

Г.Р. Рустемова

*Алматинская академия МВД Республики Казахстан имени Макана Есбулатова
Казахстан, Алматы
(g.rustemova@mail.ru)*

Обеспечение безопасности судоходства в Республике Казахстан

Аннотация. Судоходство в Республике Казахстан является одной из стратегически важных составляющих экономики страны. Речное судоходство развивалось на тех реках, где можно было применение речного транспорта. Выхода к морю Казахстан нет, но есть Каспийское море (озеро), статус которого был много лет был спорным. И лишь 12 августа 2018 г. была принята Конвенция о правовом статусе Каспийского моря на Пятом каспийском саммите глав государств – Азербайджана, Ирана, Казахстана, России, Туркменистана.

Вопросы безопасности судоходства в Республике Казахстан, учитывая, что нет выхода к морю, подробно в литературе не рассматривались. Однако ответственность за транспортные правонарушения по Уголовному кодексу Республики Казахстан 2014 года предусмотрены в главе 14 «Транспортные уголовные правонарушения», в их числе ст.344 «Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта». Наше исследование рассматривает данный состав уголовного правонарушения, правильное применение норму способствует обеспечению безопасности судоходства в стране.

Ключевые слова: судоходство, транспортные правонарушения, Уголовный кодекс Республики Казахстан, морской и речной транспорт, маломерные судна, уголовная ответственность, безопасность.

Г.Р. Рустемова,

*Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы
Қазақстан, Алматы
(g.rustemova@mail.ru)*

Қазақстан Республикасында кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету

Андатпа. Қазақстан Республикасындағы кеме қатынасы ел экономикасының стратегиялық маңызды құрамдас бөліктерінің бірі болып табылады. Өзен тасымалы өзен көлігін пайдалануға болатын өзендерде дамыды. Қазақстан теңізге шыға алмайды, бірақ мәртебесі көп жылдар бойы даулы болған Каспий теңізі (көл) бар. 2018 жылы 12 тамыз айында ғана Әзірбайжан, Иран, Қазақстан, Ресей, Түркіменстан мемлекеттері басшыларының Бесінші Каспий саммитінде Каспий теңізінің құқықтық мәртебесі туралы Конвенция қабылданды.

Теңізге шығу мүмкіндігі жоқ екендігін ескере отырып, Қазақстан Республикасында кеме қатынасы қауіпсіздігі мәселелері әдебиетте егжей-тегжейлі қарастырылмаған. Дегенмен, 2014 жылғы Қазақстан Республикасының Қылмыстық Кодексінің 14-тарауында көліктік құқық бұзушылықтар үшін жауапкершілік «көліктік қылмыстық құқық бұзушылықтар» оның ішінде «теміржол, әуе, теңіз немесе өзен көлігінің қозғалысы немесе пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын бұзу» 344-бабында көзделген. Біздің зерттеуіміз қылмыстық құқық бұзушылықтың осы құрамын қарастырады, норманы дұрыс қолдану елдегі кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге ықпал етеді.

Түйінді сөздер: кеме қатынасы, көліктік қылмыстық құқық бұзушылықтар, Қазақстан Республикасының Қылмыстық Кодексі, теңіз және өзен көлігі, шағын көлемді кемелер, қылмыстық жауапкершілік, қауіпсіздік.

G.R. Rustemova

*Almaty Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after
Makan Yesbulatov
Kazakhstan, Almaty
(e-mail: g.rustemova@mail.ru)*

Ensuring the safety of shipping in the Republic of Kazakhstan

Annotation: Shipping in the Republic of Kazakhstan is one of the strategically important components of the

country's economy. River navigation developed on those rivers where river transport could be used. Kazakhstan is landlocked, but it does have the Caspian Sea (lake), the status of which has been controversial for many years. And only on August 12, 2018, the Convention on the Legal Status of the Caspian Sea was adopted at the Fifth Caspian Summit of the Heads of State - Azerbaijan, Iran, Kazakhstan, Russia, Turkmenistan.

In view of marine access absence the questions of shipping safety in the Republic of Kazakhstan have not been treated in the publications in detail. However, the responsibility for transport crimes under the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan, 2014, is provided for in Chapter 14 "Transport Criminal Offenses", including Article 344 "Violation of safety rules or operation of railway, air, sea or river transport". Our study examines this criminal offense; correct application of the norm helps ensure the safety of navigation in the country.

Keywords: shipping, transport offenses, Criminal Code of the Republic of Kazakhstan, sea and river transport, small vessels, criminal liability, safety.

Введение. Несмотря на то, что Республика Казахстан является государством, не имеющим прямого выхода к морю, страна обладает большими возможностями для развития судоходства по внутренним водным путям и приграничным морям. Географическое положение страны и богатство водных ресурсов определяют стратегическое значение судоходства и водного транспорта. Торговые пути и внутренние водные пути в Каспийском море, в частности реки Иртыш, или, Урал и озеро Балхаш, являются важными транспортными коридорами для экономических и международных связей Казахстана. Ожидается, что экономический потенциал страны будет наращиваться за счет развития отрасли водного транспорта и укрепления международных торговых и логистических связей.

Однако обеспечение безопасности судоходства - это вопрос, который играет важную роль в инфраструктурной и транспортной политике страны. Необходимо внедрять меры безопасности, соответствующие международным стандартам, следить за техническим состоянием водного транспорта, обучать экипажи судов и совершенствовать навигационную инфраструктуру. Также необходимо решать такие вопросы, как стихийные бедствия, изменение климата, загрязнение водохранилищ и совершенствование законодательной базы.

Рассмотрена система научных статей по обеспечению безопасности судоходства в Республике Казахстан, ее правовые основы, международный опыт в области водного транспорта и современные проблемы безопасности.

Целью данной научной статьи является анализ современного состояния обеспечения безопасности судоходства в Республике Казахстан и определение путей его совершенствования. В статье рассматриваются меры и стратегии по улучшению инфраструктуры водного транспорта страны и безопасности судоходства, дается оценка эффективности национального законодательства по сравнению с международным опытом.

В ходе исследования был использован метод правового анализа и рассмотрено законодательство Республики Казахстан, регулирующее безопасность судоходства. С помощью сравнительного анализа меры безопасности в стране сравнивались с международной практикой. Метод системного анализа позволил всесторонне рассмотреть все аспекты навигации. Метод экспертной оценки основан на мнениях отраслевых экспертов и выявил актуальные проблемы и решения. Также с помощью статистического анализа были изучены данные о несчастных случаях и состоянии водного транспорта.

Основные положения. В Республике Казахстан, несмотря на меньшее количество рек и других водоемов, чем в других странах СНГ, отсутствие выхода к морю, динамично развивается и водный транспорт. В общей транспортной системе страны водный транспорт занимает особое место.

Страна достаточно плодотворно и тесно, на наш взгляд, сотрудничает со странами прикаспийских государств. Государства этого региона являются стратегическими партнерами, что в целом позитивно сказывается на развитии нашей экономики, в том числе водного транспортного сообщения. Об этом можно

судить по недавнему официальному визиту Президента Республики Казахстан К.-Ж.К. Токаева в Азербайджанскую Республику 11 марта 2024 г.

Перевозки грузов из Казахстана в другие прикаспийские страны давно производятся и морским путем. Полное использование Каспийского моря решили по-другому, кардинально модернизовав сам Порт Актау. Тем самым решен давнишний вопрос о транспортном коридоре «Север-ЮГ». Это обеспечило выход к портам Персидского залива. Однако полностью решать вопросы торгового судоходства в стране это не дало. Требуется решения вопроса о торговле с Китаем и Россией водным путем.

Внутренние водные пути являются путями общего пользования и находятся в государственной собственности. Их содержание и эксплуатацию осуществляют семь Республиканских государственных казенных предприятий водных путей, которые расположены в городах: Усть-Каменогорск, Семипалатинск, Павлодар, Уральск, Атырау, Капчагай и Балхаш, согласно доведенного им государственного заказа, что финансируется из республиканского бюджета. Внутренний водный транспорт постоянно пополняется новыми маломерными и другими судами.

Кроме того, как отмечается в печати, иностранные компании «готовы вкладываться в судостроение, инфраструктуру казахстанских портов и даже привозить собственные суда (например, немецкие, французские, нидерландские, арабские). Объем перевозок грузов по Транскаспийскому международному транспортному маршруту за 6 месяцев увеличился на 65% и составил 2,1 млн тонн. К 2029 году пропускная способность коридора может увеличиться почти в два раза — с шести миллионов тонн до десяти» [1].

Однако нерешенных проблем экономического и организационного характера в этой отрасли хватает.

Обеспечение безопасности судоходства проводится в стране мерами различного плана, в том числе и посредством уголовного закона. На фоне

всего этого сохранение в УК РК главы 14 «Транспортные уголовные правонарушения» Уголовного кодекса Республики Казахстан 2014 года [2] остается актуальным. Глава включает в себя такие новеллы, как ст. ст. 343, 346, 355, 356. Распространенность деяний и их общественная опасность в эпоху технического и технологического прогресса, послужили криминализации вышеназванных уголовных правонарушений. Рост аварий на транспорте, гибель людей и увечья, полученных в ходе таких деяний, также приняты по внимание законодателем.

Согласно казахстанскому уголовному законодательству, уголовные правонарушения подразделяются на уголовные проступки и преступления. Так, например, как уголовные проступки сформулированы всего десять составов правонарушений (ч.1 ст. ст.345-346, 348-349, 351, 353-354, 356, 358-359), остальные же составы следует рассматривать как преступления. Большинство уголовно-правовых норм рассматриваемой системы сконструированы как составы причинения вреда, и только пять составов являются формальными (ч.1 ст.ст 346, 355, 357-358, 360), лишь один (ч.1 ст.356) следует рассматривать формально-материальным составом.

Транспортные уголовные правонарушения – это предусмотренные законом общественно опасные деяния (действие или бездействие), посягающие на общественные отношения в сфере транспортной безопасности, повлекшие (могущие повлечь) за собой наступление вредных последствий.

В Республике Казахстан существуют все виды (гражданского и военного) транспорта, имеющие каждый свои правила безопасности движения и эксплуатации, что и видно в названии и диспозиции ст.344 УК РК.

Мы остановимся лишь на этой статье, и только на рассмотрении гражданского морского и речного транспорта, как наименее изученного [3-4].

По уголовной статистике, количество зарегистрированных уголовных

правонарушений в 2022 г. было всего по главе 14 – 6220, в ЕРДР занесено 5297. По ст.344 – всего 29, внесено в ЕРДР – 24. За январь-февраль 2023 г. - в производстве находилось 19 дел, в ЕРДР зарегистрировано 15 случаев.

Ст. 344 «Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта» УК РК состоит из трех частей. Объектом данного правонарушения является общественные отношения, связанные с общественной безопасностью в сфере движения и эксплуатации (функционирования) транспортных средств. Предмет правонарушения – перечисленные в статье виды транспорта. В силу прямого указания закона (п.20 ст.3 УК) к предмету этого правонарушения относятся также морские и речные маломерные суда. Обязательный признак таких судов – наличие качества судоходства. К предмету не относятся военные надводные корабли и подводные лодки.

Относя к предмету транспортных правонарушений морские и речные маломерные суда, законодатель не раскрыл их признаки в УК РК, но это имеет существенное значение для судебной и прокурорской практики.

В водном же законодательстве Казахстана дается определение понятий морских и речных маломерных судов, их отличие от других судов [5-6].

Объективная сторона – действие в форме нарушения безопасности движения или эксплуатации всех видов транспорта, перечисленных в диспозиции, последствия в виде причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, крупного ущерба (ч.1), смерти человека (ч.2), смерти двух и более лиц (ч.3), причинная связь между действием и последствиями.

Следует различать *нарушение правил безопасности движения транспортных средств* и *нарушение правил безопасности эксплуатации таких средств* как несоблюдение требований, предъявляемых стандартами и нормами к обслуживанию таких средств и

обеспечивающих безопасность их использования.

Согласно п.38 ст.3 УК РК крупный ущерб должен составлять размер свыше две тысячи МРП. Такой ущерб может быть вследствие крушений, катастроф, аварий, значительного или серьезного повреждения транспортируемого груза и т.п.

Последствия в виде причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, крупного ущерба (ч.1), смерти человека (ч.2), смерти двух и более лиц (ч.3) должны также быть причинены в результате таких действий.

Субъективная сторона – умысел или преступная небрежность, отношение к последствиям - самонадеянность или небрежность. В целом правонарушение считается неосторожным. Субъект – как работники транспорта, так и любые другие физические лица, достигшие 16-летнего возраста, вменяемые.

Большая роль в правильной эксплуатации всех видов судов, предупреждения возможных аварий и крушений и на водах, отводится Главной транспортной прокуратуре Республики Казахстан.

Так, например, для обеспечения безопасности на водном транспорте, а также возможного риска наступления экологической катастрофы, был утвержден в свое время последовательный План мероприятий по очистке Урало-Каспийского бассейна от затонувших судов со сроком их завершения в 2016 году. Эта работа успешно была выполнена [7].

В сентябре 2014 года Главной транспортной прокуратурой, совместно с Министерством по инвестициям и развитию Республики Казахстан, была впервые проведена Международная научно-практическая конференция «Актуальные вопросы обеспечения безопасности на водном транспорте» [8], с участием депутатов Парламента Республики Казахстан, представителей генеральных прокуратур России и Беларуси, морских администраций России, Азербайджана, Эстонии, Грузии, международных организаций, ассоциаций

и предприятий водного транспорта. Конференция послужила дальнейшему взаимному сотрудничеству стран СНГ в этом направлении.

В настоящее время Республика Казахстан присоединилась к 15 основным конвенциям в области безопасности судоходства, принятым под эгидой Международной морской организации (ММО). В соответствии с законом, Республика Казахстан также стала участницей вышеназванной Конвенции и Протокола 2005 г. к нему» [9]. Проводится также необходимая работа по ратификации других международных договоров, к которым Казахстан еще не присоединился. Отметим, что это 4 международные Конвенции, 4 протокола к Конвенциям по вопросам спасания на водах, об ущербе и его возмещении, загрязнении нефтью, о безопасности морского судоходства, а также Сводная конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года.

В августе 2018 г. была принята Конвенция о правовом статусе Каспийского моря на Пятом каспийском саммите глав государств – Азербайджана, Ирана, Казахстана, России, Туркменистана. Ратификация этой Конвенции нашим государством произведена 8 февраля 2019 года. В ч.2 ст.2 этой Конвенции указано: «Настоящей Конвенцией определяются и регулируются права и обязательства Сторон в отношении использования Каспийского моря, включая его воды, дно, недра, природные ресурсы и воздушное пространство над морем» [10].

Усилия всех прикаспийских государств по согласованию текста этой Конвенции послужат благотворительному развитию этих стран. Казахстан омывает Каспийское море на севере, северо-востоке и востоке, длина береговой линии около 2320 километров.

Согласно Стратегического плана развития Республики Казахстан до 2025 года, будет осуществлено дальнейшее развитие портовой и сервисной инфраструктуры, формирование торгового флота, развитие кадрового потенциала и обеспечение безопасного плавания судов в акватории казахстанского сектора

Каспийского моря и по внутренним водным путям. Кроме того, Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2025 года предусматривает расширение портовой инфраструктуры, повышение конкурентоспособности национального флота, подготовку кадров, повышение уровня безопасности на водном транспорте [11].

Заключение. Все эти меры направлены на безопасность морского судоходства на Каспийском море, крупнейшем внутреннем водоеме мира, а также на внутренних водных путях. Уголовный закон же должен стоять на страже безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта лишь в случаях причинения по неосторожности тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо крупного ущерба. Во всех остальных случаях работа по безопасности и ее обеспечению лежит на Республиканских государственных казенных предприятий водных путей, а надзор за этим осуществляет Главная транспортная прокуратура РК и ее органы на местах.

Список литературы

1. Жуман Кииков. Компании из Европы готовы перевести в Казахстан суда ради маршрута через Каспий // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.inform.kz/ru/kompanii-iz-evropi-gotovi-perevesti-v-kazakhstan-suda-radi-marshruta-cherez-kaspiy-2a1d80> (дата обращения: 18.05.2024)
2. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 г. (с изм. и дополн. по состоянию на 01.09.2024г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31575252 (дата обращения: 18.09.2024)
3. Статья, например, «Таженов А.Д. Опыт Российской Федерации в вопросах организации и системы беспилотного транспорта и перспективы его использования в Республике Казахстан /Хабаршы-Вестник Карагандинской академии МВД РК имени Баримабека Бейсенова. – 2022, №2(76). – С.232-238» посвящена воздушному беспилотному транспорту.
4. Также в статье «Сахарбай А., Губайбуллин Ж.Ж. Әуе көліктерінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселесі // Хабаршы-Вестник Карагандинской академии МВД РК имени Баримабека Бейсенова. – 2023, №2(80). – С.114-118» рассмотрены вопросы обеспечения безопасности на объектах воздушного транспорта.
5. Закон Республики Казахстан «О внутреннем водном транспорте» от 06.07.2004 №574-II (с последующими изменениями и дополнениями на 01.09.2024г.) // [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://online.zakon.kz/document/?doc_id=1049254 (дата обращения: 12.09.2024)
6. Правила государственной регистрации судна, в том числе маломерного судна, и прав на него // Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 23 января 2015 года № 51/ Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 6 марта 2015 года № 10400 / [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1710430363&tld=ru&lang=ru&name=pdf&text=%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%B0%20%D1%80%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8%20%D0%BC%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%BD%D0%B0&url=https%3A%2F%2Fzan.gov.kz%2Fapi%2Fdocuments%2F87351%2Frus%2F05.11.2019%2Fdownload%2Fpdf&lr=162> (дата обращения: 18.09.2024)
7. Постановление Правительства Республики Казахстан от 28 мая 2013 года №524 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31400604 (дата обращения: 12.09.2024)
8. Международная научно-практическая конференция «Актуальные вопросы обеспечения безопасности на водном транспорте» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.agprf.org/news/2014/mezhdunarodnaya-nauchno-prakticheskaya-konferentsi/> (дата обращения: 10.08.2024)
9. Закон Республики Казахстан от 15 марта 2018 года № 145-VI ЗРК «О ратификации Протокола 2005 года к Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства» [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=37024074 (дата обращения: 10.08.2024)
10. О ратификации Конвенции о правовом статусе Каспийского моря. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://adiilet.zan.kz/rus/docs/Z1900000222>
11. Об утверждении Национального плана развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://adiilet.zan.kz/rus/docs/U1800000636> (дата обращения: 10.08.2024)

Reference

1. Zhuman Kiikov. Kompanii iz Evropy gotovy perevesti v Kazakhstan suda radi marshruta cherez Kaspij // [Ehlektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: <https://www.inform.kz/ru/kompanii-iz-evropi-gotovi-perevesti-v-kazakhstan-suda-radi-marshruta-cherez-kaspiy-2a1d80> (data obrashcheniya: 18.05.2024)
2. _____ Ugolovnyj kodeks Respubliki Kazakhstan ot 3 iyulya 2014 g. (s izm. i dopoln. po sostoyaniyu na 01.09.2024g. [Ehlektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31575252 (data obrashcheniya: 18.09.2024)
3. Stat'ya, naprimer, «Tazhenov A.D. Opyt Rossijskoj Federacii v voprosakh organizacii i sistemy bespilotnogo transporta i perspektivy ego ispol'zovaniya v Respublike Kazakhstan /Khabarshy-Vestnik Karagandinskoj akademii MVD RK imeni Barimabeka Bejsenova. – 2022, №2(76). – S.232-238» posvyashchena vozдушному bespilotному transportu.
4. Takzhe v stat'e «Sakharbaj A., Gubajbullin Zh.Zh. Әуе көліктерінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселесі // Khabarshy-Vestnik Karagandinskoj akademii MVD RK imeni Barimabeka Bejsenova. – 2023, №2(80). – S.114-118» rassmotreny voprosy obespecheniya bezopasnosti na ob'ektakh vozдушного transporta.
5. Zakon Respubliki Kazakhstan «O vnutrennem vodnom transporte» ot 06.07.2004 №574-II (s posleduyushchimi izmeneniyami i dopolneniyami na 01.09.2024g.) // [Ehlektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: http://online.zakon.kz/document/?doc_id=1049254 (data obrashcheniya: 12.09.2024)
6. Pravila gosudarstvennoj registracii sudna, v tom chisle malomernogo sudna, i prav na nego // Prikaz i.o. Ministra po investiciyam i razvitiyu Respubliki Kazakhstan ot 23 yanvarya 2015 goda № 51/ Zaregistrirovan v Ministerstve yusticii Respubliki Kazakhstan 6 marta 2015 goda № 10400 / [Ehlektronnyj resurs] – Rezhim dostupa:

<https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1710430363&tld=ru&lang=ru&name=pdf&text=%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%B0%20%D1%80%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8%20%D0%BC%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%BD%D0%B0&url=https%3A%2F%2Fzan.gov.kz%2Fapi%2Fdocuments%2F87351%2Frus%2F05.11.2019%2Fdownload%2Fpdf&lr=162> (data obrashcheniya: 18.09.2024)

7. Postanovlenie Pravitel'stva Respubliki Kazakhstan ot 28 maya 2013 goda №524 // [Ehlektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31400604 (data obrashcheniya: 12.09.2024)

8. Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferenciya «Aktual'nye voprosy obespecheniya bezopasnosti na vodnom transporte» [Ehlektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: <http://www.agprf.org/news/2014/mezhdunarodnaya-nauchno-prakticheskaya-konferentsi/> (data obrashcheniya: 10.08.2024)

9. Zakon Respubliki Kazakhstan ot 15 marta 2018 goda № 145-VI ZRK «O ratifikacii Protokola 2005 goda k Konvencii o bor'be s nezakonnymi aktami, napravlennymi protiv bezopasnosti morskogo sudokhodstva» [Ehlektronnyj resurs] – Rezhim dostupa:

[//http://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=37024074](http://http://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=37024074) (data obrashcheniya: 10.08.2024)

10. O ratifikacii Konvencii o pravovom statuse Kaspijskogo morya. [Ehlektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1900000222>

11. Ob utverzhdenii Nacional'nogo plana razvitiya Respubliki Kazakhstan do 2025 goda i priznaniia utrativshimi silu nekotorykh ukazov Prezidenta Respubliki Kazakhstan. [Ehlektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U1800000636> (data obrashcheniya: 10.08.2024)

Авторлар туралы мәліметтер / Информация об авторах / Information about authors

Рустемова Гаухар Рустембековна, Профессор кафедры управления правоохранительной деятельностью Алматинской академии МВД Республики Казахстан имени Макана Есбулатова, доктор юридических наук, профессор, заслуженный работник МВД РК, полковник полиции в отставке.

Рустемова Гаухар Рустембекқызы, Қазақстан Республикасы ІІМ Мақан Есболатов атындағы Алматы академиясының Құқық қорғау қызметін басқару кафедрасының профессоры, заң ғылымдарының докторы, профессор, ҚР ІІМ еңбек сіңірген қызметкері, отставкадағы полиция полковнигі.

Rustemova Gaukhar Rustembekovna, Professor of the Department of Law Enforcement Management at the Makan Esbulatov Almaty Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan, Doctor of Law, Professor, Honored Worker of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan, retired police Colonel.