

M.Zhaskayrat, A.I.Dzhaksybekova

Property relations of spouses in the current economic conditions

This article is devoted to the research of matrimonial property relationships in the current economic conditions of the Kazakhstan Republic. The authors studied the legal and contractual regime of matrimonial property. In particular, the joint and separate marital property, the features of a marriage contract in Kazakhstan legislation were considered. Special attention is devoted to the problem of family business, which, according to the authors can lead to the formation in the domestic legislation the provisions on the business.

References

- 1 RK CC, Almaty: publ «Norma-K», 2013, 368 p.
- 2 Mukanova M.J. *Contractual regime of matrimonial property: theory and legislative consolidation*, Monograph, Karaganda: Arco, 2010, 264 p.

ӘОЖ 347.763 (47) + (57)

Г.А.Илиясова

Е.А.Бөкетов атындағы Қарағанды мемлекеттік университеті
(E-mail: G.Iliasova@mail.ru)

Қазақстан және ТМД елдерінде көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етудің құқықтық мәселелері

Қазақстан Республикасы мен ТМД елдеріндегі (Ресей, Украина, Беларусь) көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласындағы заңнамаларға салыстырмалы-құқықтық талдау жүргізілді: ұлттық қауіпсіздік туралы, көлік туралы, көліктің жеке түрлері туралы заңдар, заңға бағынышты нормативтік-құқықтық актілер, Қазақстан Республикасымен ратификацияланған көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласындағы халықаралық конференциялар (келісімдер), «Көліктегі қауіпсіздік туралы» ТМД Модельдік заңы. Заңнамаларға жүргізілген талдаулар көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелері ТМД елдерінде әрекет ететін көлік туралы заңдарда ішінара реттелгенін көрсетті.

Кілт сөздер: заңнама, көліктегі қауіпсіздік, көліктегі қауіп-қатер, салыстырмалы-құқықтық талдау, ТМД.

Көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету бүгінгі күннің өзекті мәселесіне айналып отыр, оның себебі соңғы кезде елімізде жол-көлік оқиғалары және көліктегі апат жағдайлары жиілеп кетті. Мемлекетіміздің қазіргі экономикалық даму кезеңіндегі Кедендік одаққа бірігуі, халықаралық көлік жүйесіне интеграциялануы жағдайында көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелері ерекше маңызға ие. Көлік қауіпсіздігіне қауіп төну тәуекелі жоғары болғандықтан, азаматтық заңнама көлікті жоғары қауіптілік көздерінің қатарына жатқызады (931-б., ҚР Азаматтық кодексі). Сондықтан көлік саласында азаматтардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету, адам өмірі мен денсаулығына қауіп-қатерді болдырмау ерекше басымдылыққа ие болуы тиіс.

Жол-көлік оқиғалары мен апат жағдайларының орын алу себептері алуан түрлі, олар: құқықтық реттеудегі ақаулықтардың орын алуы; адам факторы, осы себептен апаттық жағдайлардың 70 пайызынан астамы болып жататыны мәлім; көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында қызмет ететін мамандардың білімінің сапасыздығы; техникалық, көлік құралдарының ескіруі; көлікті эксплуатациялау ережелерін бұзу; көлік инфрақұрылымының және көлік құралдарының осалдығын бағаламау; терроризм және басқа да әлеуметтік сипаттағы қауіптер.

Көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында уәкілетті мемлекеттік органдар мен лауазымды тұлғалардың бақылау және қадағалауды жүзеге асыру бойынша қызметтерін реттейтін жария-құқықтық қатынастар реттеледі, адамның өмірі мен денсаулығын, қоршаған ортаны қорғауға

бағытталған ұйымдастырушылық және техникалық шаралардың кешені, тасымалдау кезінде қойылатын қауіпсіздік талаптары, қауіпсіздікті басқару жүйесі анықталған және т.б.

Көліктегі қауіпсіздік еліміздің ұлттық қауіпсіздігінің құрамдас бөлігі болып табылатын болғандықтан, ҚР «Қазақстан Республикасының ұлттық қауіпсіздігі туралы» Заңымен экономикалық қауіпсіздіктің бір түріне жатқызылады. Заңда экономикалық қауіпсіздік «мемлекет автомобиль, темір жол, әуе, теңіз және өзен көлігі түрлерімен тасымалдарда және олармен байланысты қызметтерде экономика мен тұрғындардың қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін жағдай жасауды, көлік инфрақұрылымын қалыптастыруды және дамытуды, сондай-ақ транзит әлеуетін орнықты дамыту мен бәсекеге қабілеттілігін қамтуды қамтамасыз етуге қабілетті, нақты және ықтимал қауіп-қатерлерден экономиканың көлік саласы қорғалуының жай-күйін көздейтін көлік қауіпсіздігін қамтиды», — делінген (22-б. 1-б., 4-т.) [1].

«Көлік туралы» ҚР Заңы көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етудің жалпы құқықтық негіздерін анықтайды: көлік құралдарына және көлік қозғалысына қойылатын талаптар; көлік құралдарын басқару құқығы; тасымалдаушылардың азаматтардың өмірі мен денсаулығының қауіпсіздігін, көлік құралдары қозғалысының, кеме қатынасы мен ұшу қауіпсіздігін, сондай-ақ айналадағы ортаны қорғауды қамтамасыз ету міндеттері; уәкілетті органдардың көлік туралы Қазақстан Республикасының заңнамаларын сақтау бойынша көлікті бақылау мен қадағалауды жүзеге асыруы бойынша құзыреті [2]. Бірақ «Көлік туралы» ҚР Заңында «көліктегі қауіпсіздік» терминінің ұғымы анықталмаған, қауіпсіздікке төнетін қауіп-қатерлердің мазмұны ашылмаған, көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етудің негізгі міндеттері мен қағидалары, жалпы қауіпсіздікті қамтамасыз ету тәсілдері мен құралдары анықталмаған.

ҚР Азаматтық кодексі көліктегі қауіпсіздікті қамтитын жеке-құқықтық қатынастарды реттейді, олар жүктерді, жолаушыларды және қол жүктерін тасымалдау бойынша шарттардан туындайтын міндеттемелік қатынастар; деликтілік міндеттемелер; сақтандыру құқық қатынастары; халықаралық тасымалдау саласында туындайтын халықаралық жеке қатынастар және т.б.

Тасымалдаудың жалпы ережелері көлік туралы арнайы заңдармен және солардың негізінде қабылданған ережелермен бекітілген. Көліктің жекелеген түрлерінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету арнайы көліктік заңнамаларда белгіленген. Темір жол көлігінде қауіпсіздікті сақтау мәселелеріне дербес тарау (6-тарау «Теміржол көлігі саласындағы қауіпсіздіктің жалпы талаптары») арналған. ҚР «Темір жол көлігі туралы» 2001 жылғы 8 желтоқсандағы № 266 Заңның 30-бабында «теміржол көлігі саласындағы қауіпсіздіктің» келесі редакциядағы анықтамасы берілген: «Теміржол көлігі саласындағы қауіпсіздік адамның өмірі мен денсаулығын сақтауға, қоршаған ортаны қорғауға, тасымалдау процесіне қатысушылардың авариясыз жұмыс істеуіне жағдайлар жасауға, магистральдық теміржол желісін, теміржолдың жылжымалы құрамын, құрылыстарды, жабдықтарды, механизмдер мен тетіктерді ақаусыз ұстауға, сондай-ақ болуы ықтимал авариялар салдарын жоюға бағытталған ұйымдастырушылық және техникалық іс-шаралар кешенімен қамтамасыз етіледі».

Көліктің жеке түрлерімен тасымалдау кезінде туындайтын қоғамдық қатынастарды көлік туралы заңға бағынышты нормативтік құқықтық актілер реттейді. Темір жол көлігінде тасымалдау процесіне қатысушыларға қойылатын қауіпсіздік талаптары ҚР Үкіметінің 2007 жылғы 21 қыркүйектегі № 825 қаулысымен бекітілген «Темір жол көлігіндегі қауіпсіздік ережесімен» белгіленген. Ереже темір жол көлігіндегі қауіпсіздіктің мазмұнын ашады, темір жол көлігінде қауіпсіздік шараларын сақтамау салдарларын (қирау, авария, жұмыстағы ақаулы жағдай, жұмыстағы қиындық, қозғалыс қауіпсіздігін басқа да бұзушылықтар) қарастырады және олардың әрқайсысына түсінік беріледі; жалпы қауіпсіздікті қамтамасыз етудің негізгі әдістерін, тәсілдерін және құралдарын айқындап береді. Сонымен қатар Ережеде тасымалдау барысында қамтамасыз етілуге тиісті қауіпсіздік объектілері тізіледі: адамның өмірі мен денсаулығы, жолаушылардың жүруі үшін қауіпсіз жағдайлар; жүктер, багаж және жүк-багаж тасымалының қауіпсіздігі; темір жол көлігінің техникалық құралдарын пайдалану кезіндегі қозғалыс қауіпсіздігі; экологиялық қауіпсіздік; өртке қарсы қауіпсіздік; санитарлық-эпидемиологиялық қауіпсіздік, экологиялық қауіпсіздік.

Жолаушыларды, багажды, жүктерді, жүк-багажды және пошта жөнелтімдерін темір жол көлігімен тасымалдау қауіпсіздігіне қойылатын талаптар ҚР Үкіметінің 2010 жылғы 4 тамыздағы № 792 Қаулысымен қабылданған «Жолаушыларды, багажды, жүктерді, жүк-багажды және пошта жөнелтімдерін темір жол көлігімен тасымалдау қауіпсіздігіне қойылатын талаптар» техникалық регламентімен реттелген.

Бүгінгі күні темір жол көлігіндегі қауіпсіздік ерекше көңіл бөлуді қажет етеді. Қазақстан темір жол желісінде 2012 жылы 670 қауіпсіздік ережелерін бұзушылық фактілері тіркелген, соның ішінде 1 апат жағдайы және 189 жұмыс ақаулығы жағдайы орын алған. 2013 жылдың сегіз айында 451 поезд қозғалысы қауіпсіздігін бұзушылық орын алған, соның ішінде 2 апатты жағдай, 2 авария, 122 жұмыс ақаулығы фактілері орын алған [3; 17].

«Автомобиль көлігі туралы» ҚР Заңы автомобиль көлігі саласындағы қауіпсіздіктің жалпы талаптарын бекітеді, соның ішінде автокөлік құралдарын жобалау, шығару, тасымалдау және сақтау, кәдеге жарату және жою кезіндегі қауіпсіздік талаптары (2–2-тарауы). Жолаушылар, багаж және жүк тасымалына:

1) Қазақстан Республикасының «Автомобиль көлігі туралы» Заңына сәйкес біліктілігін және кәсіби жарамдылығын растайтын құжаттары;

2) тасымалдың тиісті түрін жүзеге асыруға жарамды және техникалық регламенттердің талаптарына сай келетін автокөлік құралдары бар тасымалдаушылар жіберіледі.

Автобустармен, шағын автобустармен, троллейбустармен жолаушылар тасымалдауға кем дегенде жиырма бір жастағы, тиісті санаттағы жүргізуші куәлігі және кемінде үш жыл жүргізушілік жұмыс өтілі, оның ішінде кемінде бір жыл «С» санатына жататын көлік құралдарын басқару стажы бар жүргізушілер жіберіледі (7-б.).

Әуе көлігінде көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету қатынастары ҚР «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» 2010 жылғы 15 шілдедегі № 339-IV Заңымен, 2011 жылғы 3 шілдедегі Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларымен реттеледі.

Заң әуе көлігіндегі қауіпсіздіктің екі ұғымын ажыратады: авиациялық қауіпсіздік — авиацияның қызметіне заңсыз араласу әрекеттерінің алдын алу және оларды болғызбау арқылы қамтамасыз етілетін оның қауіпсіз қызметі; ұшу қауіпсіздігі — ұшудың қауіпсіз жүргізілуін қамтамасыз ететін шаралар кешені, бұл ретте адамдардың өміріне немесе денсаулығына зиян келтіру немесе мүлкіне залал келтіру тәуекелі шекті деңгейге дейін төмендетіледі және қауіптілік көздерін анықтаудың және тәуекел факторларын бақылаудың үздіксіз процесі арқылы осындай не бұдан да төмен деңгейде сақталады (1-б., 6, 78 п.). Аталмыш Заң қауіпсіздікті қамтамасыз етудің жалпы құқықтық негіздерін белгілейді, атап айтқанда, авиация қызметін мемлекеттік бақылауды және қадағалауды жүзеге асыратын азаматтық және мемлекеттік авиация салаларындағы уәкілетті органдардың ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша құзыретін бекітеді; азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыларды сертификаттау тәртібін белгілейді; әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігіне әсер ететін іс-әрекеттер және қызметтерді анықтайды; ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету субъектілерін белгілейді.

Ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесін ұйымдастыру тәртібі ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 28 наурыздағы № 173 бұйрығымен қабылданған «Әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде, әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету кезінде әуежайларда азаматтық әуе кемелерін пайдаланушылардың ұшу қауіпсіздігін басқару жөніндегі үлгі нұсқаулықтармен» бекітілген.

Азаматтық авиация саласында да проблемалар баршылық. Соңғы жылдары авиациялық оқиғалар санының күрт өсуі байқалады, мәселен, егер 2011 жылы 34 авиациялық оқиға (1 авариялық жағдай) орын алса, 2012 жылы оның саны 44-ке өскен (6 авариялық жағдай, соның 2 — апатты жағдай) [3; 17].

«Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» ҚР Заңының «Сауда мақсатында теңізде жүзу саласындағы қауіпсіздіктің жалпы талаптары» деп аталатын 1–1-тарауында «сауда мақсатында теңізде жүзу қауіпсіздігі» ұғымы «теміржол көлігі саласындағы қауіпсіздік» ұғымымен ұқсас анықталған: «Сауда мақсатында теңізде жүзу қауіпсіздігі адам өмірі мен денсаулығын, қоршаған ортаны қорғауға, тасымалдау процесіне қатысушылардың авариясыз жұмыс істеу жағдайын ұйымдастыруға, су жолдарын теңізде жүзетін қалыпта ұстауға, кемелерді, порттарды, жағалаудағы объектілерді және ішкі су жолдарындағы құрылыстарды техникалық жарамды жағдайда ұстауға, сондай-ақ кемелерде авариялардың алдын алуға бағытталған ұйымдастырушылық және техникалық іс-шаралар кешенімен қамтамасыз етіледі». Бұдан басқа Заңда сауда мақсатында теңізде жүзу үшін пайдаланылатын кемелерді, порттарды, жағалаудағы объектілерді және су жолдарындағы құрылыстарды жасау (салу, жөндеу, реконструкциялау) кезіндегі қауіпсіздік талаптары айқындалған (8–1; 8–2-б.).

«Ішкі су көлігі туралы» ҚР Заңы кеме қатынасының қауіпсіздігінің жалпы ережелерін бекітеді (4-тарау), онда ішкі су жолдарындағы ішкі су көлігінің кемелеріне, порттарға, жағалаудағы объектілер мен құрылыстарға қойылатын қауіпсіздік талаптары белгіленген; көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ететін субъектілер анықталған; ішкі су көлігі саласындағы бақылау мен қадағалауды жүзеге асырушы уәкілетті органдардың құзыреті анықталған.

Ұлттық көліктік заңнама жүйесінде ерекше орынды көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында қабылданған және Қазақстан Республикасымен ратификацияланған халықаралық конвенциялар мен келісімдер иеленеді. Солардың ішінде келесілерді атауға болады: Қазақстан Республикасы ҚР Министрлер Кабинетінің 1994 жылғы 13 мамырдағы № 506 Қаулысымен Токио қаласында 1963 жылғы 14 қыркүйекте жасалған Әуе мекемелерінің бортында істелген қылмыстар мен басқа да актілер туралы конвенцияға; Гаага қаласында 1970 жылғы 16 желтоқсанда жасалған Әуе кемелерін заңсыз алып кетумен күрес туралы конвенцияға; Монреаль қаласында 1971 жылғы 23 қыркүйекте жасалған Азаматтық авиацияның қауіпсіздігіне қарсы бағытталған заңсыз актілермен күрес туралы конвенцияға; Монреаль қаласында 1988 жылғы 24 ақпанда жасалған Халықаралық азаматтық авиацияға қызмет көрсетуші әуежайлардағы заңсыз зорлық актілерімен күрес туралы хаттамаға қосылды.

Жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында Қазақстан Республикасы Венада 1968 жылы 8 қарашада қабылданған Біріккен Ұлттар Ұйымының Жол жүрісі туралы конвенциясын, Венада 1968 жылғы 8 қарашада қабылданған Біріккен Ұлттар Ұйымының Жол белгілері мен сигналдары туралы конвенциясын Қазақстан Республикасы 2009 жылғы 31 желтоқсандағы № 236-IV Заңмен ратификациялады.

Сонымен, көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында біртекті емес заңды күшке ие болатын нормативтік-құқықтық актілер кешені қалыптасқан. Көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласындағы ұлттық заңнама адамның өмірі мен денсаулығын, қоршаған ортаны қорғау бойынша, тасымалдау үрдісіне қатысушылардың қауіп-қатерсіз жұмыс істеуіне жағдай жасау бойынша жария және жеке сипаттағы қоғамдық қатынастарды реттейтін нормативтік-құқықтық актілердің жиынтығы болып табылады. Көліктегі қауіпсіздік деңгейін жоғарылатуға септігін тигізетін заңнамалардың қабылдануына қарамастан, Қазақстан Республикасында көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етудің жалпы құқықтық негіздерін орнататын негізгі базалық нормативтік-құқықтық акт қабылданбаған. Өйткені осы салада біртұтас жүйені анықтап беретін және заңнамаларды ретке келтіретін ортақ бір тұжырым қалыптаспаған. Қолданыстағы заңнамада «көліктегі қауіпсіздік» ұғымы берілмеген, көліктік заңнамалардағы құқықтық нормалар бірін бірі қайталайды және көпшілігі сілтемелік нормалар, нормативтік-құқықтық база жүйелендірілмеген және онда көліктегі қауіпсіздіктің барлық сұрақтары реттелмеген, көліктің жеке түрлері туралы заңдарда көліктегі қауіпсіздік туралы дербес тарау қарастырылмаған. Осыған орай, келешекте көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласындағы қоғамдық қатынастарды реттейтін құқықтық нормаларды жүйелендіріп, қолданыстағы заңнаманы ТМД елдерінің және алыс шетелдердің тәжірибелерін ескере отырып жетілдіру қажет.

ТМД-ға мүше-мемлекеттердің көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ететін заңнамалары

Ресей Федерациясында Көлік министрлігімен 2006 жылы 3 мамырда Ресей көлік қауіпсіздігін қамтамасыз етудің мемлекеттік тұжырымдамасы әзірленді. Ол көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында мемлекеттік саясаттың мазмұнын анықтайтын, іс-шараларды атқару тетігін қалыптастыратын және іске асыру бағдарламасын анықтайтын негізгі мемлекеттік доктриналдық және басқару құжаты болып табылады.

2007 жылы 9 ақпанда № 16-ФЗ «Көліктегі қауіпсіздік туралы» Федералдық заң қабылданды [4]. Заң «көліктегі қауіпсіздік» ұғымына келесідей анықтама береді: көліктегі қауіпсіздік — көлік инфрақұрылымы объектілерінің және көлік құралдарының заңсыз қол сұғу актілерінен қорғалу жағдайы (1-б., 10-т). Заңның қабылдануымен көліктегі қауіпсіздік дербес институт ретінде заңнамалық реттеуге ие болды. Аталмыш Заңды орындату мақсатында көліктің әр түрі бойынша көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін көлік инфрақұрылымдары мен көлік құралдарының субъектілері үшін қойылатын талаптар енгізілді [5].

Дегенмен, «Көліктегі қауіпсіздік туралы» Федералдық заңда «көліктегі қауіпсіздік» ұғымы тар мағынада берілген, яғни көлік инфрақұрылымының объектілерін заңсыз нұқсан келтіруден, соның ішінде террористік актіден қорғаумен шектеледі. Көліктік қызмет көрсетулерді пайдалану кезінде қоғам үшін абсолюттік қауіпсіздікті қамтамасыз ететін маңызды факторлар ескерілмеген: көлік

құралдарының техникалық жарамдылығы, көлік инфрақұрылымының қазіргі техникалық талаптарға сәйкес келуі, көлік құралдарын эксплуатациялау қауіпсіздігі (адам факторлары), азаматтардың өміріне және денсаулығына зиян келтіру тәуекелін төмендету мақсатында жолаушылар үшін тасымалдауды жүзеге асыру барысында ыңғайлы жағдайлар жасау, т.с.с.

В.П. Войтенко атап көрсеткендей, «көліктегі қауіпсіздік» ұғымы кешенді болып келеді және оны көлік кешеніне қауіп төндіретін қатерлердің түрлеріне қарай анықтау қажет. Анықтама көлік саласының бүкіл жүйесі үшін жүйелендірілген болуы қажет [6].

ТМД деңгейінде 2007 жылы 31 қазанда қабылданған «Көліктегі қауіпсіздік туралы» Модельдік заңда көлік қауіпсіздігіне нұқсан келтіретін қауіп-қатерлер ретінде техногендік, табиғи және әлеуметтік сипаттағы қауіп-қатерлер танылады [7].

Техногендік қауіп-қатерлерге техникалық құралдардың тозуы, көлік техникалық құралдарының өндірістік жеткіліксіздігі жатқызылады.

Табиғи сипаттағы қауіп-қатерлер: қолайсыз климаттық және ауа райы жағдайлары; сыртқы факторлардың әсері, стихиялық ахуалдар мен апаттар.

Әлеуметтік сипаттағы қауіп-қатерлер: қызметкерлердің кәсіби дайындығының жеткіліксіздігі; көлік кешенінің қызметіне заңсыз нұқсан келтіру; «адам факторларының» жағымсыз әсері (8-б.). Әлеуметтік сипаттағы қауіп-қатерлерге мүлікті талан-таражға салу, зиян келтіру және құрту сияқты «жасырын» қауіптерді де жатқызуға болады.

Көліктің түріне қарай әр түрлі қауіп-қатерлердің үлестік қатынасы түрленеді. Ең көп тараған қауіп-қатер — техногендік. Көлік құралының техникалық ақаулығы себепті 64 %-ға дейін жол-көлік оқиғалары мен апаттар орын алған. Табиғи апаттардың салдарынан көлікте 32 %-ға дейін оқиғалар болады екен. Ал көлікке террористік қауіптер төндірудің үлесі жалпы қауіп-қатердің үлесіне шаққанда 4 %-ды ғана құрайды екен. Әрбір көліктің түрі үшін өзіне тән қауіп-қатерлер бар. Айталық, автомобиль көлігіндегі авариялық жағдайлар мен адам өлімінің орын алу себебі болып әлеуметтік фактор, атап айтқанда, — адам факторы болып табылады. Оның үлесі 85 %-ға дейін жол-көлік оқиғаларын құрайды, тек қана қалған аз ғана үлесті табиғи және техногендік факторлар иеленеді. Көліктің басқа түрлерінде адам факторы көлік оқиғаларының статистикалық көрсеткіштерінде үлкен пайызды құрамайды [6].

Ресей Федерациясының 2003 жылғы 10 қаңтардағы № 17-ФЗ «Темір жол көлігі туралы» Заңында «темір жол көлігінің қозғалысы мен эксплуатациялау қауіпсіздігін қамтамасыз ету» ұғымына келесідей анықтама берілген: бұл — мемлекеттік билік ету органдарымен, жергілікті өзін-өзі басқару органдарымен темір жол көлігі ұйымдарымен, басқа да заңды тұлғалармен, сондай-ақ жеке тұлғалармен жүзеге асырылатын және көліктегі оқиғалардың алдын алуға, және азаматтардың өмірі мен денсаулығына, қоршаған ортаға, жеке және заңды тұлғалардың мүліктеріне зиян келтіру тәуекелін төмендетуге бағытталған экономикалық, ұйымдастырушылық-құқықтық, техникалық және басқа да шаралардың жүйесі (1-б.) [8].

Украинада көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында арнайы заң қабылданған емес. Украинаның «Көлік туралы» 1994 жылы 10 қарашадағы № 232/94-ВР Заңында көліктегі қауіпсіздікке бір бап (16-б.) арналған, Заңда көліктегі қауіпсіздіктің ұғымы анықталмайды. Аталмыш Заң көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша субъектілерді және олардың міндеттері мен жауапкершіліктерін анықтайды, көлік құралдары қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша бақылау мен қадағалауды жүзеге асыру тәртібін реттейді [9].

Украинаның «Темір жол көлігі туралы» 1996 жылғы 4 шілдедегі № 273/96-ВР Заңы арнайы тарауды қамтиды. Заң поездар қозғалысының қауіпсіздігін апаттарсыз жұмыс істеуді қамтамасыз етуге бағытталған ұйымдастырушылық және техникалық шаралардың кешені және темір жол құрылымдарын, жылжымалы құрамды, құрал-жабдықтарды, тетіктерін үнемі жөндеуде ұстау деп анықтайды [10].

Беларусь Республикасында көліктегі қауіпсіздік заңнамасы қалыптасу сатысында, бірақ «көліктегі қауіпсіздік» ұғымы көлік заңнамаларымен нақты және кеңірек анықталған. Беларусь Республикасының «Көлік қызметінің негіздері туралы» 1998 жылғы 1 мамырдағы № 140-3 Заңының 1-бабына сәйкес, «көлік қызметіндегі қауіпсіздік» — Беларусь Республикасының азаматтарының, шетелдік азаматтардың және азаматтығы жоқ тұлғалардың өміріне, денсаулығына және мүлкіне, Беларусь Республикасының заңды тұлғаларының, шетелдік және халықаралық заңды тұлғалардың, әкімшілік-аумақтық бірліктердің, шет мемлекеттің мүлкіне, қоршаған ортаға қауіптің туындау мүмкіндігін азайту қамтамасыз етілген көлік қызметінің жағдайы [11].

Беларусь Республикасының «Темір жол көлігі туралы» 1999 жылғы 6 қаңтардағы № 237-3 Заңының 24-бабы бойынша, темір жол көлігіндегі қозғалыс пен көлік құралдарын эксплуатациялау деп азаматтардың өмірі мен денсаулығына, қоршаған ортаға, заңды және жеке тұлғалардың мүлкіне зиян келтіретін көлік оқиғалары мен олардың салдарларының туындау тәуекелін жоққа шығаратын темір жол көлігіндегі көлік құралдарының қозғалысының, көлік құралы мен коммуникацияның қорғалу жағдайы [12].

Ғалым Л.А. Полещуктың пікірінше, көлік қызметін әуе, темір жол, автомобиль, теңіз және ішкі су көлігі түрлерімен жүзеге асырудағы қауіпсіздіктің жеке мәселелері Беларусь Республикасы Президентінің жарлықтарымен, кодекстерімен, Беларусь Республикасының заңдарымен және мемлекеттік органдардың қаулыларымен реттелген, ондағы құқықтық нормалар әркелкі заңды күшке ие. Сондықтан көлік қызметінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласындағы қатынастарды реттейтін біртұтас нормативтік-құқықтық актіні құру және қабылдау қажеттігі туындап отыр [13].

ТМД мемлекеттеріндегі көлік заңнамаларына талдау жүргізу нәтижесінде бүгінгі күні көлік саласында қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында арнайы заң Ресейден басқа ТМД-ға қатысушы-мемлекеттердің ешқайсысында қабылданбаған деген қорытындыға келеміз. ТМД мемлекеттерінің кейбіреулерінде көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелері ішінара реттелген.

ТМД-ға қатысушы-мемлекеттердің Парламентаралық Ассамблеясымен қабылданған «Көліктегі қауіпсіздік туралы» модельдік заң «көліктегі қауіпсіздіктің» келесідей анықтамасын береді: ТМД-ға қатысушы-мемлекеттердің көлік қызметі саласындағы ұлттық қауіпсіздігін, көлік қызметінің тұрақтылығын қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін, көлік қызметі саласында ұлттық мүдделерді қанағаттандыратын, адамдардың өмірі мен денсаулығына, мүлігі мен қоршаған ортаға зиянды, экономикалық шығынды болдырмайтын, көлік жүйесінің жағдайы (2-б.) [7].

Аталмыш Модельдік заң көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етудің жалпы құқықтық негіздерін бекітеді, көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етудің мақсаты мен міндеттерін, қағидаларын, субъектілерін анықтайды, көліктегі қауіпсіздікке нұқсан келтіретін қауіп-қатерлердің түрлерін және олардың мазмұнын ашады, көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етудің шараларын (көлік кешені объектілерінің осалдығын бағалау, көлік кешенінің объектілерін санаттарға бөлу, кадр мәселесі, қауіпсіздікті ақпараттандыру, көлік қауіпсіздігін қамтамасыз етуді қаржыландыруды) жан-жақты қарастырады.

Қорытынды

Көлік қауіпсіздігі саласында заңнамалық негізді жетілдіру Қазақстан Республикасының басымдыққа ие міндеттеріне жатқызылады. Өйткені көліктегі қауіпсіздік мемлекетіміздің ұлттық қауіпсіздігінің құрамдас бөлігі болып табылады. Қазақстан Республикасы көлік кешенінің жағдайы мен қауіпсіз жұмысының сапасынан оның халықаралық көліктік қызмет көрсету нарығындағы бәсекеге қабілеті және Қазақстан аумағы арқылы халықаралық транзиттік тасымал легінің артуы тәуелді болады. Сондықтан көлік қызметінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында қолданыстағы заңнаманы жүйелендіру қажет және осыған орай келесідей ұсыныстар беріледі:

1. Көлік қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында мемлекеттік саясаттың мазмұнын анықтайтын негізгі доктриналық құжат — Көлік қауіпсіздігін қамтамасыз ету тұжырымдамасын әзірлеу қажет. Онда көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету шараларын іске асыру бағдарламасы, алдыға қойылатын міндеттері мен мақсаттары, қағидалары, іске асыру тәсілдері мен шаралары, қаржыландыру көздері анықталуы тиіс. Көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етудің төмендегідей басым міндеттері ұсынылады:

- көлік құралы мен инфрақұрылымның қазіргі техникалық талаптарға және халықаралық стандарттарға сәйкес келуі;
- заңнамалық қамтамасыз ету (заңдар, ережелер, стандарттар);
- кадрлық қамтамасыз ету (көлік кешеніне білікті мамандарды әзірлеу);
- көлік кешенінде көліктегі жол-көлік, төтенше оқиғаларын және апаттардың алдын алу және салдарларын жою мен тергеуде инновацияны қолдану.

2. Көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында туындайтын қоғамдық қатынастарды реттейтін ортақ нормативтік-құқықтық акт — «Көліктегі қауіпсіздік туралы» Қазақстан Республикасының Заңын қабылдау қажет. Заңда мемлекеттік көліктегі қауіпсіздік жүйесінің құқықтық негіздері, көліктік қызмет қауіпсіздігінің мақсаты мен қағидалары бекітілуі тиіс. Сонымен бірге Заңда негізгі ұғымдардың анықтамасы; қауіп-қатерлердің түрлері (тәуекел факторлары);

қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша талаптар мен атқарылатын шаралар; субъектілердің құқықтары мен міндеттері, жауапкершіліктері; көліктегі қауіпсіздік саласындағы мемлекеттік басқару, мемлекет пен шаруашылық субъектілері арасында өкілеттікті бөлу; көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша ақпараттық және қаржылық шаралар; кадрлық қамтамасыз ету, т.б. ережелер қамтылуы тиіс.

3. Көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету саласында ұлттық заңнаманы халықаралық шарттардың талаптарына сай үйлестіру, яғни мемлекеттік мүдделерді ескере отырып, халықаралық құқық нормаларын ұлттық заңнамаға имплементациялау қажет.

4. Көліктегі қауіпсіздік дегеніміз — көлік кешенінің адамдардың өмірі мен денсаулығына, қоршаған ортаға зиян, мүлікке шығын келтіретін техногендік, табиғи және әлеуметтік қауіптерден қорғалу жағдайы, көлік құралы мен көлік инфрақұрылымының қазіргі техникалық қауіпсіздік талаптарына сәйкес келуі.

Әдебиеттер тізімі

- 1 Закон Республики Казахстан «О национальной безопасности Республики Казахстан» от 6 января 2012 г. № 527-IV // Казахстанская правда. — 2012. — № 19–20 (26838–26839). — 17 янв.
- 2 Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 г. № 156 // Ведомости Верховного Совета Республики Казахстан. — 1994. — № 15. — Ст. 201.
- 3 *Тлеугалиев И.А.* Обеспечение безопасности на транспорте — приоритетное направление деятельности органов транспортной прокуратуры // Закон и время. — 2013. — № 9 (153). — С. 16–18.
- 4 Федеральный закон Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // СПС «Консультант-Плюс». — 2013.
- 5 Приказы Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 40, 41, 42, 43 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: воздушного; морского и речного транспорта; автомобильного транспорта и дорожного хозяйства; железнодорожного транспорта» // СПС «Консультант-Плюс». — 2013.
- 6 *Войтенко В.П.* Совершенствование законодательства в сфере транспортной безопасности // Транспортная безопасность и технологии. — 2010. — № 1 // [ЭР]. Режим доступа: <http://daily.sec.ru/dailypblshow.cfm?rid=45&pid=25352>
- 7 Постановление Межпарламентской Ассамблеи государств-участников Содружества Независимых Государств № 29–9 от 31 октября 2007 г. «О Модельном законе «О безопасности на транспорте» // СПС «Параграф». — 2013.
- 8 Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // СПС «Консультант-Плюс». — 2013.
- 9 Закон Украины «О транспорте» от 10 ноября 1994 г. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). — 1994. — № 51. — Ст. 446.
- 10 Закон Украины «О железнодорожном транспорте» от 4 июля 1996 г. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). — 1996. — № 40. — Ст. 183.
- 11 Закон Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. № 140-З «Об основах транспортной деятельности» // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. — 2001. — № 2/672. — 20 марта.
- 12 Закон Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-З «О железнодорожном транспорте» // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. — 1999. — № 2/12. — 13 янв.
- 13 *Полецук Л.А.* Проблемы правовой регламентации безопасности транспортной деятельности в Республике Беларусь // Управление в социальных и экономических системах: Материалы XIX Междунар. науч.-практ. конф. г. Минск, 18 мая 2010 г. / Редкол.: Н.В.Суша (предисл.) [и др.]; Минский ин-т управления. — Минск: Изд-во МИУ, 2010. — С. 198, 199.

Г.А.Ильсова

Правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности в Казахстане и странах СНГ

В статье проведен сравнительно-правовой анализ законодательств Республики Казахстан и стран СНГ (Россия, Украина, Беларусь) в области обеспечения безопасности на транспорте. Рассмотрены законы о национальной безопасности, транспорте, об отдельных видах транспорта, подзаконные нормативно-правовые акты, международные конвенции (соглашения) в сфере обеспечения безопасности на транспорте, ратифицированные Республикой Казахстан, Модельный закон СНГ «О безопасности на транспорте». На основе приведенного анализа законодательства показано, что в странах СНГ вопросы обеспечения безопасности на транспорте частично регламентированы в действующих законах о транспорте.

G.A.Ilyasova

The legal problems of transport safety guarantying in Kazakhstan and in CIS countries

The comparative and legal analysis of legislations of the Republic of Kazakhstan and CIS countries (Russia, Ukraine, Belarus) in the sphere of safety on transport is carried out: laws about national security, about transport, about separate means of transport, subordinate legislation, the international conventions (agreements) in the safety sphere on the transport, confirmed by the Republic of Kazakhstan, the Model Law of the CIS «About safety on transport». The analysis of the legislation shows that in CIS countries laws about transport in which safety questions on transport are partially regulated work.

References

- 1 *The Kazakhstan truth*, 17.01.2012, 19–20 (26838–26839).
- 2 *Gazette of the Supreme Soviet of the Republic of Kazakhstan*, 1994, 15, Art. 201.
- 3 Tleugaleev I.A. *The Law and time*, 2013, 09 (153), p. 16–18.
- 4 *The federal law of the Russian Federation as of February 9, 2007, 16-FZ «About transport safety»* // Konsultant-Plus, 2013.
- 5 *The orders of the Ministry of Transport of the Russian Federation as of February 8, 2011, 40, 41, 42, 43 «About the approval of Requirements for transport safety guarantying for various categories of objects of transport infrastructure and means of transport: the air; sea and river transport; motor transport and public road system; railway transport»* // Konsultant-Plus, 2013.
- 6 Voitenko V.P. *Transport safety and technologies*, 2010, 1, [ER]. Access mode: <http://daily.sec.ru/dailytblshow.cfm?rid=45&pid=25352>
- 7 *The resolution of Interparliamentary Assembly of the participating states of the Commonwealth of Independent States No. 29–9 as of October 31, 2007 «About the model law «About Safety on Transport»* // Information system «Paragraph», 2013.
- 8 *The federal law as of January 10, 2003, 17-FZ «About railway transport in the Russian Federation»* // Konsultant-Plus, 2013.
- 9 *The gazette of the Verkhovna Rada of Ukraine (VVR)*, 1994, 51, Art. 446.
- 10 *The gazette of the Verkhovna Rada of Ukraine (VVR)*, 1996, 40, Art. 183.
- 11 *The National list-register of legal acts of the Republic of Belarus* — on March 20, 2001, 2/672.
- 12 *The National list-register of legal acts of the Republic of Belarus* — on January 13, 1999, 2/12.
- 13 Poleshchuk L.A. *Management in social and economic systems: materials of the XIX international scientific and practical conference*, Minsk, on May 18, 2010 / Editorial board: N.V.Susha and others.; Minsk management institute, Minsk: MMI Publ. House, 2010, p. 198–199.