

Н.В. Сидорова, К.Ж. Магдатова, Д.Ш. Мейрманова

*Карагандинский экономический университет Казпотребсоюза, Казахстан
(E-mail: nsidorova75@mail.ru)*

Правовые основы становления и развития транспортной прокуратуры Казахстана

В статье рассмотрены правовые основы становления и развития транспортной прокуратуры Казахстана. Целью настоящего исследования является определение историко-правовых предпосылок создания и функционирования транспортной прокуратуры как специализированного органа системы органов прокуратуры Казахстана. Основной акцент сделан на исследование архивных материалов, отражающих основные этапы специализации органов прокуратуры Казахстана по надзору на транспорте. Методологическую основу настоящей работы составили системные подходы к изучению правовых актов, отражающих историю развития транспортной прокуратуры, а также общенаучные методы познания. Проведенное исследование позволило сделать вывод о том, что транспортная прокуратура создавалась, исходя из потребностей развития экономики, общества и государства. Исследование становления и развития транспортной прокуратуры Республики Казахстан позволило авторам обосновать историческое предназначение данного органа и его место в системе органов прокуратуры через призму необходимости выполнения функций, возложенных на транспортную прокуратуру в соответствии с законодательством Республики Казахстан и потребностями общества. Исследование исторических аспектов становления и развития органов транспортной прокуратуры позволяет сформулировать выводы и предложения, направленные на совершенствование правовых и организационных основ деятельности.

Ключевые слова: транспортная прокуратура, история транспортной прокуратуры, правовые основы, становление транспортной прокуратуры, развитие транспортной прокуратуры, архивные материалы, специализированная прокуратура, периодизация.

Введение

В современный период реализовываются различные стратегические проекты и программы, направленные на модернизацию и развитие отечественной инфраструктуры, в том числе и транспортного сектора, в этой связи актуализируется роль органов государства, в поле зрения которых должна находиться полная и качественная их реализация. К числу таких органов можно отнести транспортную прокуратуру Республики Казахстан, которая в установленных законом пределах и формах осуществляет высший надзор за соблюдением законности на транспорте.

Транспортная прокуратура Казахстана прошла длительный путь своего становления и развития, при этом в различные временные отрезки деятельность данного органа оценивалась неоднозначно, от безусловного обоснования ее целесообразности и эффективности до полярного отрицания необходимости специализации прокуратуры в данном направлении деятельности. Сегодня Главная транспортная прокуратура Республики Казахстан — ведущее звено в системе органов прокуратуры Республики Казахстан.

Исследование становления и развития транспортной прокуратуры Республики Казахстан позволило авторам обосновать историческое предназначение данного органа и его место в системе органов прокуратуры через призму необходимости выполнения функций, возложенных на транспортную прокуратуру, в соответствии с законодательством Республики Казахстан и потребностями общества.

Методы исследования

Методической основой исследования при написании настоящей статьи послужили общенаучные методы познания, а также методы историко-правового и сравнительно-правового анализа. Выбранные методы позволили комплексно исследовать основные этапы становления и развития транспортной прокуратуры. Непосредственному анализу были подвергнуты материалы Центрального государственного архива Республики Казахстан, а также архивные материалы Главной транспортной прокуратуры Республики Казахстан.

Обсуждение

До начала XX в. на территории Казахстана преобладал гужевой, местами вьючный транспорт. Первыми железными дорогами Казахстана были узкоколейные линии Покровская Слободка–Уральск (1893 г.), Урбах–Астрахань (1897 г.), Орленок–Кара-Куча (1896 г.), Оренбург–Ташкент (1906 г.). Общая протяженность дорог в Казахстане составила 2081 км, большинство линий было тупиковыми, а участки магистралей Оренбург–Ташкент, Урбах–Астрахань — транзитными. Вместе с тем они имели большое значение для Казахстана. Так, например, большое влияние на экономическое развитие региона оказала Ташкентская железная дорога [1; 17].

Специализация органов прокуратуры в области надзора за исполнением законов на транспорте началась с момента учреждения советской прокуратуры, которая с самого начала строилась применительно к структуре железнодорожного транспорта. Уже в Положении «О прокурорском надзоре», принятом ВЦИК 28 мая 1922 г., содержалось требование о специализации военной и общей прокуратуры по надзору за исполнением законов на железнодорожном и водном транспорте [2; 215].

После Октября 1917 г. одна часть Казахстана входила в Астраханскую губернию, другая — в Туркестанскую АССР, третья — в территорию Сибревкома. Только 10 июля 1919 г. Декретом Совета народных комиссаров РСФСР был образован Революционный комитет по управлению Казахским краем (военревком), который выполнял все функции, присущие органам государственной власти и управления. В соответствии с этим Декретом Казахстан вошел в состав РСФСР, а это значило, что на него распространялись все российские законы [1; 18], в том числе касающиеся прокуратуры.

Если сделать экскурс к истокам создания прокуратуры, следует отметить, что к компетенции российской прокуратуры еще с момента ее создания относился надзор за центральными органами исполнительной власти. Образованный Петром I Сенат осуществлял функции, которые позднее были распределены между Государственным советом, Кабинетом министров и Сенатом. Первый законодательный акт о прокуратуре — Указ Петра I от 12 января 1722 г. гласил: «Быть при Сенате генерал-прокурору». В Указе от 27 апреля 1722 г. «О должности генерал-прокурора» генерал-прокурору вменялось в обязанность «накрепко смотреть, чтоб в Сенате не на столе только дела вершились, но самим действием по указам исполнялись». При нарушении законов Сенатом генерал-прокурор был обязан предложить последнему устранить их, а если не послушает, «протестовать и оное дело остановить» [3; 6].

Еще до создания централизованной системы советской прокуратуры действовали военно-транспортные трибуналы, при народных комиссариатах путей сообщения, а также при управлениях каждой из железных дорог РСФСР. На них возлагалось «ничем не ограниченное право в определении меры репрессии», производство предварительного следствия осуществляли следственные комиссии, поддержание обвинения возлагалось на коллегия обвинителей в составе трех человек [4; 69].

В 1921 г. подсудность военно-транспортных трибуналов была ограничена исключительно делами о преступлениях рабочих и служащих железнодорожного и водного транспорта, если в результате деятельности последних транспорту был причинен ущерб [5; 81]. После создания прокуратуры, при военно-транспортных трибуналах были учреждены должности военных прокуроров, на которых возлагалось право осуществлять функции надзора в отношении учреждений и должностных лиц железнодорожного транспорта.

Военные прокуроры военно-транспортных трибуналов имели полномочия: входить с представлением в органы и учреждения железнодорожного и водного транспорта об отмене или изменении изданных ими незаконных распоряжений; опротестовывать указанные выше распоряжения через прокурора республики в Совет народных комиссаров или Президиум ВЦИК; возбуждать уголовное преследование против должностных и частных лиц по собственной инициативе, а также по жалобам и заявлениям; осуществлять надзор за производством дознания и предварительного следствия, давать указания; разрешать вопросы о придании суду и прекращении уголовного дела; участвовать в распорядительном заседании суда; поддерживать обвинение в суде; опротестовывать приговоры и решения суда; проверять правильность содержания под стражей [6; 102].

В 30-е годы, в связи с ростом темпов развития экономики, увеличился объем грузовых и пассажирских перевозок, возросла роль транспорта в экономике государства. В 1921–1924 гг. в Казахстане построено 457 км новых железных дорог. В 1925–1932 гг. введены в эксплуатацию новые железнодорожные линии: Петропавловск–Кокчетав–Боровое (264 км), Туркестано-Сибирская магистраль (Турксиб), железнодорожная линия Боровое–Акмолинск–Караганда. Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана к 1940 г. составила 658 км [1; 21].

Однако уже в те времена было очевидно, что система организации транспорта не совпадает с административно-территориальным устройством. На объединенном Пленуме ЦК и ЦКК ВКП (б), состоявшемся 17–21 декабря 1930 г., было отмечено, что отставание железнодорожного транспорта сдерживает развитие экономики [7; 511–520]. В то же время росла роль транспорта в народном хозяйстве страны, что требовало усиления борьбы с преступлениями, совершаемыми на транспорте. Поэтому в целях приближения рассмотрения дел об этих преступлениях к месту совершения и ускорения производства по ним, Постановлением ЦИК и СНК СССР «О железнодорожных линейных судах» от 27 ноября 1930 г. на железнодорожном транспорте созданы железнодорожные линейные суды, которые образуются по месту нахождения железных дорог и подчинены Верховным Судам союзных республик [8; 200]. В данном Постановлении указывалось на специализацию в этой области органов прокурорского надзора, то есть расследование дел о преступлениях, подсудных железнодорожным линейным судам, производится специальными следователями, а прокурорский надзор по указанным делам осуществляется специальными прокурорами, выделяемыми для этого соответствующей краевой, областной прокуратурой [8; 601].

Таким образом, было положено начало созданию транспортных прокуратур в системе наркоматов юстиции союзных республик. Создание транспортных прокуратур означало не просто рождение структурного подразделения, а возникновение новой системы органов с конкретными задачами, функциями, компетенцией по обеспечению законности на транспорте.

Однако на первых порах деятельность железнодорожных прокуроров не давала ощутимых результатов. Поэтому, вскоре после учреждения прокуратуры СССР, Постановлением ЦИК и СНК СССР от 27 августа 1933 г. [8; 200] транспортные прокуратуры переданы из системы народных комиссариатов юстиции в систему Верховного Суда и Прокуратуры СССР, где и был создан Отдел транспортной прокуратуры, реорганизованный затем в Главную транспортную прокуратуру, осуществляющую непосредственное организационное и оперативное руководство транспортными прокуратурами союзных республик [9; 252].

Постановлением ЦИК и СНК СССР от 7 июня 1934 г. «Об организации водных транспортной прокуратуры» были созданы водные транспортные прокуратуры морских и речных бассейнов, руководство которыми осуществляла Главная прокуратура водного транспорта [10; 251].

Изучение архивных материалов и законодательных актов того времени позволило установить, что в Казахстане прокуратура была учреждена 13 июля 1932 г. Постановлением 3 сессии КазЦИК 2-го созыва, утвердившим Положение «О прокурорском надзоре» [11; 18]. На прокуратуру КазАССР были возложены следующие полномочия: осуществление от имени государства надзора за законностью деятельности всех органов власти, хозяйствующих учреждений, общественных организаций путем возбуждения уголовного преследования и опротестования нарушающих закон постановлений; наблюдение за деятельностью органов дознания и предварительного следствия; поддержание обвинения в суде; наблюдение за правильностью содержания задержанных.

Согласно принятой дополнительной 13-й статье в Положении «О прокурорском надзоре», военные прокуроры, состоящие при военно-транспортных трибуналах, действующих на территории КазАССР, оставаясь в прямом подчинении помощнику прокурора Российской республики, работают в контакте с прокурором КазАССР, сообщая ему в целях информации периодические отчеты о своей деятельности и доставляя требуемые сведения о положении и обстоятельствах дел, находящихся в их производстве, поскольку деятельность названного военно-транспортного трибунала выполняется в территориальных пределах Казахской Республики [11; 49].

В документах Центрального государственного архива Республики Казахстан прокуратура Туркестано-Сибирской железной дороги упоминается с 1934 г., кроме того, в приказе НКЮ Киргизской АССР по прокурорскому надзору имеется указание на водную прокуратуру Балхаш-Илийского бассейна [12; 65].

Прокурор Туркестано-Сибирской железной дороги обслуживал Турксиб протяженностью 3200 км железной дороги. Участки прокуратуры располагались на территории трех союзных республик: Казахстана, РСФСР, Киргизии. Для обеспечения работы прокуратуры на каждом отделении дороги были созданы прокуратуры: Алма-Атинского, Аягузского, Джамбулского, Защитинского, Матайского, Пишпекского, Семипалатинского, Рубцовского, Павлодарского, Усть-Каменогорского, Чуйского участков железной дороги [13; 10].

Особые условия окраинной Казахской республики, отсталой в то время во всех отношениях, сказались и на организации транспортной прокуратуры. Ощущался огромный недостаток квалифициро-

ванных работников, вызванный неграмотностью большинства населения [14; 11]. Не могло не влиять на решение организационных вопросов деятельности транспортной прокуратуры ограниченность материальных и денежных ресурсов. Поэтому организационный период становления транспортной прокуратуры Казахстана значительно затянулся.

Согласно приказу по прокуратуре СССР от 1 июня 1938 г. № 574/25 с, прокурор Туркестано-Сибирской железной дороги осуществлял следующие полномочия: участие в работе суда, общий надзор, рассмотрение жалоб и заявлений граждан [15; 15, 16, 26, 30, 76, 77].

Несмотря на несовершенство структуры транспортной прокуратуры, нельзя не отметить, что уже в то время были правильно, в общем, выделены структурные подразделения, в основу чего легли основные направления деятельности транспортной прокуратуры.

Изучение архивных документов показало, что в работе транспортных прокуроров Туркестано-Сибирской железной дороги существовал ряд недостатков, на которые неоднократно указывал Главный транспортный прокурор в своих директивах, в частности на:

- неудовлетворительную борьбу с крушениями на Турксибе, т.е. на ряд крушений транспортные прокуроры вовсе не выезжают, а если выезжают, то с большим опозданием, установленный трехдневный срок следствия не соблюдается, для расследования крушений не привлекаются территориальные прокуроры;

- прокуратура дороги не реагирует на грубые нарушения закона, допускаемые линейным судом;
- транспортные прокуроры не присутствуют на допросах обвиняемых;
- обвинительные заключения в ряде случаев не утверждаются прокурорами дороги;
- указание о принятии участия в судебном разбирательстве не выполняется [16; 99, 100].

Правовое регулирование организации и деятельности прокуратуры Казахстана советского периода не имело принципиальных отличий от других республик и Союза ССР в целом [3; 9].

К 1940 г. транспортная прокуратура КазССР осуществляла свою деятельность в следующих направлениях: следственная работа, надзор за органами милиции, судебный надзор по уголовным делам, судебный надзор по гражданским делам, надзор за местами заключения, общий надзор, работа по специальным делам.

Согласно отчету о работе прокуратуры Туркестано-Сибирской железной дороги за 1940 г., в порядке общего надзора вынесено 38 представлений, из них удовлетворено 18 (47 %); просмотрено 1726 приказов о наложении дисциплинарного взыскания, по ним вынесено 75 протестов, из них удовлетворено 25 (33 %); просмотрено 321 иных приказов и инструкций, по ним вынесено 197 протестов, из которых удовлетворено — 63 (31 %) [17; 2]. Анализ приведенных данных показывает, что в целом работа в данном направлении велась удовлетворительно, однако еще на низком уровне оставался контроль за исполнением решений транспортных прокуроров. В порядке судебного надзора, количество дел рассмотренных в подготовительном заседании суда, составило в линейном суде — 227, в народном суде — 754; из них с участием транспортного прокурора соответственно — 227 и 672; вынесено протестов — 10 и 17; рассмотрено дел в судебном заседании — в линейном суде — 162, в народном суде — 121; из них поддержано обвинение транспортным прокурором, соответственно 127 и 120 [17; 2].

В годы Великой Отечественной войны внесены существенные изменения в структуру и характер деятельности транспортной прокуратуры. В связи с переводом железнодорожного и водного транспорта на военное положение Приказом прокурора СССР ПР-144/с от 29 декабря 1941 г. органы прокуратуры железнодорожного транспорта Омской, Карагандинской, Туркестано-Сибирской, Пермской и Ашхабадской дорог преобразованы в Военные прокуратуры соответствующих дорог [18; 45].

Руководство работой военных прокуратур железнодорожного транспорта с первых дней войны осуществляла Главная военная прокуратура Красной Армии. В январе 1942 г. была создана Главная военная прокуратура железнодорожного транспорта. Транспортная прокуратура осуществляла общий надзор за бесперебойной доставкой на фронт войск, вооружения, боеприпасов, продовольствия, за вывозом фабрик, заводов на восток, за эвакуацией населения в тыл; принимала меры к борьбе с хищениями грузов, простоями воинских вагонов. Дезорганизация работы железнодорожного транспорта, как в районах военных действий, так и в тылу, возлагала на военные прокуратуры железных дорог обязанности по проверке в порядке общего надзора соблюдения законов об охране железнодорожных объектов. После окончания Великой Отечественной войны военные прокуратуры железнодорожного транспорта преобразованы в Прокуратуры железнодорожного транспорта [19; 47, 48].

Определенные изменения в системе транспортной прокуратуры произошли в июне 1953 г., когда, в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета от 24 июня 1953 г. «Об объединении линейных судов железнодорожного и водного транспорта», Приказом Генерального прокурора СССР № 162 от 27 июня 1953 г. транспортные железнодорожные и водные прокуратуры были объединены в одну транспортную прокуратуру КазССР [20; 55]. В связи с объединением транспортных прокуратур в Казахстане произведены следующие преобразования в системе транспортной прокуратуры:

– прокуратуры Туркестано-Сибирской железной дороги и Верхне-Иртышского бассейна были объединены в Алма-Атинскую транспортную прокуратуру;

– прокуратура Защитинского участка Туркестано-Сибирской железной дороги и прокуратура Усть-Каменогорского участка Верхне-Иртышского бассейна объединены в Усть-Каменогорскую транспортную прокуратуру участка;

– была организована прокуратура Семипалатинского участка Верхне-Иртышского бассейна.

В результате данной реорганизации Алма-Атинской транспортной прокуратуре были подчинены:

– транспортные прокуратуры участков Туркестано-Сибирской железной дороги: Алма-Атинского, Аягузского, Джамбулского, Матайского, Рубцовского, Пишпекского;

– транспортные прокуратуры Верхне-Иртышского бассейна: Павлодарского, Семипалатинского участков;

– Усть-Каменогорская транспортная прокуратура.

Прокуратура Карагандинской железной дороги с подчиненными ей прокуратурами была оставлена без изменений [21; 124].

Сохранен централизованный принцип организации управления органами транспортной прокуратуры. В составе Генеральной прокуратуры СССР организован отдел Главной транспортной прокуратуры, на всех железнодорожных и водных участках — транспортные прокуратуры с подчинением транспортным прокурорам союзных республик.

В 1955 г. Алма-Атинская транспортная прокуратура была переименована в Транспортную прокуратуру Туркестано-Сибирской железной дороги, а Усть-Каменогорская транспортная прокуратура — в транспортную прокуратуру Защитинского участка Туркестано-Сибирской железной дороги [22; 160]. К этому году сложилась следующая система транспортной прокуратуры:

– Главная транспортная прокуратура СССР, в которой функционировали отделы: общего надзора, по надзору за следствием и дознанием в органах МВД, уголовно-судебного надзора, следственный, контрольно-инспекторский, кадровый;

– транспортные прокуратуры союзных республик, округов, железных дорог, водных бассейнов, объединенные (железнодорожные и водные) транспортные прокуратуры;

– транспортные прокуратуры железнодорожных участков, транспортные прокуратуры водных участков и объединенные транспортные прокуратуры участков.

В связи с упразднением в 1957 г. по прокуратуре Туркестано-Сибирской железной дороги ряда участков (Аягузского, Джамбулского, Семипалатинского) надзор за соблюдением законов на транспорте осуществлялся в следующих территориальных пределах:

– в Рубцовой транспортной прокуратуре — Рубцовское отделение дороги — в пределах границ Верхне-Иртышского пароходства от пристани Павлодар со всеми объектами до государственной границы Китая, включая пристань Усть-Каменогорск, Семипалатинский аэропорт, строительное управление № 905 и все строительные участки;

– в Алма-Атинской транспортной прокуратуре — в пределах Алма-Атинского отделения дороги, Аягузского отделения дороги со всеми учреждениями и объектами, Аягузский аэропорт, Балхаш-Илийское пароходство, строительство Актогай – государственной границы, строительные участки, расположенные в пределах железных дорог г. Алма-Аты;

– в Защитинской транспортной прокуратуре — в пределах Защитинского отделения дороги, строительные участки, Усть-Каменогорский аэропорт;

– в Сары-Шаганской транспортной прокуратуре — в пределах Сары-Шаганского и Джамбулского отделения дороги, Джамбульский аэропорт и все строительные участки [23; 156, 157].

В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР № 631 от 13 июня 1958 г. «Об организации Казахской железной дороги» транспортная прокуратура Туркестано-Сибирской железной дороги переименована в Казахскую транспортную прокуратуру [24; 132]. В соответствии с Постановлением и Приказом Генерального прокурора № 349-л и 350-л от 25 июня 1959 г. была уп-

разднена Прокуратура Карагандинской железной дороги с передачей ее функций Казахской транспортной прокуратуре [25; 183–186], утвержден штат Казахской транспортной прокуратуры в количестве 50 единиц: в Казахской транспортной прокуратуре — прокурор 1 единица, помощник прокурора — 3 единицы, старший следователь — 1 единица, бухгалтер — 1 единица, курьер — 1 единица, водитель — 1 единица; в транспортных прокуратурах участков дорог штат по три единицы — прокурор — 1 единица, следователь 1 единица, секретарь-машинистка — 1 единица.

В подчинении Казахской транспортной прокуратуры в 1958 г. находились транспортные прокуроры: Актюбинского, Алма-Атинского, Гурьевского, Пишпекского, Джамбулского, Аягузского, Защитинского, Кзыл-Ординского, Акмолинского, Кушмурунского участков дороги [25; 183–186].

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 марта 1960 г. «Об упразднении транспортной прокуратуры» в системе Прокуратуры СССР упразднена транспортная прокуратура, а ее функции возложены на территориальные органы прокуратуры союзных республик [26; 48–50].

После расформирования транспортной прокуратуры эффективность прокурорского надзора на транспорте снизилась, вследствие незнания территориальными прокурорами специфики работы транспорта, отсутствия опыта работы в данной сфере и единых, выработанных в новых условиях методов и форм надзора.

Принятие решения об упразднении транспортной прокуратуры не было оправданным. Многие участки работы транспорта практически выпали из поля зрения территориальных прокуратур, что отразилось на эффективности надзора за расследованием уголовных дел в органах внутренних дел на транспорте. Данные трудности возникли из-за линейного несоответствия построения транспортных предприятий, в том числе и органов внутренних дел на транспорте, и территориальных прокуратур, так как железные дороги проходят через территорию нескольких областей. В результате надзор на железной дороге осуществлялся сразу несколькими территориальными прокурорами, которые редко согласовывали свои действия при его осуществлении.

Так, в Обзоре работы органов прокуратуры за исполнением законодательства об охране грузов на железнодорожном транспорте указано, что проверки, проводимые лишь в отдельных подразделениях железной дороги, не дают должного результата, потому что не отражают состояния законности на дороге в целом. Прокуроры не координируют свои действия для проведения общих проверок соблюдения законности на железнодорожном транспорте. Не обеспечивается должный надзор за соблюдением законности в деятельности ОВДТ, не осуществляется проверка деятельности этих органов на тех участках, которые проходят по территории других краев, областей, городов. Увеличилось количество хищений грузов, особенно в КазССР [27; 7].

И только почти через двадцать лет, на основании Конституции КазССР 1978 г. и Закона «О прокуратуре СССР» от 30 ноября 1979 г. [28; 843], Генеральный прокурор издал приказ № 46 от 5 ноября 1980 г., которым в системе Прокуратуры СССР образована Транспортная прокуратура.

В соответствии с Постановлением Совета министров СССР от 11 апреля 1977 г. № 282 на территории Казахстана были организованы Алма-Атинская железная дорога с местонахождением управления в г. Алма-Ате; Западно-Казахстанская железная дорога с местонахождением управления в г. Актюбинске; Целинная железная дорога с местонахождением управления в г. Целинограде. На этих дорогах были образованы Алма-Атинская, Целинная, Западно-Казахстанская транспортные прокуратуры, которые подчинялись прокурору КазССР.

В 1984 г. протяженность Целинной железной дороги составляла 5689 км, грузооборот — 4,52 %, пассажирооборот — 1,06 %; Западно-Казахстанская железная дорога имела протяженность в 3825 км, грузооборот — 2,71 %, пассажирооборот — 1,59 %; эксплуатационная длина Алма-Атинской железной дороги составила 4402 км, грузооборот — 3,02 %, пассажирооборот — 1,48 % [29; 947].

Система органов транспортной прокуратуры в 80-е гг. состояла из четырех звеньев: Транспортные прокуратуры, действующие на правах районных; Транспортные прокуратуры, действующие на правах областных; Отделы Генеральных прокуратур союзных республик по надзору за исполнением законов на транспорте; Управление по надзору за исполнением законов на транспорте при Генеральной прокуратуре СССР.

Воссоздание транспортной прокуратуры в системе Прокуратуры СССР дало свои позитивные результаты, что нашло свое отражение в следующих данных. Так, в 1954 г. транспортными прокурорами КазССР вынесено 58 протестов, 193 представления, возбуждено 69 дисциплинарных производств; в 1958 г. вынесено 93 протеста, что на 60 % больше, чем в 1954 г., 169 представлений, что на 13 % меньше, чем в 1954 г., возбуждено 66 дисциплинарных производств 66, что на 5 % меньше, чем

в 1954 г.; в 1964 г. вынесено 67 протестов, что на 28 % меньше, чем в 1958 г., 98 представлений, что на 43 % меньше, чем в 1958 г.; возбуждено 60 дисциплинарных производств, что на 10 % меньше, чем в 1958 г.; в 1975 г. вынесено 98 протестов, что на 60 % больше, чем в 1964 г., 52 представления, что на 47 % меньше, чем в 1964 г.; возбуждено 50 дисциплинарных производств, что на 17 % меньше, чем в 1964 г.; в 1981 г. вынесено 137 протестов, что на 39 % больше, чем в 1975 г., 126 представлений, что на 142 % больше, чем в 1975 г.; возбуждено 95 дисциплинарных производств, что на 90 % больше, чем в 1975 г.; в 1985 г. вынесено 77 представлений, что на 44 % меньше, чем в 1981 г., 142 предписания, что на 12 % больше, чем в 1981 г.; возбуждено 72 дисциплинарных производства, что на 25 % меньше чем в 1981 г. [30; 139, 140, 156, 157, 160, 161, 172, 173, 144, 145, 128, 129].

Эти данные свидетельствуют, что показатели резко сократились в те годы, когда транспортная прокуратура была упразднена в системе Прокуратуры СССР, а увеличение показателей наблюдается после воссоздания последней.

Согласно Конституции КазССР 1978 г., высший надзор за точным и единообразным исполнением законов всеми министерствами, государственными комитетами и ведомствами, предприятиями, учреждениями и организациями, исполнительными и распорядительными органами местных Советов народных депутатов, колхозами, кооперативами и иными общественными организациями, должностными лицами, а также гражданами на территории КазССР осуществляется Генеральным прокурором и подчиненными ему прокурорами КазССР и нижестоящими прокурорами [31].

Транспортная прокуратура на правах районной имела узкую специализацию, т.е. она осуществляла надзор либо только на воздушном, водном или железнодорожном транспорте. Транспортная прокуратура на правах областной вела надзор на всех видах транспорта.

Областная транспортная прокуратура имела следующую организационную структуру: отдел общего надзора, следственный отдел, а в тех случаях, когда не было отделов, имелись старшие помощники по надзору за рассмотрением дел в суде [32; 56]. В подчинении областной транспортной прокуратуры находились районные транспортные прокуратуры.

На транспортную прокуратуру был возложен общий надзор, надзор за исполнением законов органами дознания и предварительного следствия, надзор за исполнением законов при рассмотрении дел в суде, надзор за соблюдением законов в местах содержания задержанных, в местах предварительного заключения.

С 1990 г. в истории Казахстана начался новый период развития политической, экономической и социальной систем общества. В 1990–1995 гг. начался распад «Республики Советов». Медленно и, отчасти, противоречиво реализовывалась линия на создание цивилизованной системы сдержек и противовесов между высшими государственными органами [33]. Наряду с основополагающими документами, провозглашающими независимость и суверенность Казахстана, 6 декабря 1991 г. принято Постановление Президиума Верховного Совета КазССР «Об образовании единой системы органов прокуратуры КазССР, обеспечении их самостоятельности и независимости», согласно которому на базе действующих на территории КазССР органов прокуратуры была образована единая система органов прокуратуры КазССР, в которую вошли Алма-Атинская, Западно-Казахстанская, Целинная транспортные прокуратуры (на правах областных), транспортные прокуратуры на правах районных [34; 28]. В 1993 г. на базе Алма-Атинской, Западно-Казахстанской, Целинной транспортной прокуратуры образована Казахская транспортная прокуратура, возглавляемая транспортным прокурором, являющимся по занимаемой должности заместителем Генерального прокурора Республики Казахстан. Казахская транспортная прокуратура просуществовала одиннадцать месяцев, обусловлено это тем, что система и структура Казахской транспортной прокуратуры не совпадали с системой и структурой организации транспортных объектов.

Конституционная реформа, развернувшаяся в нашей стране, ознаменовалась принятием на республиканском референдуме 30 августа 1995 г. новой Конституции Казахстана. Это важная веха конституционного процесса, которая носит многоплановый и комплексный характер, охватывая все стороны не только государственной, но и общественной жизни. И это вполне закономерно, поскольку суть конституционной реформы заключается в создании новой нормативной макромодели обновляемого казахстанского общества [35].

Составной частью правовой реформы явилось реформирование правоохранительной системы — прежде всего органов прокуратуры и правопорядка. На основе Конституции Республики Казахстан принят Указ Президента РК, имеющий силу Закона, «О прокуратуре Республики Казахстан» от 21 декабря 1995 г., в котором нашли отражение основополагающие принципы организации и дея-

тельности органов прокуратуры. В нем подчеркивается, что органы прокуратуры составляют единую централизованную систему, в которую входят специализированные прокуратуры.

На основании данного закона Приказом Генерального прокурора № 101/6 от 12 марта 1996 г. образованы Алматинская, Западно-Казахстанская, Целинная транспортные прокуратуры Республики Казахстан со статусом прокуратуры области. В этой связи в структуре аппарата Генеральной прокуратуры Республики Казахстан образован самостоятельный Отдел по надзору за применением законов на транспорте.

Согласно Приказу Генерального прокурора Республики Казахстан № 18 от 10 июля 1997 г. «Об организации работы транспортной прокуратуры» транспортные прокуроры обеспечивают надзор за точным и единообразным исполнением законов на железнодорожном, водном, воздушном транспорте, а также на автомобильном, входящем в систему Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан [34; 351].

В современный период в единую централизованную систему входят Главная транспортная прокуратура Республики Казахстан, а также иные транспортные прокуратуры на правах районных и приравненных к ним городских и межрайонных транспортных прокуратур. Правовую основу деятельности которых составляет Закон Республики Казахстан № 81-VI от 30 июня 2017 г. «О прокуратуре».

Выводы

Недостаточная освещенность в юридической литературе правовых основ становления и развития транспортной прокуратуры Республики Казахстан вызвала необходимость в систематизации материалов по данной проблеме и выделения основных этапов становления и развития транспортной прокуратуры Казахстана:

- I этап (1922–1930 гг.) — осуществление прокурорского надзора за исполнением законов на железнодорожном транспорте военно-транспортными трибуналами;
- II этап (1930–1934 гг.) — создание и становление транспортной прокуратуры Туркестано-Сибирской железной дороги (прокуроры выделялись из штата областных прокуратур, они организационно входили в их состав);
- III этап (1934–1960 гг.) — полная централизация и специализация транспортной прокуратуры КазССР, создание водной транспортной прокуратуры, создание, наряду с узкоспециализированными транспортными прокуратурами, объединенных транспортных прокуратур, осуществляющих прокурорский надзор как на речном и морском транспорте, так и на железнодорожном транспорте;
- IV этап (1960–1980 гг.) — упразднение транспортной прокуратуры, осуществление прокурорского надзора на транспорте территориальными прокурорами;
- V этап (с 1980–1991 гг.) — воссоздание в системе прокуратуры СССР транспортной прокуратуры. Создание в 1991 г. в Республике Казахстан единой системы прокуратуры, в которую вошли Алма-Атинская, Западно-Казахстанская, Целинная транспортные прокуратуры;
- VI этап (с 1991 г.) — деятельность транспортной прокуратуры в системе органов прокуратуры Республики Казахстан.

Таким образом, проследив историю становления и развития транспортной прокуратуры Республики Казахстан, можно сделать вывод, что создание транспортных прокуратур, осуществляющих надзор на транспорте, несмотря на неоднократную реорганизацию и упразднение, выдержало испытание временем, практика показала необходимость специализации органов прокуратуры по осуществлению надзора за обеспечением законности на транспорте.

Выделенные этапы становления и развития транспортной прокуратуры Республики Казахстан свидетельствуют об их взаимосвязи с происходящими преобразованиями в обществе на том или ином этапе развития страны.

Список литературы

- 1 Биекенов Н.А. Правовой статус органов внутренних дел Республики Казахстан на транспорте: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.02 – «Конституционное право; муниципальное право» / Н.А. Биекенов. — Алматы, 1997. — 169 с.
- 2 Советская прокуратура в важнейших документах. — М.: Госюриздат, 1955. — 506 с.
- 3 Туякбаев Ж.А. Развитие прокуратуры Казахстана в период государственно-правовой реформы / Ж.А. Туякбаев. — Алматы: Фылым, 1997. — 158 с.

- 4 Декрет ВЦИК «О революционных военных железнодорожных трибуналах» от 18 марта 1920 г. // Советская прокуратура: сб. важн. док. — М.: Госюриздат, 1972. — 408 с.
- 5 Декрет ВЦИК «Об объединении всех военных трибуналов республики» от 23 июня 1921 г. // Советская прокуратура: сб. важн. документов. — М.: Госюриздат, 1972. — 408 с.
- 6 Положение «О прокурорском надзоре», утв. Постановлением ВЦИК от 22 мая 1922 г. // Советская прокуратура: сб. важн. док. — М.: Госюриздат, 1972. — 408 с.
- 7 КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций, пленумов (1927–1931) — Т. 4. — М.: Политиздат, 1970.
- 8 Советская прокуратура: сб. важн. док. — М.: Госюриздат, 1972. — 408 с.
- 9 О перестройке аппарата Прокуратуры в центре и на местах: приказ по Прокуратуре СССР от 25 марта 1934 г. № 76 // Советская прокуратура: сб. важн. док. — М.: Госюриздат, 1972. — 408 с.
- 10 Сборник законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР. — 1934. — № 33. — М., 1948. — Ст. 252.
- 11 Альдикеев А. На страже законности / А. Альдикеев. — Алма-Ата: Казахстан, 1981. — 128 с.
- 12 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 1380. — Оп. 3-л. — Д. 53. — Л. 65.
- 13 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 6. — Л. 10.
- 14 Зиманов С.З. Теория и практика автономизации в СССР / С.З. Зиманов. — Алматы: Жеті жарғы, 1998. — 144 с.
- 15 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 1. — Л. 15-16, 26, 30, 76, 77.
- 16 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 7. — Л. 99, 100.
- 17 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 10. — Л. 2.
- 18 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 34. — Л. 45.
- 19 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 107. — Л. 47, 48.
- 20 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 107. — Л. 55.
- 21 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 133. — Л. 124.
- 22 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 178. — Л. 160.
- 23 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 211. — Л. 156, 157.
- 24 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 213. — Л. 132.
- 25 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 211. — Л. 183–186.
- 26 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 234. — Л. 48–50.
- 27 Обзор работы органов прокуратуры за исполнением законодательства об охране грузов на железнодорожном транспорте. — М.: Госюриздат, 1970. — 12 с.
- 28 Закон «О Прокуратуре СССР» от 30 ноября 1979 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. — 1979. — № 49. — Ст. 843.
- 29 Советский энциклопедический словарь / под ред. А.М. Прохорова. — М.: Сов. энцикл., 1989. — 1632 с.
- 30 Центральный государственный архив Республики Казахстан. — Ф. 309. — Оп. 1. — Д. 151. — Св. 20. — Л. 139, 140; — Д. 221. — Св. 29. — Л. 156, 157; — Д. 231. — Св. 30. — Л. 160, 161; — Д. 149. — Св. 32. — Л. 172, 173; — Д. 274. — Св. 27. — Л. 144, 145; — Д. 287. — Св. 34. — Л. 128, 129.
- 31 Конституция (Основной Закон) Казахской Социалистической Республики от 20 апреля 1978 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1027292#pos=1;-123.
- 32 Компетенция Транспортного прокурора / под ред. И.Л. Шраги. — М.: Всесоюз. ин-т по изучению причин и разработке мер предупреждения преступности, 1986. — 84 с.
- 33 Малиновский В. Президент Республики и совершенствование государственной власти / В. Малиновский // Казахская правда. — 1996. — 22 авг.
- 34 Сборник нормативно-правовых актов о прокуратуре Республики Казахстан. — Алматы, 1997. — 372 с.
- 35 Ким Ю. Новую конституцию предложила жизнь / Ю. Ким // Казахстанская правда. — 1996. — 16 авг.

Н.В. Сидорова, К.Ж. Магдатова, Д.Ш. Мейрманова

Қазақстан көлік прокуратурасының қалыптасуы мен дамуының құқықтық негіздері

Мақалада Қазақстан көлік прокуратурасының қалыптасуы мен дамуының құқықтық негіздері қарастырылған. Осы зерттеудің мақсаты Қазақстанның прокуратура органдары жүйесінің мамандандырылған органы ретінде көлік прокуратурасының құрылуы мен жұмыс істеуінің тарихи-құқықтық алғышарттарын анықтау болып табылады. Қазақстан прокуратура органдарының көліктегі қадағалау бойынша мамандануының негізгі кезеңдерін көрсететін мұрағаттық материалдарды зерттеуге басты назар аударылды. Осы жұмыстың әдіснамалық негізін көлік прокуратурасының даму тарихын, сондай-ақ танымның жалпы ғылыми әдістерін көрсететін құқықтық актілерді зерделеудің жүйелі тәсілдері құрады. Жүргізілген зерттеу көлік прокуратурасы экономика, қоғам және мемлекет дамуының қажеттіліктеріне сүйене отырып құрылғаны туралы қорытынды жасауға мүмкіндік берді. Қазақстан Республикасы көлік прокуратурасының қалыптасуы мен дамуын зерттеу авторларға осы

органның тарихи мақсатын және оның прокуратура органдары жүйесіндегі орнын Қазақстан Республикасының заңнамасына және қоғамның қажеттіліктеріне сәйкес көлік прокуратурасына жүктелген функцияларды орындау қажеттілігінің призмасы арқылы негіздеуге мүмкіндік берді. Көлік прокуратурасы органдарының қалыптасуы мен дамуының тарихи аспектілерін зерттеу қызметтің құқықтық және ұйымдастырушылық негіздерін жетілдіруге бағытталған қорытындылар мен ұсыныстарды тұжырымдауға мүмкіндік береді.

Кілт сөздер: көлік прокуратурасы, көлік прокуратурасының тарихы, құқықтық негіздері, көлік прокуратурасының қалыптасуы, көлік прокуратурасының дамуы, мұрағат материалдары, мамандандырылған прокуратура, кезеңдер.

N.V. Sidorova, K.Zh. Magdatova, D.Sh. Meirmanova

Legal bases of formation and development of transport Prosecutor's office of Kazakhstan

The article deals with the legal basis of the formation and development of the transport Prosecutor's office of Kazakhstan. The purpose of this study is to determine the historical and legal prerequisites for the creation and functioning of the transport Prosecutor's office as a specialized body of the system of Prosecutor's offices of Kazakhstan. The main emphasis is made on the study of archival materials reflecting the main stages of specialization of the Prosecutor's office of Kazakhstan on transport supervision. The methodological basis of this work consists of systematic approaches to the study of legal acts reflecting the history of the transport Prosecutor's office, as well as General scientific methods of knowledge. The conducted research allowed to draw a conclusion that the transport Prosecutor's office was created proceeding from needs of development of economy, society and the state. The study of the formation and development of the transport Prosecutor's office of the Republic of Kazakhstan allowed the authors to justify the historical purpose of this body and its place in the system of prosecution through the prism of the need to perform the functions assigned to the transport Prosecutor's office in accordance with the legislation of the Republic of Kazakhstan and the needs of society. Research of historical aspects of formation and development of bodies of transport Prosecutor's office allows to formulate conclusions and the offers directed on improvement of legal and organizational bases of activity

Keywords: transport Prosecutor's office, history of transport Prosecutor's office, legal bases, formation of transport Prosecutor's office, development of transport Prosecutor's office, archival materials, specialized Prosecutor's office, periodization.

References

- 1 Biekenov, N.A. (1997). Pravovoi status orhanov vnutrennikh del Respubliki Kazakhstan na transporte [The legal status of the internal affairs bodies of the Republic of Kazakhstan on transport]. *Candidate s thesis* : Almaty [in Russian].
- 2 (1955). Sovetskaia prokuratura v vazhneishikh dokumentakh [Soviet prosecutor's office in the most important documents]. Moscow: Hosiurizdat [in Russian].
- 3 Tujakbaev, Zh.A. (1997). *Razvitie prokuratury Kazakhstana v period hosudarstvenno-pravovoi reformy* [Development of the prosecutor's office of Kazakhstan during the period of state legal reform]. Almaty: Hylym [in Russian].
- 4 (1972). Dekret VCIK «O revoliutsionnykh voennykh zheleznodorozhnykh tribunalakh» ot 18 marta 1920 h. [All-Russian Central Executive Committee On Revolutionary Military Railway Tribunals of March 18, 1920]. *Sovetskaia prokuratura: sbornik vazhneishikh dokumentov — Soviet Prosecutor's Office: Collection of Essential Documents*. Moscow: Hosiurizdat [in Russian].
- 5 (1972). Dekret VCIK «Ob obedinenii vseh voennykh tribunalov respubliki» ot 23 iyunia 1921 h. [Decree of the All-Russian Central Executive Committee «On the Association of All Military Tribunals of the Republic» of June 23, 1921]. *Sovetskaia prokuratura: sbornik vazhneishikh dokumentov — Soviet Prosecutor's Office: Collection of Essential Documents*. Moscow: Gosjurizdat [in Russian].
- 6 (1972). Polozhenie «O prokurorskom nadzore», utverzhdennoe Postanovleniem VTSIK ot 22 maia 1922 h. [Regulation «On Prosecutorial Supervision», approved by the Decree of the All-Russian Central Executive Committee of May 22, 1922]. *Sovetskaia prokuratura. Sbornik vazhneishikh dokumentov — Soviet Prosecutor's Office: Collection of Essential Documents*. Moscow: Hosiurizdat [in Russian].
- 7 (1970). *KPSS v rezoliutsiiakh i resheniiakh sezdov, konferentsii, plenumov (1927–1931)* [CPSU in resolutions and decisions of congresses, conferences, plenums (1927–1931)]. Moscow: Politizdat [in Russian].
- 8 (1972). *Sovetskaia prokuratura. Sbornik vazhneishikh dokumentov* [Soviet Prosecutor's Office: Collection of Essential Documents]. Moscow: Hosiurizdat [in Russian].
- 9 (1972). *Prikaz po Prokurature SSSR № 76 «O perestroike apparata prokuratury v tsentre i na mestakh» ot 25 marta 1934 h.* *Sovetskaia prokuratura. Sbornik vazhneishikh dokumentov* [Soviet Prosecutor's Office: Collection of Essential Documents]. Moscow: Hosiurizdat [in Russian].
- 10 (1934). *Sbornik zakonov SSSR* [Collection of laws and decrees of the workers 'and peasants' government of the USSR]. — No. 33 [in Russian].

- 11 Al'dikeev, A. (1981). *Na strazhe zakonnosti [Guard the rule of law]*. Alma-Ata: Kazakhstan [in Russian].
- 12 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 1380. Op. 3-liter. D. 53. L. 65 [in Russian].
- 13 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 6. L. 10 [in Russian].
- 14 Zimanov, S.Z. (1998). *Teoriia i praktika avtonomizatsii v SSSR [Theory and practice of autonomy in the USSR]*. Almaty: Zheti zharhy [in Russian].
- 15 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 1. L. 15, 16, 26, 30, 76, 77 [in Russian].
- 16 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 7. L. 99, 100 [in Russian].
- 17 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 10. L. 2 [in Russian].
- 18 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 34. L. 45 [in Russian].
- 19 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 107. L. 47, 48 [in Russian].
- 20 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 107. L. 55 [in Russian].
- 21 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 133. L. 124 [in Russian].
- 22 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 178. L. 160 [in Russian].
- 23 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 211. L. 156, 157 [in Russian].
- 24 The Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 213. L. 132 [in Russian].
- 25 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 211. L. 183–186 [in Russian].
- 26 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. F. 309. Op. 1. D. 1. L. 15, 16, 26, 30, 76, 77 [in Russian].
- 27 (1970). *Obzor raboty orhanov prokuratury za ispolneniem zakonodatelstva ob ohrane hruzov na zheleznodorozhnom transporte [Overview of the work of prosecution authorities in the implementation of legislation on the protection of goods in rail transport]*. Moscow: Hosiurizdat [in Russian].
- 28 (1979). Zakon «O Prokurature SSSR» ot 30 noiabria 1979 hoda [Law «On the Prosecutor's Office of the USSR» dated November 30, 1979]. *Vedomosti Verkhovnoho Soveta SSSR — Vedomosti of the Supreme Soviet of the USSR, No. 49, Art. 843* [in Russian].
- 29 (1989). *Sovetskii entsiklopedicheskii slovar [Soviet Encyclopedic Dictionary]*. Moscow: Sovetskaia entsiklopediia [in Russian].
- 30 Tsentralnyi gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Kazakhstan [The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan]. (F. 309, Op. 1, D. 151, Sv. 20, L. 139, 140; D. 221, Sv. 29, L. 156, 157; D. 231, Sv. 30, L. 160, 161; D. 149, Sv. 32, L. 172, 173; D. 274, Sv. 27, L. 144, 145; D. 287, Sv. 34, L. 128, 129 [in Russian].
- 31 Konstitutsiia (Osnovnoi Zakon) Kazakhskoi Sovetskoi Sotsialisticheskoi Respubliki ot 20 apreliia 1978 hoda [Constitution (Basic Law) of the Kazakh Soviet Socialist Republic of April 20, 1978]. *online.zakon.kz*. Retrieved from https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1027292#pos=1;-123 [in Russian].
- 32 (1986). *Kompetentsiia transportnogo prokurora [Competence of the transport prosecutor]*. Moscow: Vsesoiuznyi institut po izucheniiu prichin i razrabotke mer preduprezhdeniia prestupnosti [in Russian].
- 33 Malinovskij, V. (1996). Prezident Respubliki i sovershenstvovanie gosudarstvennoi vlasti [President of the Republic and the improvement of state power]. *Kazakhstanskaiia pravda. — 22 avhusta — Kaz true, 22 avhusta* [in Russian].
- 34 (1997). *Sbornik normativno-pravovykh aktov o Prokurature Respubliki Kazakhstan [Collection of regulatory legal acts on the prosecutor's office of the Republic of Kazakhstan]*. Almaty [in Russian].
- 35 Kim, Yu. (1996). Novuiu konstitutsiiu predlozhila zhizn [Life proposed a new constitution]. *Kazakhstanskaiia pravda. — 16 avhusta — Kaz true, 16 avhusta* [in Russian].