

МРНТИ 10.77.51
УДК 343.346.5
JEL K42

<https://doi.org/10.46914/2959-4197-2026-1-1-108-117>

КУСАИНОВА А.М.,*¹

М.Ю.Н.

*e-mail: al.kussainova23@gmail.com

ORCID ID: 0009-0004-8419-8540

КУЛМУХАНБЕТОВА Б.А.,¹

К.Ю.Н., доцент.

e-mail: b.kulmukhanbetova@gmail.com

ORCID ID: 0000-0001-9852-458X

¹Академия управления МВД,

г. Астана, Казахстан

К ВОПРОСУ О ДЕФИНИЦИИ ПОНЯТИЯ «ПОМЕХИ УПРАВЛЕНИЮ ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ»

Аннотация

Целью данной научной статьи является правовой анализ и выработка единообразного толкования определения «создание помех управлению воздушным судном» (статья 352-1 Уголовного кодекса Республики Казахстан). Задачи: исследовать место данного деяния в системе категорий «общественная безопасность», «авиационная безопасность» и «безопасность полетов»; проанализировать его соотношение с классическими «актами незаконного вмешательства» по международному и национальному праву; выявить правовой пробел и сформулировать определение. Методология включает сравнительно-правовой, формально-юридический и системный анализ норм международных конвенций, уголовного и авиационного законодательства и научной литературы. Проблема исследования заключается в отсутствии законодательного определения понятия «помехи управлению», что создает риски для единообразного толкования и правоприменения новой уголовной нормы. Анализ показал, что данный состав не входит в перечень актов незаконного вмешательства, а представляет собой самостоятельную категорию умышленных действий, непосредственно препятствующих работе экипажа в полете. Результатом работы стало определение помех управлению воздушным судном как общественно опасного последствия умышленных противоправных действий, создающих угрозу безопасности полета. Теоретическая значимость – в развитии понятийного аппарата института охраны транспортной безопасности. Практическая значимость – сформулированное определение может быть использовано правоприменителями для квалификации деяний и отграничения от смежных составов. Введение новой статьи восполняет существующий пробел в правовой науке и правоприменительной практике. Для эффективной ее реализации необходимо определение, предложенное в рамках настоящей статьи, что будет способствовать единообразию судебной практики и усилению защиты безопасности воздушного транспорта.

Ключевые слова: безопасность полетов, авиационная безопасность, общественная безопасность, управление воздушным судном, помехи управлению воздушным судном, акты незаконного вмешательства, транспортная безопасность.

Введение

Противодействие актам незаконного вмешательства в управление воздушным судном представляет собой одну из наиболее актуальных проблем обеспечения безопасности в гражданской авиации. Значимость данной задачи обуславливает необходимость системного и последовательного развития правовых механизмов ее решения, в рамках которых особая роль отводится совершенствованию нормативно-правовой базы. Современные угрозы авиационной безопасности характеризуются высокой динамичностью, технологической сложностью и трансграничным характером, что требует своевременной адаптации уголовно-правовых средств защиты.

Введение законодателем в 2025 г. уголовной ответственности за создание помех управлению воздушным судном путем наведения на воздушное судно лазерных устройств или беспилотных летательных аппаратов (статья 352-1 УК) является закономерным ответом на возникающие вызовы. Однако отсутствие определения данного деяния в нормативных актах создает

существенные трудности для единообразного правоприменения, а также для разграничения данного состава от смежных преступлений против авиационной безопасности. Это повышает риск неоднородной следственной и судебной практики. Особую актуальность проблеме придают участвовавшие инциденты, связанные с лазерным воздействием на экипажи воздушных судов. Доступность подобных технических средств, их широкое распространение и отсутствие у значительной части населения осознания потенциальной опасности таких действий формируют новый спектр угроз безопасности полетов. В большинстве случаев подобные воздействия не приводят к катастрофическим последствиям, однако создают реальные предпосылки для авиационных происшествий, что обуславливает необходимость правового реагирования.

Целью настоящего исследования является анализ содержания понятия «помехи управлению воздушным судном» на основе изучения международных и национальных правовых источников, а также научной литературы с последующей выработкой научно обоснованного определения, способствующего единообразному толкованию и применению статьи 352-1 УК Республики Казахстан.

Авиация является неотъемлемым элементом глобальной транспортной системы, играющим ключевую роль в социально-экономическом развитии. Как отмечено в Концепции по продвижению в обществе идеологии закона и порядка на 2025–2030 гг., преступность постоянно трансформируется под влиянием социально-экономических и технологических факторов [1]. В условиях цифровизации и роста значения транспортной инфраструктуры, отмеченных в Послании Президента Республики Казахстан, обеспечение авиационной безопасности становится одной из приоритетных задач национальной безопасности [2].

Материалы и методы

Методологическую основу работы составляют общенаучные (логический, системный анализ) и частнонаучные (сравнительно-правовой, формально-юридический) методы. Системный метод позволил рассматривать новую норму не изолированно, а во взаимосвязи с иными институтами уголовного и авиационного законодательства, а также с охраняемыми общественными отношениями. Это дало возможность определить место рассматриваемого состава преступления в более широкой системе категорий общественной, авиационной и национальной безопасности.

При помощи логического метода обработаны нормативные и научно-теоретические материалы, что позволило выявить внутренние противоречия и пробелы, а также сформировать последовательное и обоснованное определение анализируемого понятия.

Сравнительно-правовой метод позволил определить место нового состава преступления в существующей правовой системе, проведя детальное сопоставление норм уголовного и авиационного законодательства Республики Казахстан с положениями международных конвенций и подходами, выработанными в зарубежной правовой литературе. Формально-юридический метод использовался для проведения точного, буквального анализа текста правовых норм, выявления их структуры, содержания и потенциальных противоречий.

В эмпирической части исследования использован социологический метод анкетирования сотрудников органов внутренних дел Республики Казахстан. Анкетирование было направлено на выявление уровня осведомленности практических работников о проблематике создания помех управлению воздушными судами, а также на анализ восприятия и практики выявления соответствующих противоправных деяний. Опрос проводился в онлайн-формате и носил анонимный характер, что обеспечило репрезентативность и достоверность полученных данных. Обработка результатов осуществлялась с применением методов описательной статистики, что позволило систематизировать эмпирические данные и использовать их для подтверждения и уточнения теоретических выводов.

Комбинация этих методов позволила не просто описать новую норму, а провести полноценное правовое исследование: выявить проблему (пробел и неопределенность), проанализировать ее в контексте международного и национального права, систематизировать полученные данные и на этой основе предложить научно обоснованное решение – четкое определение, устраняющее неопределенность и служащее целям единообразного правоприменения.

Результаты и обсуждение

Для обеспечения национальных интересов Республики Казахстан необходимо формирование комплекса мер, включающих как защитительные, так и профилактические действия, направленные на обеспечение как национальной безопасности в целом, так и безопасности полетов и авиационной безопасности в частности. Современный подход к обеспечению авиационной безопасности предполагает «приоритет предупредительных и профилактических мер над исключительно репрессивным реагированием, что соответствует общим тенденциям развития уголовной политики и концепции многоуровневого противодействия преступности» [3, с. 40].

В национальном законодательстве «общественная безопасность» определена как «состояние защищенности жизни, здоровья и благополучия граждан, духовно-нравственных ценностей общества от реальных и потенциальных угроз, обеспечивающее целостность и стабильность общества» [4].

Впервые определение «общественная безопасность» в Республике Казахстан закреплено в Концепции общественной и экологической безопасности 1996 г., которое определялось как «состояние защищенности личности, общества и государства от возможных опасностей и угроз, способных нанести им существенный ущерб» [5].

Анализ законодательства свидетельствует, что понятие «общественная безопасность» входит в состав «национальной безопасности», обладающая более широким смысловым содержанием и рассматривается как один из ее разновидностей. Данного мнения придерживается С.К. Амандыкова, которая отнесла «общественную безопасность к одному из элементов национальной безопасности» [6, с. 4]. Вместе с тем применительно к понятиям «безопасность полетов» и «авиационная безопасность», которые обоснованно рассматриваются как ее составная часть, следует учитывать, что в отдельных ситуациях данные категории могут выходить за пределы национальной безопасности. Авиакатастрофы и инциденты способны затрагивать интересы нескольких государств, международных организаций и иностранных граждан, что придает угрозам авиационной безопасности трансграничный характер. В качестве наглядного примера можно привести крушение самолета Азербайджанских авиалиний в городе Актау в декабре 2024 г. [7].

В сфере авиации выделяются две взаимосвязанные, но самостоятельные категории: «безопасность полетов – состояние, при котором риск причинения вреда жизни или здоровью людей или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска» [8]. И «авиационная безопасность – защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства путем реализации комплекса организационных и технических мер» [8].

Если безопасность полетов ориентирована преимущественно на минимизацию случайных или непреднамеренных рисков, то авиационная безопасность сосредоточена на противодействии умышленным противоправным действиям.

Обе данные категории бесспорно входят в состав безопасности воздушного транспорта, которая является многогранной категорией. При этом высокий уровень одного вида безопасности не гарантирует общего состояния защищенности авиационной деятельности, что подтверждается исследованиями в области транспортной безопасности [9, с. 728].

Впервые внимание международного сообщества обращено на акты незаконного вмешательства в деятельность объектов гражданской авиации в г. Токио 1963 г., тогда же подписана Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна, которая установила базовые принципы ответственности за незаконное вмешательство, однако не квалифицировала захват воздушного судна как международное преступление. Уже Гаагской конвенцией 1970 г. закреплен акт незаконного захвата как международное преступление. И только Монреальской конвенцией 1971 г. расширен перечень преступлений, включая акты насилия, разрушения воздушного судна и вмешательства в аэронавигационное оборудование.

После расширения перечня преступлений международными конвенциями, включая насилие, разрушение воздушного судна и вмешательство в аэронавигационное оборудование, ука-

занные «международно-правовые акты обязывают государства закреплять в национальном законодательстве финансирование актов терроризма, включая акты незаконного вмешательства, как преступления и предусмотреть за них ответственность в такой степени, в какой она является соразмерной с тяжестью указанных правонарушений [10, с. 61].

Вместе с тем анализ указанных конвенций показывает, что они ориентированы преимущественно на физические формы вмешательства, характерные для периода их принятия. Дистанционные воздействия, связанные с применением лазерных устройств или беспилотных летательных аппаратов, в них прямо не предусмотрены. Это свидетельствует о необходимости формирования национальных правовых механизмов реагирования.

Термин «акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации» в самом общем виде определен в документе Международной организации гражданской авиации «Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» как «акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации» с приведением открытого перечня таких актов, в том числе: незаконный захват воздушных судов; разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации; захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах и др. [11]. Подобные угрозы оказывают влияние не только на безопасность и защищенность аэропортов, но и на экономическую и политическую стабильность государств [12, с. 142].

Перечень правонарушений, относящихся к актам незаконного вмешательства, закреплен в статье 105 Закона Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации» и практически воспроизводит положения документов Международной организации гражданской авиации, включая:

- ◆ незаконный захват воздушного судна (далее – ВС);
- ◆ разрушение ВС, находящегося в эксплуатации;
- ◆ захват заложников на борту или в аэропорту;
- ◆ насильственное проникновение на борт ВС, в аэропорт или на объекты аэронавигации;
- ◆ помещение на борт ВС опасных устройств;
- ◆ использование ВС как орудия для причинения вреда;
- ◆ сообщение заведомо ложной информации, угрожающей безопасности [8].

В научной доктрине предлагались различные классификации преступлений в авиасфере. Ю.Н. Малеев систематизировал терминологию, выделив такие понятия, как угон, воздушное пиратство, незаконный захват и акты, направленные против безопасности гражданской авиации, объединив их все в общую категорию «акты незаконного вмешательства» [13]. По мнению А.С. Конюховой, в международном праве категория «акты незаконного вмешательства» носит обобщающий характер и охватывает совокупность составов, выражающихся в умышленных противоправных действиях, которые, как правило, совершаются физическими лицами, при этом не исключается возможность их осуществления и со стороны государств [14].

Анализ данного исчерпывающего перечня позволяет сделать важный вывод: состав рассматриваемого правонарушения не относится напрямую к классическим актам незаконного вмешательства, перечисленным в авиационном законодательстве. Это указывает на намерение законодателя охватить иную, возможно, более широкую или специфическую категорию противоправных деяний.

Расширение перечня актов незаконного вмешательства в международном авиационном праве «свидетельствует о признании новых форм угроз, не ограничивающихся классическим захватом или разрушением воздушного судна» [15, с. 77].

В рамках исследования проведено анкетирование сотрудников органов внутренних дел Республики Казахстан с целью выявления уровня осведомленности практических работников о проблематике создания помех управлению воздушными судами и анализа практики выявления соответствующих правонарушений. Опрос осуществлялся в анонимном онлайн-формате, в нем приняли участие 700 сотрудников полиции, представляющих различные подразделения и регионы Республики Казахстан. Большинство респондентов проходили службу в районных подразделениях (72,9%) и имели значительный стаж работы, что позволяет рассматривать полученные данные как практико-ориентированные и репрезентативные.

Результаты анкетирования показали, что 80,3% опрошенных осведомлены об уголовной ответственности за создание помех управлению воздушным судном. В качестве наиболее распространенных источников угроз управлению воздушными судами респонденты указали использование лазерных устройств (25,7%), беспилотных летательных аппаратов (10%), а также несанкционированный доступ в предполетные зоны (9,3%). Указанные данные подтверждают, что в практической деятельности органов внутренних дел преобладают формы противоправного воздействия, не связанные с классическими актами незаконного вмешательства, а выражающиеся в создании условий, затрудняющих нормальное управление воздушным судном.

Полученные эмпирические данные свидетельствуют о том, что на практике сотрудники органов внутренних дел сталкиваются преимущественно с такими формами противоправного воздействия, которые не укладываются в традиционные конструкции актов незаконного вмешательства, закрепленные в международном и национальном авиационном законодательстве. Указанные формы воздействия носят фрагментарный, зачастую трудно выявляемый характер и выражаются не в прямом посягательстве на воздушное судно, а в создании условий, затрудняющих или нарушающих нормальное функционирование системы управления полетом и деятельность экипажа.

В этой связи особую значимость приобретает проблема корректного понятийного определения категории «помех управлению воздушным судном», поскольку отсутствие четкого разграничения между «актами незаконного вмешательства» и иными формами опасного воздействия существенно осложняет как квалификацию деяний, так и выработку эффективных мер профилактики и противодействия.

Проведенный анализ научной литературы и национального законодательства, находящихся в открытом доступе, подтверждает отсутствие определения «помех».

Под «помехами», согласно толковому словарю С.И. Ожегова, понимается «все то, что мешает, препятствует нормальной работе» [16]. В авиационном контексте наиболее близким является понятие «вмешательства» в деятельность авиации.

Для эффективного правоприменения понятия «помех» в юриспруденции требуется комплексное использование знаний инженерного, медицинского и психологического характера, связанных с эксплуатацией воздушных судов и функционированием аэродромной инфраструктуры [17, с. 137].

Исходя из общетехнического понимания «помехи как стороннего возмущающего воздействия, нарушающего нормальное функционирование системы передачи информации и препятствующего корректному приему сигналов» [18, с. 65], данное понятие применимо и к сфере авиации. В научно-технической литературе помехи рассматриваются как «нарушение функционирования электронных систем или устройств, возникающее вследствие воздействия внешних электромагнитных излучений в соответствующем радиочастотном диапазоне, что препятствует их нормальной работе и корректному приему сигналов» [19].

В условиях управления воздушным судном помехи проявляются в виде внешних либо внутренних воздействий на системы связи, навигации, управления и визуального восприятия, которые искажают поступающую пилоту или автоматическим системам информацию, затрудняют принятие управленческих решений и создают угрозу безопасности полета.

Ключевым последствием помех управлению воздушным судном является искажение или блокирование информации, необходимой для принятия управленческих решений экипажем либо автоматическими системами.

Анализ открытой научной литературы и национального законодательства показывает, что единое или общепринятое определение понятия «помех управлению воздушным судном» в имеющихся источниках не прослеживается. Несмотря на развитый понятийный аппарат в области авиационной безопасности, термин «помех управлению» в указанном контексте не получил самостоятельной научной разработки. Вместе с тем в авиационном законодательстве понятие «помехи» применяется фрагментарно и преимущественно в техническом контексте, главным образом при регулировании функционирования радиотехнических и навигационных систем воздушного движения. При этом системного нормативного раскрытия данного термина в аспекте управления воздушным судном не содержится [8]. Анализ документов Международной организации гражданской авиации, напротив, свидетельствует о преобладающем использо-

вании категории «угрозы безопасности полетов», посредством которой охватывается широкий круг факторов и условий, способных негативно повлиять на безопасное выполнение полета. Указанный подход ориентирован не столько на фиксацию отдельных технических сбоев, сколько на выявление и управление потенциальными источниками риска, трансформирующимися в реальные опасности для авиационной деятельности [20].

Снова согласно словарю С.И. Ожегова под «угрозой понимается запугивание, обещание причинить кому-нибудь вред, зло» [16].

В соответствии с положениями Приложения 14 к Конвенции о международной гражданской авиации, любые объекты, расположенные в пределах летной полосы и способные создать угрозу безопасности воздушных судов, подлежат квалификации в качестве препятствий и должны по возможности, устраняться либо минимизироваться. Аналогичный подход применяется и в отношении не аэронавигационных наземных источников света, размещенных вблизи аэродромов и потенциально влияющих на безопасность полетов. Такие источники подлежат устранению, экранированию либо иной технической модификации в целях исключения или снижения опасного воздействия [20].

В авиационном законодательстве помеха рассматривается не как самостоятельное явление, а как результат реализации угроз безопасности полетов, что позволяет интерпретировать создание помех управлению воздушным судном как форму трансформации потенциальной угрозы в фактическое противоправное воздействие на процесс управления полетом.

В условиях управления воздушным судном помехи могут носить различный характер: визуальный (лазерное ослепление), физический (создание препятствий с использованием БПЛА). Современные беспилотные летательные аппараты способны эксплуатироваться на высотах, представляющих опасность для маневров воздушных судов.

Общим последствием таких воздействий является искажение или блокирование информации, необходимой для принятия управленческих решений.

Таким образом, исходя из системного толкования норм УК Республики Казахстан и авиационного законодательства, а также учитывая умышленный характер деяния, предлагается следующее определение: Помехи управлению воздушным судном следует рассматривать как общественно опасное последствие совершения умышленных противоправных действий, заключающееся в возникновении угрозы безопасности полета, обусловленной нарушением либо затруднением нормального функционирования системы управления воздушным судном и деятельности экипажа.

При этом помехи управлению воздушным судном не отождествляются с самим действием (наведением лазерного излучения, использованием беспилотного летательного аппарата и т.п.), а выступают результатом такого воздействия, имеющим самостоятельное уголовно-правовое значение и подлежащим установлению при квалификации деяния.

Заключение

Введение ответственности за создание помех управлению воздушным судном восполняет существовавший правовой пробел. Отсутствие легального определения данного деяния в уголовном и авиационном законодательстве Республики Казахстан формирует правовую неопределенность, затрудняющую единообразное толкование и применение статьи 352-1 УК. Во-первых, анализ международных правовых актов, норм национального законодательства и научных подходов позволил установить, что рассматриваемый состав не относится напрямую к классическим актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, закрепленным в конвенционном и отраслевом регулировании. Это свидетельствует о формировании самостоятельной группы противоправных деяний, направленных не на захват или разрушение воздушного судна, а на создание условий, препятствующих нормальному процессу управления полетом и создающих реальную угрозу безопасности. Во-вторых, проведенный анализ подтвердил, что введение уголовной ответственности за создание помех управлению воздушным судном является своевременным и обоснованным шагом законодателя, направленным на противодействие новым формам угроз авиационной безопасности в условиях технологического развития и усложнения воздушного движения. Установлено, что в нормативных источниках

отсутствует единое и общепринятое понимание категории «помехи управлению воздушным судном». В этой связи предложенное в рамках статьи определение, основанное на системном толковании норм уголовного и авиационного законодательства, а также на общетехническом понимании помех как стороннего воздействия, позволяет восполнить выявленный понятийный пробел. Закрепление данного подхода способствует четкому отграничению рассматриваемого состава от смежных преступлений против авиационной безопасности и обеспечивает более точную квалификацию умышленных противоправных действий, создающих препятствия для пилотирования. В-третьих, практическая значимость полученных выводов заключается в возможности их использования в правоприменительной деятельности органов уголовного преследования и судов, а также при разработке разъяснений и методических рекомендаций. С учетом формирования правоприменительной практики дальнейшее развитие данного института предполагает его всестороннее научное исследование и методическое сопровождение.

Таким образом, формирование четкого и научно обоснованного понимания помех управлению воздушным судном является необходимым условием эффективного применения уголовно-правовых средств защиты авиационной безопасности, укрепления безопасности полетов и реализации приоритетов национальной безопасности Республики Казахстан.

ЛИТЕРАТУРА

- 1 Концепция по продвижению в обществе идеологии закона и порядка на 2025–2030 годы от 1 апреля 2025 года. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2500000200> (дата обращения: 03.12.2025)
- 2 Токаев К.К. Послание Президента Республики Казахстан «Казахстан в эпоху искусственного интеллекта: актуальные задачи и их решения через цифровую трансформацию» от 08 сентября 2025 года. URL: <https://www.akorda.kz/ru/poslanie-glavy-gosudarstva-kasym-zhomarta-tokaeva-narodu-kazahstana-kazahstan-v-epohu-iskusstvennogo-intellekta-aktualnye-zadachi-i-ih-resheniya-cherez-cifrovuyu-transformaciyu-885145> (дата обращения: 03.12.2025)
- 3 Акимжанов Т.К. Профилактика правонарушений как главное направление противодействия современной преступности в Республике Казахстан // Вестник Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им. М. Букембаева. – 2024. – № 1(14). – С. 39–45.
- 4 О национальной безопасности Республики Казахстан: Закон Республики Казахстан от 6 января 2012 года № 527-IV. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1200000527> (дата обращения: 03.12.2025)
- 5 О концепциях общественной и экологической безопасности Республики Казахстан: Распоряжение Президента Республики Казахстан от 30 апреля 1996 года № 2967. Утратило силу распоряжением Президента Республики Казахстан от 5 апреля 2011 года № 471. URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/N960002967_ (дата обращения 03.12.2025)
- 6 Амандыкова С.К. Конституционно-правовые основы национальной безопасности Республики Казахстан // Вестник Карагандинского университета. Серия: Право. – 2012. – № 2(66). – С. 3–8.
- 7 Казахстан готовится завершить расследование крушения самолета AZAL в Актау. Tengrinews.kz. URL: https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/kazakhstan-gotovitsya-zavershit-rassledovanie-krusheniya-587130/?ysclid=mipwb5xd47640251691 (дата обращения: 03.12.2025)
- 8 Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации: Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV. URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339_ (дата обращения: 03.12.2025)
- 9 Elisov L., Ovchenkov N., Gorbanchenko V. The Paradoxes of Aviation Security and Some Approaches to their Formal Description // Transportation Research Procedia. 2021. Vol. 54. P. 726–732.
- 10 Мошняга Л.В., Ермоленко-Князева Л.С. Акты незаконного втручання в діяльність цивільної авіації: теоретико-правовий аналіз // Правовий часопис. – 2024. – № 1. – С. 60–64.
- 11 Документ ИКАО №7300/9 Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года. URL: http://mtc.gov.kz/images/stories/contents/an17_ru.pdf (дата обращения: 03.12.2025)
- 12 Alnuaimi A.A.S., Sharif S.M. Unlawful Interference and Airport Economics: A Conceptual Framework for Enhancing Employee Awareness at Abu Dhabi International Airport // International Journal of Academic Research in Economics and Management Sciences. 2025. Vol. 14(2). P. 140–166.
- 13 Малеев Ю.Н. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Понятийно-терминологический аппарат // Советский ежегодник международного права. – 1973. – С. 249–257.

14 Конюхова А.С. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: система понятий и правовая природа деяний (международно-правовой аспект) // Вестник Московского университета. Серия 11: Право. – 2013. – С. 107–117.

15 Dayetova A.A., Seraliyeva A.M. Historical essay on the formation of legal norms in the field of air traffic safety or operation of air transport // Scientific and practical journal ESJL. 2024. No. 1(6). P. 74–82.

16 Ожегов С. Толковый словарь русского языка. URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ogegova/172398?ysclid=mja7cbj55g94087430> (дата обращения: 17.12.2025).

17 Ölçen O. Securitization and Unlawful Interferences in Civil Aviation // International Journal of Entrepreneurship and Management Inquiries. 2025. Vol. 9(17). P. 136–143.

18 Павлов И.И., Павлова М.С., Гусельников И.А., Тагаков С.С. Общее понятие о помехе в инвариантных системах передачи информации // Colloquium-journal. – 2018. – № 11(22). – Ч. 6. – С. 64–66.

19 Morales-Ferre R., Richter Ph., Falletti E., Fuente A., Lohan E.S. A Survey on Coping with Intentional Interference in Satellite Navigation for Manned and Unmanned Aircraft // IEEE Communications Surveys & Tutorials. 2020. Vol. 22. No. 1(1Q). P. 249–291.

20 Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation. Aerodromes. Volume I. Aerodrome Design and Operations. Ninth Edition. July 2022: Standard by International Civil Aviation Organization. URL: https://www.bazl.admin.ch/dam/de/sd-web/PzvzqQpFptul/icao_annex_14_aerodromesvolumei-aerodromedesignandoperations.pdf (accessed: 30.12.2025)

REFERENCES

1 Концепција по prodvizheniju v obshhestve ideologii zakona i porjadka na 2025–2030 gody ot 1 aprelja 2025 goda. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2500000200> (data obrashhenija: 03.12.2025). (In Russian)

2 Tokaev K.K. Poslanie Prezidenta Respubliki Kazahstan «Kazahstan v jepohu iskusstvennogo intellekta: aktual'nye zadachi i ih reshenija cherez cifrovuju transformaciju» ot 08 sentjabrja 2025 goda. URL: <https://www.akorda.kz/ru/poslanie-glavy-gosudarstva-kasym-zhomarta-tokaeva-narodu-kazahstana-kazahstan-v-epohu-iskusstvennogo-intellekta-aktualnye-zadachi-i-ih-resheniya-cherez-cifrovuyu-transformaciju-885145> (data obrashhenija: 03.12.2025). (In Russian)

3 Akimzhanov T.K. (2024) Profilaktika pravonarushenij kak glavnoe napravlenie protivodejstvija sovremennoj prestupnosti v Respublike Kazahstan // Vestnik Aktjubinskogo juridicheskogo instituta MVD Respubliki Kazahstan im. M. Bukenbaeva. No. 1(14). P. 39–45. (In Russian)

4 O nacional'noj bezopasnosti Respubliki Kazahstan: Zakon Respubliki Kazahstan ot 6 janvarja 2012 goda No. 527-IV. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1200000527> (data obrashhenija: 03.12.2025). (In Russian)

5 O koncepcijah obshhestvennoj i jekologicheskoy bezopasnosti Respubliki Kazahstan: Rasporjazhenie Prezidenta Respubliki Kazahstan ot 30 aprelja 1996 goda No. 2967. Utratilo silu rasporjazheniem Prezidenta Respubliki Kazahstan ot 5 aprelja 2011 goda No. 471. URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/N960002967_ (data obrashhenija 03.12.2025). (In Russian)

6 Amandykova S.K. (2012) Konstitucionno-pravovye osnovy nacional'noj bezopasnosti Respubliki Kazahstan // Vestnik Karagandinskogo universiteta. Serija: Pravo. No. 2(66). P. 3–8. (In Russian)

7 Kazahstan gotovitsja zavershit' rassledovanie krushenija samoleta AZAL v Aktau. Tengrinews.kz. URL: https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/kazahstan-gotovitsya-zavershit-rassledovanie-krusheniya-587130/?ysclid=mipwb5xd47640251691 (data obrashhenija: 03.12.2025). (In Russian)

8 Ob ispol'zovanii vozdušnogo prostranstva Respubliki Kazahstan i dejatel'nosti aviicii: Zakon Respubliki Kazahstan ot 15 ijulja 2010 goda No. 339-IV. URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339_ (data obrashhenija: 03.12.2025). (In Russian)

9 Elisov L., Ovchenkov N., Gorbanchenko V. (2021) The Paradoxes of Aviation Security and Some Approaches to their Formal Description // Transportation Research Procedia. Vol. 54. P. 726–732. (In English)

10 Moshnyaga L.V., Ermolenko-Knyazeva L.S. (2024) Akti nezakonnoho vtruchannya v diyal'nist' civil'noi aviicii: teoretiko-pravovij analiz // Pravovij chasopis. No 1. P. 60–64. (In Ukrainian)

11 Dokument IKAO No. 7300/9 Prilozhenie 17 k Konvencii o mezhdunarodnoj grazhdanskoj aviicii ot 7 dekabrja 1944 goda. URL: http://mtc.gov.kz/images/stories/contents/an17_ru.pdf (data obrashhenija: 03.12.2025). (In Russian)

12 Alnuaimi A.A.S., Sharif S.M. (2025) Unlawful Interference and Airport Economics: A Conceptual Framework for Enhancing Employee Awareness at Abu Dhabi International Airport // International Journal of Academic Research in Economics and Management Sciences. Vol. 14(2). P. 140–166. (In English)

13 Maleev Ju.N. (1973) Akty nezakonnoho vmeshatel'stva v dejatel'nost' grazhdanskoj aviicii. Ponjatijno-terminologicheskij apparat // Sovetskij ezhegodnik mezhdunarodnogo prava. P. 249–257. (In Russian)

14 Konjuhova A.S. (2013) Akty nezakonnogo vmeshatel'stva v dejatel'nost' grazhdanskoj aviacii: sistema ponjatij i pravovaja priroda dejanij (mezhdunarodno-pravovoj aspekt) // Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija 11: Pravo. P. 107–117. (In Russian)

15 Dayetova A.A., Seraliyeva A.M. (2024) Historical essay on the formation of legal norms in the field of air traffic safety or operation of air transport // Scientific and practical journal ESJL. No. 1(6). P. 74–82. (In English)

16 Ozhegov S. Tolkovyj slovar' russkogo jazyka. URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ogegova/172398?ysclid=mja7cbj55g94087430> (data obrashhenija: 17.12.2025). (In Russian)

17 Ölçen O. (2025) Securitization and Unlawful Interferences in Civil Aviation // International Journal of Entrepreneurship and Management Inquiries. Vol. 9(17). P. 136–143. (In English)

18 Pavlov I.I., Pavlova M.S., Gusel'nikov I.A., Tagakov S.S. (2018) Obshee ponjatie o pomehe v invariantnyh sistemah peredachi informacii // Colloquium-journal. No. 11(22). Part. 6. P. 64–66. (In Russian)

19 Morales-Ferre R., Richter Ph., Falletti E., Fuente A., Lohan E.S. (2020) A Survey on Coping with Intentional Interference in Satellite Navigation for Manned and Unmanned Aircraft // IEEE Communications Surveys & Tutorials. Vol. 22. No. 1(1Q). P. 249–291. (In English)

20 Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation. Aerodromes. Volume I. Aerodrome Design and Operations. Ninth Edition. July 2022: Standard by International Civil Aviation Organization. URL: https://www.bazl.admin.ch/dam/de/sd-web/PzvzqQpFptul/icao_annex_14_aerodromesvolumei-aerodromedesignandoperations.pdf (accessed: 30.12.2025). (In English)

КУСАИНОВА А.М.,*¹

З.Ф.М.

*e-mail: al.kussainova23@gmail.com

ORCID ID: 0009-0004-8419-8540

КУЛМУХАНБЕТОВА Б.А.,¹

З.Ф.К., доцент.

e-mail: b.kulmukhanbetova@gmail.com

ORCID ID: 0000-0001-9852-458X

¹ПМ Басқару академиясы,

Астана қ., Қазақстан

«ӘУЕ КЕМЕСІН БАСҚАРУҒА КЕДЕРГІ КЕЛТІРУ» ҰҒЫМЫНЫҢ ДЕФИНИЦИЯСЫ МӘСЕЛЕСІНЕ

Андатпа

Бұл ғылыми мақаланың мақсаты «Әуе кемесін басқаруға кедергі келтіру» анықтамасының (Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 352-1-бабы) және бірыңғай түсіндірмесін әзірлеу және құқықтық талдау жасау болып табылады. Мақсаты: бұл әрекеттің «қоғамдық қауіпсіздік», «авиациялық қауіпсіздік» және «ұшу қауіпсіздігі» санаттары ішіндегі орнын зерттеу; оның халықаралық және ұлттық құқық бойынша классикалық «заңсыз араласу актілерімен» байланысын талдау; құқықтық олқылықты анықтау және анықтамасын тұжырымдау. Әдістеме – халықаралық конвенциялардың, қылмыстық және авиациялық заңнаманың, ғылыми әдебиеттердің нормаларын салыстырмалы-құқықтық, формальды-құқықтық және жүйелі талдау нормаларын қамтиды. Зерттеудің мәселесі – «Әуе кемесін басқаруға бөгеуіл жасау» ұғымының заңнамалық анықтамасының болмауын қамтиды, бұл – жаңа қылмыстық норманы құқықтық қолдану және бірыңғай түсіндіру үшін қауіп төндіреді. Талдау көрсеткендей, бұл аталған құрам заңсыз араласу актілерінің тізіміне кірмейді, бірақ ұшу кезінде экипаждың жұмысына тікелей кедергі келтіретін қасақана әрекеттердің тәуелсіз санатын білдіреді. Жұмыс нәтижесінде, ұшу қауіпсіздігіне қауіп төндіретін, әуе кемесін басқаруға бөгеуіл жасауды қоғамдық қауіп төндіретін қасақана құқыққа қайшы әрекеттердің салдары ретінде анықтау болып табылады. Теориялық маңызы – көлік қауіпсіздігін қорғау институтының тұжырымдамалық аппаратын әзірлеу. Практикалық маңызы – тұжырымдалған анықтаманы құқыққорғау органдары аралас құрамдарды шектеуде және іс-әрекеттерді саралауда пайдалана алады. Жаңа баптың енгізілуі – құқықтық ғылым мен құқық қорғау тәжірибесіндегі бар олқылықты толтырады. Оны тиімді енгізу үшін осы баптың шеңберінде ұсынылған анықтама қажет, ол сот тәжірибесіндегі бірізділікті арттырады және әуе көлігінің қауіпсіздігін қорғауды күшейтеді.

Тірек сөздері: ұшу қауіпсіздігі, авиациялық қауіпсіздік, қоғамдық қауіпсіздік, әуе кемелерін басқару, әуе кемелерін басқаруға кедергі келтіру, заңсыз араласу актілері, көлік қауіпсіздігі.

KUSSAINOVA A.M.,*¹

m.l.s.

*e-mail: al.kussainova23@gmail.com

ORCID ID: 0009-0004-8419-8540

KULMUKHANBETOVA B.A.,¹

c.l.s., associate professor.

e-mail: b.kulmukhanbetova@gmail.com

ORCID ID: 0000-0001-9852-458X

¹Management Academy of the Ministry of Internal Affairs,
Astana, Kazakhstan

ON THE ISSUE OF DEFINING THE CONCEPT OF «INTERFERENCE WITH AIRCRAFT CONTROL»

Abstract

The purpose of this study is to conduct a legal analysis and develop a uniform interpretation of the concept of “interference with aircraft control” (Article 352-1 of the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan), introduced as an independent offence in 2025. The research examines the place of this act within the system of public safety, aviation safety, and flight safety, analyzes its correlation with classical acts of unlawful interference under international and national law, identifies a legislative gap, and formulates a legal definition. The methodological framework is based on comparative, formal-legal, and systematic analysis, allowing for the comparison of criminal and aviation legislation, international conventions (Tokyo, Hague, and Montreal), and scientific literature. The key problem addressed is the absence of a statutory definition of this concept, which creates risks of inconsistent interpretation and enforcement. The analysis shows that this offence is not included in the statutory list of acts of unlawful interference but constitutes an independent category of intentional actions directly affecting the crew’s work during flight. The main result is a proposed legal definition that can be used to qualify offences and distinguish them from related crimes, thereby strengthening air transport safety.

Keywords: flight safety, aviation safety, public safety, aircraft control, interference with aircraft control, acts of unlawful interference, transport security.

Дата поступления статьи в редакцию: 14.01.2026