



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ТҰҢҒЫШ ПРЕЗИДЕНТІ - ЕЛБАСЫНЫҢ ҚОРЫ

«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ – 2017»

студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ – 2017»

PROCEEDINGS

of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«SCIENCE AND EDUCATION - 2017»



14th April 2017, Astana



**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**

**«Ғылым және білім - 2017»
студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2017»**

**PROCEEDINGS
of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2017»**

2017 жыл 14 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2017» студенттер мен жас ғалымдардың XII Халықаралық ғылыми конференциясы = The XII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2017» = XII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2017». – Астана: <http://www.eni.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2017. – 7466 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-827-6

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

УДК 378

ББК 74.58

ISBN 978-9965-31-827-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2017

пространство является уникальным ресурсом, и его эксплуатация должна осуществляться в интересах и во благо всех стран.

Список использованных источников

1. Буриан К. «Космический мусор» и экологическая безопасность». 2014. С. 59–66.
2. Каширин А. А. Современные тенденции международной борьбы за околоземное космическое пространство// Пространство и Время. №2. 2012. С. 26–27.
3. Рубанов А. А. Понятие человечества в международном космическом праве// Право: журнал Высшая школа экономики. №3. 2012. С. 3–6.
4. Лукашук И. И. Международное право. Т. 2. М., 1997. С. 120-123.
5. <http://www.pornomech.ru/article/479-kosmicheskii-musor/>

УДК 341.225.5

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОЛИВОВ

Кадралин Жаслан Кайратулы

Zhasgood@gmail.com

Студент 2 курса ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан

Пролив - водное пространство, находящиеся между двумя частями суши и соединяющее смежные водные бассейны или их части. Международными считаются проливы, соединяющие части морского пространства и используемые для международного судоходства. В основу определения режима таких проливов положено правило сочетания интересов прибрежных государств и других государств, пользующихся ими. [1]

Можно выделить следующие виды:

1. Проливы, используемые для судоходства между частью открытого моря или исключительной экономической зоны и территориальным морем другого государства (Мессинский, Тиранский и др.). Здесь применяется право мирного прохода, осуществляемое в соответствии с особыми правилами, которые относятся к мирному проходу через территориальное море.

2. Проливы, используемые для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительно экономической зоны (Гибралтарский, Малаккский, Баб-эль-Мандебский и др.). В таких проливах применяется транзитный проход, который представляет собой осуществление свободы судоходства и полетов единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив. Также пролив является определенной точкой входа и выхода из территории под суверенитетом определенного государства. Осуществляется в соответствии с конвенцией 1982 г.

3. Проливы, в срединной части которых имеется полоса открытого моря или исключительной экономической зоны, удобная для судоходства (Мозамбикский, Корейский, Тайваньский). Здесь действует свобода судоходства, принятая в открытом море и в исключительной экономической зоне.

4. Проливы, правовой режим которых определяется специальными международными соглашениями (Балтийские, Магелланов, Черноморские). [2]

В таких проливах все суда и летательные аппараты имеют особое право транзитного прохода, которому не должно чиниться препятствий. Транзитный проход не распространяется на проливы, проход в которых регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международными конвенциями, которые относятся специально к таким проливам (Черноморские и Магелланов проливы). [2]

Пользующиеся правом транзитного прохода, корабли, подводные лодки, различные летательные аппараты, в которые входят военные и частные воздушные суда независимо от количества их вооружения и энергетических установок, без каких-либо промедлений должны пройти или соответственно пролететь над ним воздерживаясь от любого вида угрозы силой или соответственно ее применения. Также вышеперечисленные суда должны воздержаться от любой деятельности кроме той, которая осуществляется и непосредственно связана с самим транзитом в случаях разнообразных бедствий и другими обстоятельствами.

Вышеперечисленные суда во время вышеописанного прохода обязаны соблюдать общепринятые международно-правовые правила, процедуры и все накопленные правила касающиеся безопасности во всем море. Примерами таких правил могут выступать: правило предупреждения столкновений в море, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения судов.

Летательные аппараты при транзитном пролете соблюдают особые правила полетов, которые устанавливаются Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), так как они относятся к гражданской авиации; государственные летательные аппараты будут обычно соблюдать такие меры безопасности и постоянно действовать с должным учетом.

Государства, граничащие с проливами, не должны препятствовать транзитному проходу или приостанавливать его и должны соответствующим образом оповещать о любой известной им опасности для судоходства в проливе или полета над проливом; они вправе по согласованию и с одобрения Международной морской организации (ИМО) устанавливать четкие морские коридоры и предписывать схемы разделения движения которыми будут пользоваться все государства при судоходстве в проливах с обозначением их на картах и надлежащим опубликованием. [3]

Государства, граничащие с проливами, могут принимать законы и правила, относящиеся к транзитному проходу через проливы, в отношении всех нижеследующих вопросов или любого из них: безопасности судоходства и регулирования движения судов (морские коридоры и схемы разделения движения); предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения путем введения в действие применимых международных правил, относящихся к сбросу нефти, нефтесодержащих отходов и других ядовитых веществ в проливе; недопущения рыболовства, в том числе уборки рыболовных снастей (для рыболовных судов); погрузки или выгрузки любых товаров или валюты, посадки или высадки людей в нарушение таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил государств, граничащих с проливами. Все выше перечисленные законы должны быть опубликованы и оформлены надлежащим образом, для того чтобы каждый мог в свободной форме ознакомиться с ними. Примеры могут выступать проливы, с особым статусом которые будут описаны далее.

Беспрепятственный проплыв, перелет через международные проливы, перекрываемые территориальным морем, получил конвенционное закрепление в Женевской конвенции 1958 г. о территориальном море и прилежащей зоне (п. 4 ст. 16) и в новом качестве - "транзитного прохода" - в части III Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. [4]

Режим некоторых международных проливов более сложен, поскольку он вытекает из специально заключенных международно-правовых документов.

Особый порядок пропускания устанавливается для вооружённых военных кораблей. Данная конвенция ограничивает нахождение авианосцев и подводных лодок в Черном море которые не принадлежат черноморским государствам. Исключением являются визиты вежливости в порты этих государств в рамках пролива. Ограничен также проход в пролив нечерноморских военных судов чей вес в тоннах превышает особую установленную планку, а именно в сумме он должен оставлять не более 45 тысяч тонн, единожды по проливу проходить может не более 9 таких кораблей, а максимальных срок их пребывания в проливе составляет не более 21 дня. Калибр орудий не должен превышать 203 мм. Правительства прибрежных государств должно быть оповещено за 15 дней до момента пропускания самих судов.

Сами же Черноморские государства имеют право проводить через проливы любые военные корабли, при этом линейные корабли проводятся поодиночке в сопровождении не более чем двумя миноносцами, а подводные лодки поодиночке, в светлое время суток, в надводном положении при условии соблюдения двух существенных ограничений: подводные лодки могут проходить через проливы для ремонта на верфях, расположенных вне Черного моря (при условии, что точные данные по этому поводу будут предоставлены Турции), или в целях возвращения в базы Черного моря, если они будут сооружены или куплены вне этого моря

Проход через Балтийские проливы (Большой и Малый Бельты, Зунд) регулируется международными соглашениями, а именно, Копенгагенским трактатом 1857 г. [5]

Гражданские суда проходят беспрепятственно, военные — так же могут пройти без препятствий, но для них установлены особые правила прохода, которые они не могут игнорировать если имеется необходимость мирного проплыва через эти воды. Сроки и количество сужен также фиксировано. Так, для следования через датские территориальные воды необходимо уведомление правительство за 3 дня, если количество кораблей не превышает трех кораблей, и за восемь суток, — если все-таки превышает их больше.

Существует понятие искусственных проливов – каналы. [3]

Международный канал — это искусственный водный путь, установленные усилиями человека и находящийся под суверенитетом государства, территорию которого он пересекает, и используемый для международного судоходства в соответствии с принципами и нормами международного права, в том числе международных договоров, относящихся к каждому каналу, а также национальным законодательством государства, на территории которого находится канал.

Режим Суэцкого канала устанавливается Константинопольской конвенцией, которая была подписана в 1888 г. Суда могут спокойно проходить по нему после уплаты налогов при наличии лоцманской проводки. Корабли пользуются мирным проливом. Лоцманская проводка — это использование всевозможных признаков и местной морской обстановки для построения маршрута, используется вблизи к берегам.

Далее правовой режим Панамского канала был установлен Панамо-американским договором, который был подписан в 1979 г. в Договоре о Панамском канале об постоянном нейтралитете и функционировании канала с протоколом к нему. В этой области действует панамская судебная юрисдикция. Однако, несмотря на это США получила возможность по своему усмотрению пользоваться, управлять и обслуживать данный канал без препятствий. Этот канал открыт для всех государств в рамках мирного транзита через него в рамках всеобщего равенства. [3]

Кильский канал пересекает территорию ФРГ и соответственно подчиняется юрисдикции ФРГ. В рамках этого канала предусмотрено свободное плавание для всех судов после уплаты специальных налогов. Также обязательна лоцманская проводка. Военные судна, как и в большинстве других каналов и проливов должны уведомить правительство о предстоящем проплыве за несколько дней.

Список использованных источников

1. Международное право. Конспект лекций. В.Т. Батычко. Таганрог. ТТИ ЮФУ, 2011. 76-77с.
2. Международное публичное право. Бекашев К.А. М., 2003. 447-454с.
3. Международное право. Ушаков Н.А. М., Юрист, 2000. 124-132с.
4. Конвенция ООН по морскому праву. 1982г.
5. Международное морское право. Гуреев С.А. М., 2011. 187-219с.