



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

повышение профессионализма. Без эффективной работы по всем этим направлениям международное право не в состоянии реально войти в правовую систему страны.

Список использованных источников

1 В.Т. Батычко Международное право Конспект лекций. Таганрог: ТТИ ЮФУ, 2011/
<http://www.aup.ru/books/m232/>

2 Бекашев К.А. Международное публичное право.- М., 2003.- с.18.

3 *Ерджанов Т.К.* Международное публичное право.-Алматы.,2006.- с.56.

УДК 341.1/8

СБЛИЖЕНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ ДОГОВОРНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Исангильдеева Раушан Биркеновна

garas_08@mail.ru

Магистрант юридического факультета специальности

«6М030200 – Международное право» ЕНУ им.Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель – С. Амандыкова

«История дает нам шанс войти в XXI век цивилизованным путем. Одним из способов является, на наш взгляд, реализация интеграционного потенциала инициативы по созданию Евразийского союза, отражающей объективную логику развития постсоветского пространства и волю народов к интеграции».

Эти слова казахстанского Лидера, высказанные в МГУ имени М. Ломоносова два десятилетия назад, заложили прочный фундамент евразийской интеграции. Тогда, в 1994 году Нурсултан Назарбаев, выдвигая крупномасштабную инициативу по созданию новой интеграционной структуры, четко определил и ключевые задачи объединения, ориентированные на укрепление стабильности и безопасности каждой страны-участницы за счет общего потенциала интеграции.

В условиях глобализации и регионализации на пространстве СНГ наблюдается многоуровневая интеграция. Происходит процесс евразийской интеграции, проявившейся в различных формах, таких как Таможенный союз, Единое экономическое пространство и Евразийский Экономический союз, с созданием которого прекратило свое существование Евразийское экономическое сообщество [1, с. 12].

Именно в рамках ЕврАзЭС начала зарождаться идея «единого евразийского неба». Одной из заявленных главами государств-членов ЕврАзЭС задач деятельности Сообщества в области экономической политики являлось формирование общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы. Это возможно только в условиях Единого транспортного пространства (ЕТП), под которым понималась совокупность транспортных систем государств-членов Сообщества, для беспрепятственного перемещения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, обеспечивающая техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции. В связи с этим Сообществом была разработана Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества.

Согласно данной Концепции принципиальным в формировании единого транспортного пространства является создание равных конкурентных условий для всех перевозчиков и компаний государств-членов ЕврАзЭС, осуществляющих транспортную деятельность и предоставляющих связанные с нею услуги. В сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства должно быть сохранено и укреплено

сотрудничество в рамках ИКАО, Совета по гражданской авиации СНГ и МАК по всем направлениям деятельности указанных международных организаций. Должны быть приняты меры по расширению коммерческих возможностей авиаперевозчиков осуществлять сообщения между государствами-членами Сообщества, по взаимному признанию национальными авиационными органами перевозчиков с точки зрения владения и контроля над их деятельностью, а также выдачи им разрешений на право осуществления полетов в пределах ЕТП.

Важным пунктом данных положений является заключение многостороннего соглашения ЕврАзЭС о воздушном сообщении («открытом небе»). В рамках этого соглашения без ущерба для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности будут отменены ограничения по маршрутам и частотам полетов, емкости воздушных судов, тарифам, а также критериям паритета при осуществлении воздушных сообщений в строгом соответствии с политикой и рекомендуемой практикой ИКАО по либерализации международных воздушных сообщений. И в последующем будут также внесены в национальное воздушное законодательство и нормативную правовую базу изменения и дополнения, направленные на реализацию экономической интеграции в рамках ЕТП.

С подписанием 6 октября 2007 в Душанбе Договора о единой таможенной территории и создании Таможенного союза России, Казахстана и Белоруссии государства-члены продолжили рассматривать вопрос установления режима «открытого неба» [2].

По мнению генерального директора АК «Сибирь» Объедкова В. наиболее существенным вопросом при установлении режима "открытого неба" на территории Таможенного союза является либерализация взаимоотношений Беларуси, России и Казахстана при предоставлении дополнительных свобод воздушного пространства, закрепленных в Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. и предоставляемых по договоренностям между авиационными властями государств-участниц данной конвенции.

Процесс либерализации можно разделить на два последовательных этапа:

Во-первых, снятие ограничений по количеству перевозчиков и частот на перевозки между странами в действующих двусторонних соглашениях. Это позволит любому перевозчику из любого пункта в государстве регистрации перевозчика осуществлять перевозки в любой пункт другого договаривающегося государства без ограничений по количеству частот и необходимости согласования тарифов с авиационными властями и другими перевозчиками. Данный этап по предварительной оценке легко реализуем посредством внесения изменений в действующие Соглашения о воздушном сообщении между авиационными властями государств-участников Таможенного союза.

Во-вторых, формирование общего рынка авиаперевозок на территории Таможенного союза. Реализация данного этапа может занять длительное время, поскольку в данный процесс могут быть вовлечены иные государства. Поэтому целесообразно активизировать работу по формированию единого рынка после успешного достижения договоренностей в рамках первого этапа, что позволит не затягивать процесс создания единого воздушного пространства [3].

Единое экономическое пространство, в пределах которого должно быть обеспечено свободное перемещение товаров, услуг и капиталов, действует с 1 января 2012 года. Несмотря на то, что переход к многостороннему соглашению об «открытом небе» был заявлен странами-участницами в качестве одной из основных задач в рамках формирования единого транспортного пространства, существенных изменений режима воздушного сообщения до сих пор не отмечено.

В целях либерализации рынка авиаперевозок сначала планировалось отменить межправительственные соглашения о воздушном сообщении. Поскольку в ЕЭП сейчас входят только Россия, Белоруссия и Казахстан, то введение режима «открытого неба» может обсуждаться только для пространства внутри этих трех стран. Однако говорить о возможных сроках пересмотра действующих соглашений пока сложно. Вероятнее всего, продвижение

этого проекта встретит определенное сопротивление со стороны крупнейших перевозчиков стран-участниц, которые на данный момент контролируют большинство международных маршрутов, поскольку они рискуют потерять часть пассажиров на этих линиях. “Любая либерализация — это всегда плюс. Когда снимают ограничения, проигрывает только тот, кто держит монополию. Все остальные, в частности пассажиры, выигрывают”, - отмечает главный редактор «Авиатранспортного обозрения» Алексей Синицкий.

Рынок может перейти к новой модели регулирования авиаперевозок, которая сейчас уже работает на территории Евросоюза. Там сменили термин «национальный перевозчик» на «европейский перевозчик», перестав смотреть на коммерческие права авиакомпании с точки зрения ее государственной принадлежности. Такая модель может быть применена и у нас, фактически это означает отказ всех стран — участниц ЕЭП от своих собственных двухсторонних межправительственных соглашений с третьими странами и переход на единые так называемые «горизонтальные» многосторонние соглашения. Это значительный шаг на пути либерализации воздушных перевозок в глобальном масштабе [4].

Пошаговая интеграция Казахстана с Россией и Белоруссией должна была частично решить транспортную проблему нашей страны. 29 мая 2014 года в Астане президенты России, Беларуси и Казахстана подписали Договор о создании Евразийского экономического союза (ЕАЭС), который объединяет юридическую базу Таможенного союза и ЕЭП, а также часть нормативных актов ЕврАзЭС, не противоречащих более поздним договоренностям в рамках ТС и ЕЭП. Договор вступил силу уже 1 января 2015 г.

«Подписанный договор имеет действительно эпохальное, историческое значение, открывает самые широкие перспективы для развития экономик и повышения благосостояния граждан наших стран», – заявил на церемонии подписания договора В.В. Путин. Он также подчеркнул, что на мировой арене появляется новая экономическая организация, обладающая в полной мере международной правосубъектностью. Последнее, кстати, немаловажно, поскольку предшественник ЕАЭС – Таможенный союз таковой не обладал, что не позволяло ему выступать на международной арене в качестве самостоятельного субъекта и создавало тем самым все больше помех при развитии торгово-экономического сотрудничества с другими странами [5].

Формирование "Единого евразийского неба" предусматривает создание общего рынка авиационных услуг и единой зоны транспортировки воздушным транспортом. Проект будет способствовать превращению воздушного пространства ЕАЭС в востребованный транзитный мост между Европой и Юго-Восточной Азией, и другими континентами. "Единое евразийское небо" станет органичным элементом в цепочке логических систем поставок товаров и услуг.

"Единое евразийское небо" должно создаваться поэтапно и с учетом интересов всех стран Евразийского экономического союза. Понятно, что сегодня российская авиация имеет некоторые конкурентные преимущества перед авиацией Беларуси и Казахстана, именно поэтому нужно предусматривать этапность, создание конкурентных условий и многое другое.

Согласно планам Евразийской комиссии, формирование "единого неба" будет проходить в несколько этапов. К 2015 году должен быть разработан, согласован и принят пакет программных документов. Еще через пять лет начнется гармонизация законодательства трех стран, формирование общей системы управления авиадвижением. В 2020-2025 годах будет завершена гармонизация законодательной и нормативно-правовой базы трех стран и обеспечен открытый доступ перевозчиков из этих стран на национальные рынки друг друга.

Однако на данный момент процесс формирования «единого неба» приостановился. Причиной стала неготовность казахстанских авиаперевозчиков на равных конкурировать с российскими партнерами. Для сравнения, количество воздушных судов, имеющих в арсенале российского «Аэрофлота» значительно превышает количество судов казахстанских авиаперевозчиков в совокупности.

В связи с этим, в рамках проведенных переговоров государств-участниц ЕАЭС казахстанская сторона отстаивала позицию о нецелесообразности формирования "единого евразийского неба". Таким образом, данные нормы были исключены из проекта Договора о Евразийском экономическом союзе, а воздушное пространство стран ЕАЭС пока будет регулироваться двухсторонними договорами, т.е. без внедрения открытого неба между тремя странами.

Это будет являться переходным периодом ЕАЭС. Казахстанской авиации нужны время и государственное субсидирование, а настаивать на скорейшем введении единого воздушного пространства никто не будет.

Мы также считаем, что не только казахстанская сторона не готова к либерализации воздушного пространства ЕАЭС, но и остальные участники данного Союза, несмотря на выраженную готовность, не смогут реализовать проект «единого евразийского неба».

Прошло немало времени с момента зарождения идеи «открытого неба», однако из анализа воздушного законодательства трех государств следует, что нормы воздушного права не гармонизированы.

Наряду со значительным количеством терминов, определяемых в законодательных актах государств-членов ТС и ЕЭП единообразно («аэропорт», «аэродром» и др.), в определениях отдельных основных терминов («гражданская авиация», «государственная авиация», «авиационное предприятие») имеются определенные содержательные различия [6].

К примеру, в Республике Беларусь термин «гражданская авиация» определяется как авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и организаций, а также выполнения литерных полетов [7]. В Российской Федерации под гражданской авиацией понимают авиацию, используемую в целях обеспечения потребностей граждан и экономики [8]. В Республике Казахстан гражданской авиацией признается авиация, не входящая в состав экспериментальной и государственной авиации, используемая в установленных законодательством целях [9].

Термин «использование воздушного пространства» в Республике Беларусь и Российской Федерации определяется единообразно как деятельность, в процессе которой осуществляются перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов, а также другая деятельность, которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения.

Вместе с тем в Законе Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» закреплен более узкий подход, согласно которому использованием воздушного пространства признаются полеты воздушных судов и других летательных аппаратов, все виды стрельб и пусков ракет, взрывные работы и иная деятельность, связанная с перемещением в воздушном пространстве материальных объектов. Строительство объектов, линий электропередач, других препятствий, расположенных на приаэродромной территории и на местности в пределах воздушных трасс; работы, вследствие которых в воздушном пространстве производятся электромагнитное, световое, акустическое, корпускулярное и иные виды излучения; размещение объектов, приводящих к массовому скоплению птиц или ухудшению полетной видимости, а также любая другая деятельность, не связанная непосредственно с перемещением в воздушном пространстве материальных объектов, но влияющая на безопасность полетов воздушных судов, их оборудования и находящихся в них людей не признается деятельностью по использованию воздушного пространства и рассматривается как деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов. Такая деятельность может осуществляться только с разрешения, выдаваемого в соответствии с Правилами выдачи разрешений на осуществление деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов воздушных судов.

Следует отметить, что в Воздушном кодексе Российской Федерации, Воздушном кодексе Республики Беларусь, Законе Республики Казахстан «Об использовании воздушного

пространства Республики Казахстан и деятельности авиации», регламентирующих отношения в сфере воздушного транспорта приоритеты использования воздушного пространства имеют свои особенности.

Например, в Республике Беларусь и Российской Федерации государственные полеты имеют приоритет по сравнению с выполнением воздушных перевозок грузов и почтовых отправлений в регулярном сообщении. В то же время в Республике Казахстан регулярные рейсы по перевозке пассажиров, грузов и почтовых отправлений имеют приоритет перед полетами государственной авиации. А в отличие от Республики Беларусь, Воздушный кодекс Российской Федерации и Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» закрепляют приоритет выполнения полетов воздушных судов экспериментальной авиации перед нерегулярными воздушными перевозками и выполнением авиационных работ. В Российской Федерации полеты воздушных судов экспериментальной авиации имеют также приоритет перед регулярными воздушными перевозками грузов и почты.

Таким образом, гармонизация воздушных законодательств государств-членов Евразийского экономического союза и установление режима "открытого неба" в пределах их территории – процесс очень сложный, долгий. Необходима тщательная выработка подходов, механизмов и принципов формирования «Единого евразийского неба». Только совместными усилиями государств-членов Евразийского экономического союза возможно ускорить создание общего воздушного пространства, не разделяемого государственными границами, что примет логическое развитие отношений внутри Союза.

Список использованных источников

- 1 Мами К.А. ЕврАзЭС: парламентская поддержка евразийским интеграционным процессам // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – СПб., №13, 2013, С. 12.
- 2 Концепция формирования Единого транспортного пространства Евразийского экономического сообщества 2008.
- 3 Обьедков В. «Открытое небо» невозможно без либерализации отношений Беларуси, России и Казахстана при предоставлении дополнительных свобод воздушного пространства // Деловой авиационный портал <http://www.ato.ru/content/sibir-otkrytoe-nebo-nevozmozhno-bez-liberalizacii-otnosheniy-belarusi-rossii-i-kazahstana>
- 4 Девятьяров Е. Россия объединяет небо с Казахстаном и Белоруссией // <http://izestia.ru/news/515236>
- 5 Портанский А.П. ИМЭМО РАН. Договор о ЕАЭС пока не снимает нерешенные проблемы // <http://www.ryzkov.ru>
- 6 Транспортная политика единого экономического пространства на период до 2020 года: отчет о НИР / ИНП РАН. - Москва, 2012 г. – 267 с.
- 7 Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16 мая 2006 г. // http://etalonline.by/600117#load_text_none_1_
- 8 Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. // http://base.garant.ru/10200300/1/#block_1111
- 9 Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» №339-IV от 15 июня 2010 г. // http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339_

УДК 341.96

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ БРАЧНО-СЕМЕЙНЫХ ПРАВООТНОШЕНИЙ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Кенжина Дарья Кайратовна
dasha.mail.ru.96@mail.ru