

налу и иным лицам, находящимся в данном учреждении; проведение любые проверочные и следственные действия (обыск, выемка, наложение ареста, производство экспертизы и др.), невзирая на статус организаций, учреждений и лиц, причастных к делу;

- обеспечение практики получения пострадавшими компенсации за вред, понесенный в результате пыток;
- установление в зданиях ОВД видеозаписывающей техники, которая бы фиксировала факт прибытия или доставления должностным лицом гражданина в отдел полиции, его внешний вид в момент доставления и после проведения неотложных мероприятий;
- решение вопроса о признании в качестве доказательств заключения специалистов-полиграфов;
- подготовка и принятие нормативного правового акта, регламентирующего процедуру осуществления расследования «пыток» и особенностей производства процессуальных действий.

- ¹ Юрченко Р. Н. Проблемные вопросы борьбы против пыток // Вестник Института законодательства Республики Казахстан, № 4(8). — Астана, 2007. — С. 107.
- ² Стамбульский протокол «Руководство по эффективному расследованию и документированию пыток и других жестоких, бесчеловечных или унижающих достоинство видов обращения и наказания» Организация объединенных наций. — Нью-Йорк и Женева, 2004.

Түйін

Мақалада Қазақстан Республикасы аумағында қинау фактілерін тергеудің қылмыстық іс жүргізу мәселелері қарастырылады.

Resume

In the present article criminally-remedial problems of investigation of the facts of tortures in Republic Kazakhstan territory are considered.

Пенчуков Е. В., научный сотрудник Центра по исследованию проблем и мониторинга законодательства, регламентирующего деятельность ОВД, НИИ Карагандинской академии МВД РК им. Б. Бейсенова, кандидат юридических наук

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НОРМ УГОЛОВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, УСТАНОВЛИВАЮЩИХ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ

В связи с непрерывным развитием транспортной инфраструктуры в Казахстане все более сложной становится задача по обеспечению порядка и безопасности дорожного движения. Вопросы транспортной безопасности постоянно находятся в поле зрения отдельных ведомств, организаций и всего гражданского общества. И с течением времени данные вопросы становятся все более актуальными.

Безопасность дорожного движения обеспечивается нормальным функционированием всех составляющих комплекса «человек — автомобиль — дорога — окружающая среда». Между тем недостаточная надежность элементов этой системы (низкая дисциплина участников движения, неудовлетворительное техническое состояние автомобильных дорог и пр.) является причиной дорожно-транспортных происшествий (ДТП), общее количество которых в Республике Казахстан за 2010 г. составило приблизительно 17 тыс. человек. Среди пострадавших в результате ДТП большую часть составляют водители и пассажиры, то есть лица, находящиеся в транспортных средствах (61 % от общего числа погибших и 62 % — от общего числа раненых). На долю пешеходов приходится, соответственно, 39 % погибших и

38 % раненых. Наибольшее число пострадавших — люди сравнительно молодого возраста — 30-35 лет¹.

Основные причины возникновения ДТП — нарушение Правил дорожного движения (ПДД) со стороны водителей, со стороны пешеходов, неудовлетворительное состояние улиц и дорог, технические неисправности транспортных средств. Таким образом, от дисциплинированности участников дорожного движения, профессиональной подготовки водителей решающим образом зависит уровень безопасности дорожного движения.

Основным нормативным актом, регулирующим поведение участников дорожного движения, являются Правила дорожного движения РК, утвержденные Постановлением Правительства РК от 25. 11. 1997 г. Они определяют действия участников дорожного движения в типичных ситуациях, устанавливают значение дорожных знаков, разметки, сигналов светофоров, регулировщика. Правила отражают достигнутый уровень автомобилизации в стране и по мере ее развития изменяются и уточняются.

Юридический анализ Правил, а также уголовно-правовых норм, устанавливающих ответственность за их преступное нарушение, позволил выявить некоторые конструктивные недостатки.

Уголовно наказуемое нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством (ст. 296 УК РК), относится к так называемой группе преступлений, связанных с нарушением специальных правил безопасности. При этом ни заглавие ст. 296 УК РК, ни ее диспозиция не содержат указания на нарушение именно правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Это создает предпосылки для расширительного толкования соответствующих положений законодательства, а, следовательно, и условия объективного вменения.

Аналогичная по конструкции ст. 295 УК РК, предусматривающая ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, содержит конкретизацию о нарушении правил безопасности движения или эксплуатации транспорта.

На наш взгляд, не все нарушения Правил дорожного движения РК могут быть положены в основу объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 296 УК РК. Речь идет о правилах дорожного движения, не связанных с обеспечением его безопасности.

Например, водитель А., маневрируя в процессе парковки автомашины на парковочное место, отведенное исключительно под транспортные средства водителей-инвалидов, совершил наезд на пешехода Б., который в нарушение п. 3.1 Правил дорожного движения неожиданно выбежал на парковочную площадку. В результате пешеходу Б. был причинен тяжкий вред здоровью. Несмотря на то что данное дорожно-транспортное происшествие случилось в результате обоюдного нарушения Правил дорожного движения водителем А. и пострадавшим пешеходом Б., в соответствии с действующим уголовным законодательством у органа уголовного преследования имеются достаточные основания для привлечения водителя А. к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 296 УК РК.

Вместе с тем, п. 12.5 и требования знака 17.7 Правил дорожного движения, запрещающие парковку транспортного средства лицом, не являющимся инвалидом, на парковочное место, специально предназначенное для транспортных средств водителей-инвалидов, объективно не связаны с обеспечением безопасности дорожного движения. Эта норма основана на гуманистических началах и носит правообеспечительный характер по отношению к представителям социально уязвимой группы населения — инвалидам. Таким образом, нарушая данный пункт Правил дорожного движения, водитель, при достаточной внимательности, не предвидит и не должен предвидеть возможности наступления общественно опасных последствий, предусмотренных ст. 296 УК РК. Иными словами, при таком нарушении правил дорожного движения фактических оснований к тому, чтобы считать подобное деяние общественно опасным, не имеется. Данная противоречивая ситуация, полагаем, должна быть разрешена посредством внесения изменений и дополнений в Правила дорожного движения РК и ст. 296 УК РК.

Правила дорожного движения РК не дифференцируются на общие правила и правила безопасности движения. В этой связи Правила целесообразно дополнить приложением четвертым «Перечень правил дорожного движения, обеспечивающих его безопасность».

В целях исключения возможности объективного вменения, уточнения содержания ст. 296 УК РК и приведения ее в соответствие с принципиально схожей ст. 295 УК РК считаем целесообразным заглавие ст. 296 УК РК после слов «Нарушение правил» дополнить словом «безопасности»; диспозицию части 1 ст. 296 УК РК после слова «правил» дополнить словом «безопасности».

Настоящие рекомендации по совершенствованию уголовного законодательства соответствуют одной из задач Концепции правовой политики Республики Казахстан на период с 2010 до 2020 г., согласно которой дальнейшее совершенствование уголовного права должно быть связано с повышением каче-

ства законов: закон, ограничивающий конституционные права и свободы, должен соответствовать требованиям юридической точности и предсказуемости последствий, то есть его нормы должны быть сформулированы с достаточной степенью четкости и основаны на понятных критериях, позволяющих со всей определенностью отличать правомерное поведение от противоправного, исключая возможность произвольной интерпретации положений закона.

¹ Статистическая отчетность Департамента дорожной полиции МВД РК за 2010 г.

Түйін

Мақалада Қазақстан Республикасы ҚК-тің 296-бабында көзделген көліктік қылмыс белгілерін анықтайтын заңдық тұрғыдағы нақты ұғыммен байланысты мәселелер қарастырылады. «Жол қозғалысы ережесін бұзу және көлік құралдарын пайдалану» ұғымын «ереже» сөзінен кейін оны «қауіпсіздік» сөзімен толықтырып нақтылау ұсынылады.

Resume

In article the questions connected with legal accuracy of concepts, defining signs of the transport crime provided by article 296 of UK PK are considered. It is offered to concretize concept «infringement of traffic regulations and operation of vehicles» having added with its word of "safety" after a word of "rules".

Г. С. Базарова, Е. А. Бөкетов атындағы ҚарМУ конституциялық және халықаралық құқық кафедрасының аға оқытушысы

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ЖӘНЕ ШЕТ ЕЛДЕРДЕГІ ӘЛЕУМЕТТІК ҚҰҚЫҚТАРДЫ КОНСТИТУЦИЯЛЫҚ РЕТТЕУ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ

Конституцияның 1-бабының 1-тармағы, «Қазақстан Республикасы өзін ...әлеуметтік мемлекет ретінде орнықтырады; ...», — деп жариялайды¹. Конституцияның I-бөлімінің бұл жалпы ережесі, Қазақстан, мемлекеттің мүмкіншілігіне қарай отырып, өзінің азаматтарына игілікті өмір сүру үшін жағдай жасау және жеке адамның еркін дамуы арқылы әлеуметтік теңсіздікті жұмсартуға міндеттеме алатын мемлекет ретінде дамуға ниет танытады дегенді білдіреді². Ал мемлекет, оның ішінде әлеуметтік бағытта дамуға бағыт алған қазіргі заман мемлекеттері экономикалық негізін қалыптастыратын экономикалық қатынастар жүйесінсіз өмір сүруі мен дамуы мүмкін емес. Дүниежүзілік тарихының тәжірибесіне сүйенетін болсақ мемлекеттің дамуының әр-түрлі кезеңдерінде экономикалық жүйе әр-түрлі сипаттарға ие болып, мемлекет тарапынан экономикалық қатынастарды реттеу әдістері де сан алуан болып келді.

Соңғы он бес жылдықта жүргізілген экономикалық қайта құрулар Қазақстанның әлеуметтік мемлекет ретінде қалыптасуына бағытталып, экономиканың нарық институттары мен жеке меншік институтының дамуын негізге алған болатын. Ал осы қайта құрулар қоғам алдында мемлекеттік әлеуметтік саясатының мүлдем жаңа экономикалық негізін қалыптастыруды талап етті. Қазақстан Республикасында экономикалық қатынастар мен экономикалық дамудың мәселелері әр қашанда негізгілер қатарына жататын және де қазіргі заманда өзектілігін жоғалтқан жоқ. Қазақстан Республикасының Президентінің «Жаңа онжылдық — жаңа экономикалық өрлеу — қазақстанның жаңа мүмкіндіктері» деген 2010 жылғы 29-қаңтардағы Жолдауында еліміздің келесі бағыттағы даму міндетін айқындап берді: «Экономиканы дағдарыстан кейінгі дамуға әзірлеу; Жедел иустрияландыру және инфрақұрылымды дамыту есебінен экономиканың тұрақты өсуіне қол жеткізу; Адам капиталының бәсекеге қабілеттілігін арттыру үшін болашаққа белсенді инвестициялау; Қазақстандықтарды сапалы әлеуметтік және тұрғын үй-коммуналдық қызметтермен қамтамасыз ету; Ұлтаралық келісімді нығайту, ұлттық қауіпсіздікті арттыру, халықаралық қарым-қатынасты одан әрі дамыту»³. Сонымен қатар Қазақстан Республикасының 2010 жылдан 2020 жылға дейінгі кезеңге арналған Құқықтық саясат тұжырымдамасына сәйкес «Қазақстан Республикасы Конституциясының мемлекеттің заңнамалық, ұйымдас-