқауыл қойылып жабылады [62, 35 б.].

Аталмыш іс-шаралар кешенінің барысында жұмылдырылған барлық қызметтер мен бөлімшелер радио және телефон байланыс арқылы ақпараттандырылып отырады. Сонымен қатар көлік ұрланған орынды дереу қарап, жәбірленуші мен куәгерлердің жауаптарын алып, ЖБО (Жедел басқару орталығы) бейнекамераларының таспасына түскен ақпараттармен танысып өту қажет. Егер қылмыстық құқық бұзушылық орын алған уақыттан бері көп уақыт өтіп кеткен болса және көлік ұрланған орын едәуір өзгеріске ұшырауы мүмкін емес деп болжалса, ең алдымен жәбірленушінің жауабы алынып, екінші кезекте автокөлік ұрланған орынға қарау жүргізуге болады.

Қылмыстық және жедел есепке алу істерінің материалдарын оқып-білу нәтижелері көрсеткендей, қылмыстық құқық бұзушылықтарды ашу барысында негізгі іс-шаралар бастапқы кезде ғана нақты жүргізіліп, кейіннен формалдық түрде жүргізілетіні анықталды [63, 25 б.].

Құқық бұзушылықтардың ашылу көрсеткішінің төмендігі, бірінші кезекте, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп

алу мен ұрлауды ашудағы ұйымдастырушылық-тактикалық жұмыстардың өз деңгейінде жүргізілмеуіне байланысты болып табылады [64, 52 б.].

ПО жедел бөліністерінің қызметкерлеріне арнайы сұраунама арқылы сұрау жүргізу нәтижелеріне сүйенетін болсақ, қалалық жерлердегі автокөлік ұрлықтарына қатысты қылмыстық құқық бұзушылықтардың ашылу көрсеткіштерінің төмен болуының тағы да бір жағдайы – автокөлік иелерінің үй маңында автотұрақтардың болмауы (автокөлік құралдарының саны 2010 жылмен 2016 жылды салыстырғанда 13826-дан 24125-ке дейін, демек 82%-ға өскен), олардың болған жағдайларында да бос орындардың тапшылығы көрініс алып келеді, сондықтан да олар өз автокөліктерін күзетілмейтін тұрақтарда немесе аулаларға қойып кетуге мәжбүр болады, сол себептен автокөліктер ұрланған немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған жағдайларда полиция бөліністеріне хабарлама тым кеш келіп түседі. Кейбір жағдайларда автокөлігінің ұрланғанын немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынғанын иесі көп уақыттан кейін біліп, 2 сағаттан 8 сағатқа дейін кеш хабарласады. Соның салдарынан жоғалған автокөлікті іздеу немесе іздестіру қиынға соғады, себебі аталмыш уақыт ішінде құқық бұзушылар жоспарланған жеріне жетіп, көлікті жасырып немесе бөлшектеп сатып үлгереді.

Сонымен қатар қарастырылып отырған құқық бұзушылықтардың ашылу пайызының төмендігіне аталмыш саладағы қызметтердің өзара іс-қимыл жасасуының осалдығы да себеп болып отырғаны рас.

ПО (соның ішінде арнайы-құқық қорғаушылық), қоғамдық ұйымдардың, мекемелер мен жеке азаматтардың шексіз күзіреті (прерогативасы). Ол өзінің мазмұны бойынша әр түрлі шараларды қамтитын (әсер ету шараларының жүйесі) және белгілі бір объективті сыртқы факторлар мен жеке адамдарды, қылмыстың жасалуына мүмкіндік беретін себептер мен жағдайларды бейтараптандыруына немесе жоюға бағытталуы тиіс деп ойламыз.

Көлік құралдарын айдап кетудің алдын алу шаралары туралы заттық сөз қозғауда, әрине аталған осы қылмыстың жасалу себептері мен жағдайларына қатысты мән-жайлары анықталынуы қажет.

Қылмыстылықтың алдын алу – «жан-жақты деңгейдегі қылмыстылықтың себептері мен жағдайларын жоюға, әлсіретуге, құртып жіберуге бағытталған мемлекеттік және қоғамдық шаралар» [64, 30 б.].

Қылмыстылықтың алдын алу (грек тілінде *prophylakticos* – сақтандыратын) қылмыстылықты ескерту; жалпы қылмыстылық факторларын және оның жеке түрлерін, қылмыскердің жеке басы қоғамдық қауіптілігін шектеу немесе жоюға бағытталған шаралар жүйесі деп түсіндіріледі [65, 18 б.]. Қылмыстылықтың алдын алу біздердің көзқарасымызша, жалпы қылмыстылықпен немесе нақты бір қылмыстардың түрімен күресудің маңызды элементтерінің бірі болып танылады.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын айдап кетудің алдын алудағы жалпы профилактикалық тәжірибенің қорытындысы бойынша, бұл бағытта ішкі істер органдарының көлік құралдарын қол сұғушылықтан қорғауда мәлімет берушілік әдістерін кең тұрғыда қолданылатындығын көрсетеді.

Көлік құралдарын айдап кетуден сақтандырудың тәжірибелік әдістерінің бірі болып, түнгі уақыттағы қала аралық үйлер мен көшелердегі бақылаулар орын алады. Тексерілуіге барлық көлік құралдары жатқызылуы тиіс. Соның ішінде қылмысты ашуға «жедел арадағы ізге түсу» шараларын жүзеге асыру аса маңызды болып танылады [66, 27 б.].

Ереже бойынша белгілі бір, мысалы, көліктің айдап кетілуі немесе ұрлануы болған жағдайларда, алдын ала дайындалған жоспар, сызбалар бойынша барлық жүйе бекеттер мен көлік патрульдері бағыттамаларының дұрыс, тиімді қолданылуы қажет.

Көлік құралын айдап кетуден ескерту тәжірибесін талдауда, осы бағыттағы хабар беру әдістері, әр түрлі

дәрістік тұрғыдағы үгіт жүргізу нысандары көлік жүргізушілерінің арасында көлік құралдарын айдап кетуден сақтандыру шараларын ішкі істер органдары қызметкерлері кең тұрғыда қолданады. Осы аталған қылмыс түрлерінің ұйымдастырылған нысандары және тактикалық күресу әдістерін жетілдіруде, көлік құралын айдап кетудің алдын алу мен оны ашудағы толық үрдістерді өңдеуге қатысты назар елеулі тұрғыда атқарылуы тиіс.

Көлік құралын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иелену әсіресе жастар арасында жиі жасалуының криминогендік жағдайлары себебінің бірі болып, жоғарыда айтылып өткендей әсіресе техникалық көлік құралдарымен әуестенетін жастардың қолы бос уақыттарын тиімді жақтарға қарай елеулі түрде ұйымдастырылу шараларының жеткіліксіз түрде орындалуы болып танылады [67, 48 б.].

Жастардың қолы бос уақытын дұрыс пайдалану мәселелерін бір құрылым арқылы шешу қиындыққа әкеп соқтыратындығы белгілі. Сондықтан да осы мәселені өңдеуге мемлекеттің кең шеңбердегі органдары мен қоғамдық бірлестіктері қатысуының міндеттілігі немесе жалпы әлеуметтік экономикалық және құқықтық шаралардың қолданылуы аса қажет. Осы мәселеге қатысушы әр түрлі ұйымдардың атқаратын қызметтерін жүйелендіру мақсатында, басқа да шет елдерге ұқсас жастар саясаты өмірін тыңғылықты түрде жүзеге асырылуына жауап беретін біріккен органдар құрылуының қажет екендігін айта кетуімізге болады. Осыған ұқсас пікірлер басқа да тиісті әдебиеттерде айтылып өткен. Әрбір тұрғылықты аймақтарға байланысты қалалық немесе аудандық әкімшілікпен жастардың қолы бостығын жою немесе тәрбиелеу шараларын өткізуі қажет.

Көлік құралын айдап кетуді жасауға қылмыстық бірігуде араласқан жастағы топтардың болуы елеулі орын алады. Осы мән-жайларға байланысты жасы ересектермен салыстырғанда көлік құралын айдап кетуді жүзеге асыруға жоғары белсенділік танытуда кәмелетке толмағандардың топтасуы жиі кездеседі.

Жеке-профилактикалық жұмыстардың сапасы оны жүзеге асырушы адамдардың жан-жақты дайындалуы деңгейіне байланысты болады. Осы бағыттағы негізгі жұмыстар ішкі істер органдарының жергілікті учаскелік инспекторларына және кәмелетке толмағандардың істері жөніндегі инспекцияға жүктелуі тиіс. Осы санаттағы полиция қызметкерлері тұрғылықтармен анағұрлым тығыз байланыста қызмет атқарады. Сондықтан, аталған санаттағы қылмыстың ішкі аудандық сипаттамасын, кінәлі адамның тұратын аумағының көлік құралын айдап кету орнымен белгілі бір анықталған жақындығын ескере отырып, алдын алу әрекеттері басым мазмұнды алып жүруі тиіс [68, 36 б.]. Осы міндеттерді шешудің маңызды әсерінің жақтары болып учаскелік инспекторлар мен кәмелетке толмағандардың ісі жөніндегі инспекция қызметкерлерінің қамтамасыз ететін аумақтарының криминогендік жағдайы жөнінде жоғары деңгейдегі мәліметтер алып отыруы, сонымен бірге басқа да құқық қорғау органдарымен тығыз байланысы, бірлесіп жұмыс атқаруы танылады.

Ішкі істер органдары қызметкерлерінің көлік құралдарын айдап кетудегі оның жасалу тәсілдері немесе әдістеріне қарсы күресудегі қызметтік деңгейін көтеру үшін олар, заң оқу орындары тыңдаушылары мен студенттерінің теориялық және тәжірибелік тұрғыда оқып тануына сәйкес, оқу істерін жүргізуді қамтамасыз ететін (мысалы, қылмыстық құқық, криминология, криминалистика, қылмыстық іс жүргізу немесе т.б.) қажетті әдістемелік құжаттарға түзетулер не түсіндірмелер енгізуі жөн болар еді [69, 141 б.].

Сонымен қатар ішкі істер органдарының, соның ішінде участкелік инспекторлардың есірткіні немесе спирттік ішімдіктерді қолдану аумағындағы тұлғаларға қарсы күресуіндегі белсенді қызмет атқарулары көлік құралдарын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иеленуді ескерту жұмыстары алдында тұрған маңызды мінедеттерінің бірі болып танылады. Себебі, көлік құралын айдап әкету адамның мас күйінде жасалатындығы да жоққа шығарылмайды. Бұл мән-

жайлар жинақталған түрде және қоғамның бірлесуі күштерін қолдану арқылы жүзеге асырылуы тиіс.

Осы қылмыстардың ашылу деңгейін көтеру жолдарының бірі болып ішкі істер органы қызметкерлерін материалдық жағынан жабдықтау. Мұндай жағымды мүмкіндіктер туғызуда сол қорғауға алынған, яғни айдап кеткен автомобильді өз сақтандыруына (қорғауына) алған қор жинау ұйымдарын пайдалану қажет сияқты. Бұл мәселенің пайдалы жағы болып, аталған қылмысты ашуға араласқан құқық қорғау органдары қызметкерлеріне, түскен қордан түскен қаражатты төлеуі (үлестіруі) болып табылады. Себебі мұндай қызығушылық құқық қорғау органдарының қызметін арттыра түседі [70, 62 б.].

Автомобиль немесе өзге де көлік құралдарын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иеленумен күресудің шарларын қолдануда, әрбір әрекетті толық объективтік тұрғыда жан-жақты зерттеу және мұнымен қатар осы қылмыстың болуына әсерін тигізген жасалу себептерімен жағдайларын анықтауды талап етіледі. Демек, осындай шараларды анықтаумен қатар оларды дұрыс қолдану көлік құралын айдап кетудің қысқартылуы және онымен күресудегі шараларды қолданудың тиімділігі арта түсетіндігі сөзсіз дәлелденеді.

Тірек сөздер: *Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы әрекеттер, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы сақтандыру әрекеттері, автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленушіні іздеу әрекеттері, ақпарат алмасулар, өзара бірлескен әрекеттер.*

Пікірталас үшін сұрақтар:

1. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ұйымдастыру шаралары қандай?

2. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың алдын алудағы басшы құрамның ұйымдастырушылық ролі?

3. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы ескерту шараларын жоспарлаудың мәні?

4. Автомобильді немесе өзге де көлік құралын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудағы өзара бірлескен әрекеттердің орны мен мәні?

ҚОРЫТЫНДЫ

Оқу құралын құрастыру аясында жүргізілген зерттеу нәтижелері келесідей қорытындылар жасауға мүмкіндік берді:

Қарастырылып отырған қылмыстық құқық бұзушылықтарды жасағаны үшін ұсталғандардың басым бөлігі (95% жуығы) біртекті құқық бұзушылықты және алғаш рет жасағандар, сондай-ақ ішкі істер органдарының криминалды есебінде тұрмағандар және алдын алу іс-шараларымен қамтыла көңіл бөлінбегендер, ал аз ғана бөлігі (5%) полиция есебінде тұрғандар болғандықтан, аталмыш қылмыстық құқық бұзушылыққа қарсы әрекет етуде ПО-ның профилактикалық іс-шараларының рөлін арттырып, жеке-тәрбиелеу іс-шараларының әдіс-тәсілдерін жетілдіріп, қоғамдық ұйымдармен, ақсақалдар алқасымен бірігіп, тәрбие жұмыстарын жүргізіп, еңбек-түзету мекемелеріне жеткізбей-ақ дұрыс жолға салу қажет.

Маскүнемдік пен нашақорлық автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың басым бөлігін жасауға түрткі болса, автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын ұрлауға да сондай серпіліс беруі мүмкін. Мысалы, ішімдікке, нашақорлыққа құмарлық немесе маскүнемдік автокөлік ұрлығымен айналысатын тұлғалардың көбіне тән қасиет. Ол адамдарды әр түрлі құқық бұзушылықтарға итермелеп, жолдан тайдырады. Сондықтан маскүнемдіктің және нашақорлықтың алдын алу іс-шаралары бір сәтке тоқтамастан жүзеге асырылуы қажет деген пікірдеміз, демек олардың санының төмендеуіне автокөліктерге қатысты қолсұғушылықтардың да жалпы санының төмендеуі тікелей байланысты деп санаймыз.

Бүкіл әлемдік тәжірибе көлік құралдары айналымының заңды үдерістерін мемлекеттік реттеуге, соның ішінде көлік құралдарының заңсыз айналымына қарсы әрекет етуді ақпараттық қамтамасыз етуге және қарсы әрекет ету қызметіне қоғамдық ұйымдарды қосуға үлкен көңіл

бөлетінін байқауға болады. Демек, әлемдік тәжірибедегі аталмыш қызметті ұйымдастыру мен жүзеге асырудың, сондай-ақ заңшығарушылықтың оңтайлы және жағымсыз мысалдарын ескере отырып, қарастырылушы салада халықаралық қауымдастықпен әзірленген неғұрлым тиімді іс-шараларды өз еліміздің құқықтық саясатына енгізуді мақсатына сай деп санаймыз.

Бұл ретте, атап айтқанда, зерттеу нәтижелеріне сай, автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлаудың және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың басым бөлігі жастармен жасалуына байланысты аталмыш қылмыстық қолсұғушылықтардың алдын алу мақсатында:

- жастардың талаптарына сай келетін аула клубтарын, спорт секцияларын, әр түрлі үйірмелерді молынан ұйымдастыру, сонымен қатар мектептерде, бала-бақшаларда шығармашылық жұмыстар жүргізу қажет;

- құқық қорғау органдарының автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлауды және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескертуді техногендік ХХІ ғасырда техникалық құралдарсыз жүзеге асыруы мүмкін емес болғандықтан, қарастырылып отырған құқық бұзушылықтарға қарсы күресте техникалық құралдардың аса кең шеңбері, яғни, көлік құралдарының дабыл қағу жүйелері, оптикалық, телевизиялық жүйелерден бастап, спутниктік бақылауға дейін қолданылуы тиіс;

- шетелдік тәжірибені назарға ала отырып, елімізде автомобиль немесе өзге де көлік құралдарын өндіруші (жинақтаушы) компаниялардан оларды жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы дабылқаққыш құрылғылармен міндетті түрде жабдықтауын талап еткен жағдайда аталмыш бағыттағы ескерту іс-шараларының түп нәтижесі едәуір оңтайлана түсуші еді.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралын ұрлау және жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алу қылмыстық құқық бұзушылықтарын ашу барысында дәстүрлі тұрғыда көрініс алатын кемшіліктердің алдын алу және болашақта болдырмау мақсатында жедел-тергеу

топтары мүшелерінің және жалпы ПО қызметкерлерінің арасындағы өзара іс-қимыл жасасу деңгейін жоғарылату; тергеушілер мен маман-криминалистердің кәсіби дайындығы деңгейін жетілдіру; тергеулік және жедел-криминалистикалық бөлімшелердің қажетті дәрежедегі материалдық-техникалық қамтамасыз етілуін қадағалау қажет.

Ұрланған немесе жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алынған іздестіру объектісінің болжамды қозғалыс бағыты немесе орналасу орны бойынша автокөлікті сәйкестендіре тануға қабілетті «Автоураган» кешенімен жабдықталған арнайы полиция автопатрульдерінің, жылжымалы және стационарлық полиция бекеттерінің санын барынша көбейту қажет.

Пайда болуы мен жасалуына байланысты көлік құралын айдап кетудің жасалу себептері мен жағдайларын мынадай топтарға бөлуімізге болады:

- қылмыстың жалпы жасалуына әкеп соқтырған әлеуметтік себептер мен жағдайлар;

- көлік құралын айдап әкетудің өзіне тән ие болған және барлық қылмыстарға да қатысты криминогендік тұрғыда айқындалған арнайы себептері мен жағдайлары;

- нақты қылмыс деңгейіндегі көлік құралын айдап кетудегі тікелей себептер мен жағдайлары.

Жүргізілген зерттеулер криминогендік тұлғалардың біршама жақын типтік контингенттерін, жекеше профилактикалық жұмыстарды ұйымдастыру барысындағы ескерілінуге жататын жүріс-тұрысы ерекшеліктерін анықтауға мүмкіндік береді. Сондықтан да оларды мынадай бірнеше топтарға бөлеміз:

- көлік құралдарын айдап кеткендігі немесе талан-таражға салғандығы үшін бұрын сотталған адамдар;

- ұрлық, тонау немесе қарақшылығы үшін бұрын соттылығы бар адамдар;

- көлік құралдарын пайдаланып бұзақылық жасаған әрекеттері үшін бұрын соттылығы бар адамдар;

– техникаға қызығушылықты білдірген кәметке толмағандар мен жастар;

– көлік құралдарына профессионалдық қарым-қатынаста болған және әлеуметтік қайшы құбылысты тудыратын адамдар;

– көлік құралдарын жекеше жөндеуден өткізетін көлікке қажетті бөлшектерін иемдену немесе сатумен айналысатын адамдар.

Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын ұрлау мақсатынсыз заңсыз иеленудің алдын алуда мынадай: құқықтық, тәрбиелік техникалық, ұйымдастырушылық сияқты арнайы қылмыстарды болдырмау шараларын топтастырамыз.

Қорыта айтқанда, оқу құралы өзінің мазмұнында көрсетілгендей, алдына қойылған міндеттер мен мақсаттарын осылайша орындады, бірақ бұл зерттеулер бойынша жинақталған қорытындылар мен тұжырымдардың барлығы да ғылыми тұрғыда дау туғызбайтындығын шектей алмайды.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕРДІҢ ТІЗІМІ

1. Қазақстан Республикасы Бас Прокуратурасының жанындағы ҚСЖАЕКЕ мәліметтері. – Нұр- Сұлтан. 2021 жыл.
2. Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. – М., 1960. – С. 14.
3. Дагель П.С. Проблема вины в советском уголовном праве. – Владивосток, 1968.
4. Злобин Г.А., Никифоров Б.С. Умысел и его формы. – М., 1972. – С. 38.
5. Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. – М., 1972. – С. 171.
6. Пионтковский А.А. Курс советского уголовного права. Т.2. – М., 1970. – С. 300.
7. Якубов А.С. Уголовный кодекс Республики Узбекистан; научно-практический комментарий. – Ташкент, 1996. – С. 41.
8. Егоров В.И. Ответственность за угон автотранспортных средств по советскому уголовному праву: дисс...канд.юрид.наук. – М., 1987. – С. 94.
9. Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексі. №226-V ЗРК. – Астана, Ақорда, 2014.
10. Молдабаев С.С. Проблемы субъекта преступления в уголовном праве Республики Казахстан. – Алматы: ТОО Аян Эдет, 1998. – С. 156.
11. Қазақстан Республикасы (Қаз КСР) Жоғары Сотты Пленумы қаулыларының жинағы. 1-т. (1961-1997). – Алматы: Санат, 1997. 384 б.
12. Хомич В.М. Ответственность за угон транспортных средств // Советская юстиция. 1980. №16. – С. 56 -63.
13. Лихолая Б.А., Дзюба В.Т. Квалификация преступлений против общественного порядка и общественной безопасности: Учебное пособие. Киев: НИ и РИО Киевской высшей школы МВД СССР им. Ф.Э. Дзержинского, 1990. – С. 72.

14. Егоров В.И. Ответственность за угон автотранспортных средств по советскому уголовному праву: Автореф. Дис. ... к.ю.н. – М., 1978. – С. 18.
15. Веденеев В. Кражи и угоны транспортных средств: личность преступника // Сборник МВД СССР №4. – Москва. 1991. – С. 88.
16. Лихолая В.А. Уголовно-правовая борьба с угоном транспортных средств; дисс. к.ю.н., – Рига, 1978, – С. 120.
17. Решетников Ф.М. Буржуазное уголовное право – орудие защиты частной собственности. – М., 1982. – С. 78..
18. Лихолая В. Ограничение угона средств механического транспорта от других преступлений. – Рига, 1978. – С. 54.
19. Суйчинова. Подготовка, способы совершения и сокрытия краж автомобилей и сбыта похищенного // Правовая реформа в Казахстане: научный журнал. 2014. – №4 (68). – С. 87-95.
20. Ажиба Э.С. Розыск похищенных и угнанных транспортных средств// Автореф... дисс. канд.юрид. наук. – Москва, 1990. – С. 22.
21. Зуйков Г.Г. Криминалистическое учение о способе совершения преступления // Соц. законность. 1971. №11. – С. 14-15.
22. Жордания И.Ш. Структура и правовое значение способа совершения преступления. – Тбилиси, 1977. – С. 56.
23. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Российская Е.Р. Криминалистика / Под ред. Р.С. Белкина. – М., 1999. – С. 145.
24. Колмаков В.П. Значение для расследования точного установления способов совершения и сокрытия преступлений против жизни // Труды Харьковского гос. мед.института. – Харьков, 1956. Вып. 5. – С. 193-196.
25. Кузьмина А.С. Уголовная ответственность за угон автотранспортных средств. – В сб.: Труды Омской высшей школы милиции. – Омск, 1976, вып. – С. 21. 57.

26. Скибин С.Н. Особенности расследования угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Ростов-на-Дону, 2007. – С. 120.

27. Волков Е.А. Расследование мошенничества. Изд-во Право. – М., 2006. – С. 54.

28. Черноусов М.М. Оперативно-розыскные меры органов внутренних дел по предупреждению и раскрытию автомотокраж и угонов // Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук – Москва., 1990. – С. 22.

29. Предупреждение преступлений и административных правонарушений органами внутренних дел: учебник / под ред. В.Я. Кикотя, С.Я. Лебедева. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. – С. 210.

30. С.В. Игнатов., Д.И. Тынков. Совместными усилиями против угонов и хищений автототранспорта// Сборник МВД СССР №4. – Москва., 1987. – С. 88.

31. Белик Ю.С. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: проблемы предмета, квалификации и предупреждения: монография. – Екатеринбург, 2006. – С. 84.

32. Приходько С., Гинзбург А. Раскрытие краж и угонов автотранспортных средств по горячим следам// Информационный бюллетень МВД Казахской ССР. – Алма-Ата-1974. – С. 62.

33. Кавалиерис А.К., Аتماжитов В.М. Оперативно-розыскные меры органов внутренних дел по борьбе с автомотокражами и угонами// Учебное пособие. – Рига-1989. – С. 86.

34. Ищенко П.Л. Ориентировка на розыск автотранспортного средства по его следам и порядок ее заполнения. – Волгоград, 1986. – С. 110.

35. Жулев В.И., Баяхчев В.Г. Расследование дел об угонах и кражах автототранспорта. – М, 1993. – С. 131.

36. Корнелюк В.С. Особенности расследования краж автотранспортных средств: Учеб.-метод. пос. – Волгоград, 2001. – С. 84.

37. Пурмалис Б.Я., Розе Э.П. Осмотр места происшествия

при угонах и кражах автотранспортных средств// Вестник МВД Латвийской ССР. – Рига-1974. – С. 57 -58 с.

38. ТМД-ға қатысушы мемлекеттердің Ішкі істер министрлері кеңесінің шешімдерін жариялау туралы ҚР ІІМ 2015 жылғы 19 қыркүйегіндегі №781 бұйрығы.

39. Кульмашев Ф.Х. Особенности осмотра места происшествия и изъятия вещественных доказательств по делам о кражах и угонах автотранспортных средств. – Волгоград, 1998. – С. 113.

40. Митричев Л.С. и др. Исследование маркировочных данных автотранспортных средств – М., 1990. – С. 104.

41. Махов В.Н. Использование знаний сведущих лиц при расследовании преступлений: Монография. – М., 2000. – С. 200.

42. Проблемы повышения эффективности раскрытия и расследования угонов и краж автомобилей. – М., 1985. – С. 56.

43. Безлепкин Б.Т. Краткое пособие для следователя и дознавателя. – М., 2011. – С. 94.

44. Розыск автотранспортных средств: Учеб. пос. – Краснодар, 2008. – С. 79.

45. Радутная Н.В. Условия дальнейшего повышения качества деятельности судей. – «Советское государство и право», 1970. №1. – С. 18-19.

46. Туманов Г.А. Кадры в системе органов внутренних дел. (ВШ МВД СССР). – М., 1973. – С. 58.

47. Краснов Л.Г. Организация предотвращения преступлений аппаратами уголовного розыска на обслуживаемой территории // Информационное сообщение лаборатории проблем оперативно-розыскной работы кафедры оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел №4. – М. 1974. – С. 58.

48. Катенкарь Н.Т. Предотвращение и раскрытие краж и угонов автотранспортных средств // Лекция. – Москва-1984. – С. 34.

49. Синилов Г.К. Правовые, информационные и тактические основы оперативно-розыскной деятельности

советской милиции. – М., изд. ВНИИ МВД СССР, 1975, – С. 105.

50. Кузнецов В.А. Комплексные меры борьбы с кражами и угонами автотранспорта и разбойными нападениями на водителей // Уч. пособие. – Киев.,1990. – С. 101.

51. Кисилевская Л.М. Активизировать борьбу с угонами автотранспорта // Оперативно-розыскная работа МВД СССР. – Москва-1980. – С. 80.

52. Литвинов В., Фирсов Т. Больше внимания борьбе с угонами автотранспорта // Бюллетень по обмену опытом оперативной работы. – Киев-1999. – С. 88.

53. Каиржанов Е.И. Криминология. Общая часть: Учебник для юридических ВУЗов. Издание второе, переработанное и дополненное. – Алматы: Оркениет, 2000, – С. 288.

54. Нуртаев Р.Т. Виктимологические проблемы воздействия на преступность // Предупреждение преступности. 2001, № 1.

55. Чукмайтov Д.С. Предупреждение преступлений (тезисы лекций). – Алматы: Баспа, 1998. – С. 59.

56. Теоретические основы предупреждения преступности. – М., 1997. – С. 30.

57. Гричанин И.Г., Шабанов Г.Х. Сергеев М.А. Проблемы раскрытия краж и угонов автотранспортных средств. // Проблемы раскрытия преступлений в современных условиях. Сб. научных трудов. – М.: НИИ МВД РФ, 1999. – С. 62 -67.

58. Глистин В.К, Боровский Б.Е. Автотранспортные преступления. (Квалификация и методика расследования). – М.: 1999. – С. 134.

59. Чинхоев Ш.И. Субъект автотранспортных преступлений и вопросы уголовной ответственности. // Преступление и ответственность. – Алма-Ата. 1989.

60. Широков В. Ответственность за угон автотранспортных средств // Социалистическая законность, 1983, №4. – С. 58-59.

61. Замосковец П.В., Коробеев А.И. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел: Учебное пособие. – Хабаровск: Хабаровская высшая школа МВД СССР, 1988. – С. 76.

62. Хомич В.М. Ответственность за угон транспортных средств // Советская юстиция, 1980. №16. – С. 52-59.

63. Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексіне түсінік. – Алматы: ЖШС «Баспа», 2001, – 704 б.

64. Шайбазян Л.Г. Правовые меры борьбы с угонем транспортных средств. Уголовно-правовой и криминологический аспекты. //Под ред. А.С. Якубова. – Ташкент, 1997, – С. 129.

65. Егоров В.И. Ответственность за угон автотранспортных средств по советскому уголовному праву; Автореф. канд. дисс. – М.: 1978. – С. 18.

66. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения; квалификация и ответственность. – М.: 1990. – С. 128.

67. Данилов Е.П. Автомобильные дела: Административные. Уголовные. Гражданские. Экспертиза. Комментарий законодательства. Адвокатская и судебная практика. Образцы документов. Справочные материалы. – М.: Право и Закон, 2000. – С. 480. (Серия «Справочник адвоката»).

68. Абдиров Н.М., Борчашвили И.Ш. Уголовная ответственность за угон транспортных средств и его предупреждение: Лекция. – Караганда: КВШ МВД РК, 1995. – С. 28.

69. Бакишев К.А. Ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по законодательству РК. Автореф. дис. канд. – Алматы, 1997. – С. 28.

МАЗМҰНЫ

Белгілеулер мен қысқартулар.....	3
Кіріспе	4
1 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың жалпы түсінігі, жедел-ізвестірушілік сипаттамасы	
1.1 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың жалпы түсінігі, жедел-ізвестірушілік сипаттамасы	7
1.2 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды жасаушы тұлғаның жеке басының ерекшеліктері	14
1.3 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың жасалу тәсілдері	33
2 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алудың ашудың ұйымдастыру тактикасы мен алдын алу жолдары	
2.1 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ескертуді ұйымдастыру мәселесі.....	55
2.2 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуды ашуды ұйымдастыру	87
2.3 Автомобильді немесе өзге де көлік құралдарын жымқыру мақсатынсыз құқыққа сыйымсыз иеленіп алуға қарсы әрекет етуді жетілдірудің кейбір сұрақтары.....	121
Қорытынды	143
Пайдаланылған әдебиеттердің тізімі	147

Беттеу:
Б.Ю. Туренова
К.Н. Саратекова

Қазақстан Республикасы ПМ М. Есболатов атындағы
Алматы академиясы ғылыми-зерттеу
және редакциялық-баспа жұмыстарын ұйымдастыру бөлімі
050060, Алматы қ., Өтепов көш., 29

Басуға 29 желтоқсан 2022 ж. жіберілді.
Пішімі 60x84 1/16 №1 баспаханалық қағаз.
Ризографтық басылыс. Есептік баспа 6,7.
Таралымы 100.