



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN



Л. Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ
ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМ. Л. Н. ГУМИЛЕВА
GUMILYOV EURASIAN
NATIONAL UNIVERSITY



Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2015»
атты X Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
X Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2015»

PROCEEDINGS
of the X International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2015»

УДК 001:37.0
ББК72+74.04
Ғ 96

Ғ96

«Ғылым және білім – 2015» атты студенттер мен жас ғалымдардың X Халық. ғыл. конф. = X Межд. науч. конф. студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2015» = The X International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2015». – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie-2015/>, 2015. – 7419 стр. қазақша, орысша, ағылшынша.

ISBN 978-9965-31-695-1

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 001:37.0
ББК 72+74.04

ISBN 978-9965-31-695-1

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2015

11.12 Международное частное право

УДК 341.226.2

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО СТРАН ЕС В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Аленов Ильяс Маратович

alenov.i.m@gmail.com

Магистрант 1-го курса специальности «6М030200 –Международное право»
юридического факультета ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель – к.ю.н., доцент кафедры международного права
юридического факультета ЕНУ им. Л.Н.Гумилева Кулжабаева Ж.О.

Осуществление гражданских авиаперевозок, а также расширение сотрудничества стран в этом направлении подпадает под сферу действия норм международного воздушного права.

Международное воздушное право - это самостоятельная отрасль международного права, регулирующая отношения между государствами по поводу использования воздушного пространства и организации международных воздушных сообщений.

В предмет правового регулирования международного воздушного права входят следующие блоки общественных отношений:

- 1) отношения по поводу организации международной аэронавигации;
- 2) отношения по поводу деятельности иностранных воздушно-транспортных предприятий;
- 3) отношения по поводу обеспечения безопасности международных полетов воздушных судов государств.[1]

Под регулированием режимов использования воздушного пространства в целях аэронавигации понимаются, прежде всего, вопросы осуществления международных воздушных перелётов гражданскими воздушными судами, исключая государственные воздушные суда (под которыми Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 года понимает военные, таможенные и полицейские суда).

Вопросы транзитного пролёта над международными проливами и архипелажными водами урегулированы Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. и, следовательно, относятся

В 1919 году Парижская конвенция закрепила принципы суверенитета государств над воздушным пространством. В 1944 году прошла Чикагская конференция о гражданской авиации. Принцип свободы полетов в международном воздушном пространстве. На конференции были приняты стандарты, которые являются юридически обязательными для международных полетов, оно не относится к воздушным судам, которые государство использует для осуществления своих властных функций (пограничный и таможенный контроль, оборона, полицейские функции и т. п.). Создана Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

Соглашение о международном воздушном транзите 1944 г. установило две свободы воздуха:

1. возможность полета без посадки;
2. возможность посадки для технического обслуживания.

Соглашение о международном воздушном транспорте 1944 г. установило еще три:

3. возможность высаживать пассажиров, выгружать груз и почту, взятые на территории государства, в котором зарегистрирован самолет;
4. возможность принимать на борт пассажиров, груз и почту, следующие на территорию государства, в котором зарегистрирован самолет;

5. возможность принимать на борт пассажиров, груз и почту, следующие на территорию любого из участвующих в Соглашении государств, возможность высаживать пассажиров, выгружать груз и почту, следующих из одного из этих государств.[2]

Международное сотрудничество в сфере гражданской авиации соответствует международным соглашениям как между государствами, международными организациями, так и между авиакомпаниями. Одними из самых популярных видов сотрудничества между авиакомпаниями являются авиационные альянсы и соглашения о код-шеринге.

В рамках региональных организаций по сотрудничеству в обеспечении безопасности полетов воздушных судов на территории Европы, созданию организаций и нормативных актов работает Европейская Комиссия – орган исполнительной власти Европейского Союза.

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) является агентством Европейского союза (ЕС) по регулированию и исполнению задач в области безопасности гражданской авиации. EASA была создана 15 июля 2002 г., со штаб-квартирой в Кёльне (Германия). Организация взяла на себя функции ликвидированных Совместных авиационных властей (JAA). Членами агентства стали страны участницы Европейской ассоциации свободной торговли (EFTA).[3]

В зону ответственности EASA входит анализ и исследования в области безопасности, выдача разрешений иностранным авиакомпаниям, консультации при разработке европейского авиационного законодательства, внедрение и отслеживание правил безопасности (включая функции инспектирования в странах-участницах), выдача сертификатов типа на воздушные суда и компоненты, а также разрешительные функции в отношении организаций, занимающихся разработкой, производством и обслуживанием авиационных продуктов.

Основным отличием EASA от JAA является тот факт, что EASA имеет юридические полномочия регулирующего органа по всему Европейскому Союзу, распространяя свои рекомендации через Еврокомиссию, Совет Европы и Европарламент, в то время как большинство постановлений JAA были гармонизированными кодексами без реальной юридической силы. Кроме того, некоторые страны-участницы JAA находились за пределами ЕС (например, Турция), а EASA является европейским агентством, и другие страны принимают ее правила и процедуры в добровольном порядке.

EASA имеет право на выдачу сертификатов типа и одобрений лётной годности по другим конструкторским аспектам летательных аппаратов, двигателей, воздушных винтов и компонентов. EASA сотрудничает с Национальными авиационными властями (NAA) стран-членов ЕС, однако в целях стандартизации авиации в ЕС и Турции взяла на себя многие их функции. [4]

Кроме того, EASA консультирует Еврокомиссию по вопросам международных гармонизирующих соглашений с остальным миром от имени стран-членов ЕС и заключает рабочие технические соглашения непосредственно со своими аналогами по всему миру.

EASA также устанавливает политику авиационных ремонтных станций (Организации Части 145 в Европе и США, известные в Канаде как организации Части 571) и выдаёт сертификаты ремонтным станциям за пределами ЕС, что позволяет иностранным ремонтным станциям выполнять ремонтные работы на самолётах ЕС.

EASA разработала правила воздушных перевозок, лицензирования пилотов и правила использования неевропейских воздушных судов в ЕС. [5]

Основной задачей EASA является обеспечение высочайшего уровня безопасности в гражданской авиации путём сертификации авиационных продуктов, одобрение авиационных организаций, разработка и внедрение стандартизированных европейских правил.

В октябре 2001 г. Еврокомиссия приняла предложения по созданию Единого неба Европы и по созданию единого регулирующего органа по управлению воздушным движением в ЕС, Норвегии и Швейцарии. Такой орган мог бы объединить управление верхними эшелонами воздушного пространства ЕС, которые сейчас разделены национальными границами. Он мог бы иным образом организовать воздушное пространство,

принимая во внимание эффективность его использования, а не национальные границы. Кроме того, предполагается объединение военных и гражданских служб.

Введение инициативы Единое Небо Европы, предположительно, принесёт пользу всем пользователям воздушного пространства за счёт более безопасного и эффективного использования воздушного пространства и управления воздушным движением внутри и за пределами ЕС. Управление воздушным движением перестанет подчиняться национальным управлениям в рамках национальных границ; вместо этого будут созданы «функциональные блоки воздушного пространства», границы которых будут отвечать требованиям повышения эффективности использования воздушного пространства. Управление воздушным движением по-прежнему будет иметь главной целью безопасность авиаперевозок, однако будет также принимать во внимание потребности участников воздушного движения и соответствие растущему объёму авиаперевозок. Целью является создание системы управления воздушным движением, которая будет принимать во внимание необходимые авиаперевозчикам маршруты и профили движения, что, по задумке инициаторов, должно повысить безопасность, эффективность и объём авиаперевозок.

Управление воздушным пространством в ЕС по большей части осуществляется странами-участницами, сотрудничающими с Евроконтроль межгосударственной организацией, в которую входит большинство европейских стран.

Европейская организация по безопасности воздушной навигации, основанная в 1960 году [6] с основной целью разработки общеевропейской системы организации воздушного движения в рамках проекта Единое Небо Европы. EUROCONTROL работает над «бесшовной», общеевропейской системой организации воздушного движения. EUROCONTROL является общественной организацией и в настоящее время имеет 40 государств-членов; её штаб-квартира находится в Харен, город Брюссель (Бельгия)

Европейская комиссия уполномочила EUROCONTROL выполнять регуляторские функции в рамках проекта Небо Европы. Евроконтроль координирует и планирует управления воздушным движением для всей Европы, для чего создается система функциональных блоков воздушного пространства Европы.[7] Это включает в себя работу с национальными органами, поставщиками аэронавигационного обслуживания, пользователей гражданских и военных воздушного пространства, аэропортов и других организаций. Его деятельность включает все операции «от ворот к воротам» аэронавигационного обслуживания: стратегическое и тактическое управление потоком, обучение авиадиспетчеров, региональное управление воздушным пространством, оборудована устройством безопасности технологий и процедур, и сбор аэронавигационных сборов.

Воздушное пространство Европы является наиболее загруженным в мире, и существующая система управления имеет множество недостатков, в частности, границы авиационных зон совпадают с национальными границами, а многие участки зарезервированы военными, хотя во многих случаях этого не требуется.

Ведутся переговоры о распространении инициативы на балканские и средиземноморские страны.

В июне 2008 г. были приняты поправки, и инициатива получила наименование SES-II (SES — Single European Sky, Единое небо Европы).[8]

Подводя итог вышеизложенному, можем отметить, что правовое регулирование гражданских авиаперевозок в странах Европейского Союза осуществляется на основе сочетания и взаимодействия норм международного и европейского права. Сложность осуществления гражданских авиаперевозок, обеспечения безопасности полетов, соблюдения внутренних правил обусловлена прежде всего масштабами самого воздушного пространства регионального объединения Европейского Союза. Наличие соответствующих институтов и учреждений, а также их деятельность в сфере международно-правового обеспечения воздушных сообщений способствует правильному функционированию и осуществлению гражданских авиаперевозок.

Список использованных источников

- 1 В.Т.Батычко Международное право. Конспект лекций. Таганрог: ТТИ ЮФУ, 2011./ <http://www.aup.ru/books/m232/>
- 2 <http://www.pavlodar.com/zakon/?dok=03606&ogl=all>
- 3 <http://easa.europa.eu/the-agency>
- 4 http://www.arabianaerospace.aero/hurkus-achieves-design-certification-for-tai.html?utm_source=googleNews&utm_medium=organic&utm_campaign=news_feed
- 5 REGULATION (EC) No 216/2008 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC
- 6 <http://www.eurocontrol.int/about-eurocontrol>
- 7 <http://www.eurocontrol.int/dossiers/fabs>
- 8 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/

ӘОЖ 341.24[69:347.91]

ФИДИК ШАРТТАРЫ БОЙЫНША ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ҚҰРЫЛЫС ДАУЛАРЫН РЕТТЕУ

Баймұрат Сағидолла Мүтиғоллаұлы

sagidolla.baimurat@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Заң факультетінің 2-курс магистранты, Астана
Ғылыми жетекші – Ш.В.Тлепина

Қазақстан Республикасы халықаралық инвестициялық қатынастарға белсене араласқан кезде құрылыс саласы шет қалған жоқ. Бүгінгі таңда зор көлемді, экономикалық маңызы бар құрылыс жобалары Халықаралық даму және қайта құру банкерімен қаржыландырылып келеді. Мысал ретінде «Батыс Еуропа – Батыс Қытай» жол магистралін атауға болады. Бұл қаржылардың мақсатты түрде жұмсалуды үшін қарыз алушы мемлекет ФИДИК шарттары бойынша сол қаражатты жаратуға міндетті болып табылады.

ФИДИК бойынша қазақ тіліндегі ақпараттың жоқ екенін ескере отырып, ФИДИК контрактілері бойынша халықаралық құрылыстық дауларды шешудің ерекшеліктеріне тоқталмастан бұрын ФИДИК туралы қысқаша мағлұмат беру міндет болатын шығар.

1913 жылы халықаралық инвестициялық құрылыс жобаларының кең ауқым ала бастаған кезінде бірқатар беделді және білікті инженер-консультанттаралемдік федерация құруға бел байлаған болатын. Франция, Бельгия және Швейцария елдері өкілдерінің кездесуі барысында Инженер-консультанттардың Халықаралық Федерациясы немесе ФИДИК құрылды. Қысқартылған ФИДИК аббревиатурасы француз тіліндегі атауынан алынған – Fédération Internationale Des Ingénieurs-Conseils [1].

Өз бастауында ФИДИК инженер-консультанттардың жұмысы үшін бірыңғай халықаралық методологиялық базаларды жасаумен айналысса, бүгінгі таңдағы негізгі жұмысы халықаралық инвестициялық-құрылыстық қатынастардың қатысушыларын контрактілердің үлгілік шарттарын жасаумен айналысады. Алғашқы контрактілердің үлгілері Дүниежүзілік банктің сұранысымен жасалған болатын[2].

Құрылыстық-құқықтық қатынастар өздерінің ерекшеліктеріне ие екендігі сөзсіз. Сонымен қоса, құрылыс жүргізу барысында майда, уақ, егжей-тегжейлік пен мұқияттылықты қажет ететін нарселердің көптігі соншалық, олардан туындайтын даулар да өз ерекшеліктеріне ие. Осыған орай, Дүниежүзілік банктің сұранысымен дайындалған ФИДИК контрактілерінің шарттары немесе ФИДИК шарттары, құрылыс дауларын шешудегі өз ретін орнықтырған.