



Студенттер мен жас ғалымдардың
«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2018»
XIII Халықаралық ғылыми конференциясы

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XIII Международная научная конференция
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2018»

The XIII International Scientific Conference
for Students and Young Scientists
«SCIENCE AND EDUCATION - 2018»



12th April 2018, Astana

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

**Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2018»
атты XIII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XIII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2018»**

**PROCEEDINGS
of the XIII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2018»**

2018 жыл 12 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2018» атты студенттер мен жас ғалымдардың XIII Халықаралық ғылыми конференциясы = XIII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2018» = The XIII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2018». – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2018. – 7513 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-997-6

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 978-9965-31-997-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2018

10. Орман А.А. Китайская Народная Республика . — Алматы : , 2008. — 712 с.
11. Острова Сэнкаку, 2012 // Сайт посольства Японии в России - http://www.ru.emb-japan.go.jp/APP/senkakuislands_20121129NEW_rus.pdf
12. Сан-Францисский мирный договор, 1951 // Материалы по истории территориального размежевания между Россией и Японией - http://vff-s.narod.ru/kur/his/k_is11.html
13. Симоносекский мирный договор между Китаем и Японией, 1895 // Средневековые исторические источники Востока и Запада- http://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/China/XIX/1840-1860/Sb_dog_Dal_vost/21-40/23.html

УДК 341.225.5

ПИРАТСТВО В МЕЖДУНАРОДНОМ МОРСКОМ ПРАВЕ

Мадмарова Алтынай Даулетовна

Студент 2 курса Юридического факультета по специальности “Международное право”

Научный руководитель-Куликпаева М.Ж.,

Phd, и.о. Доцента кафедры «Международного права» ЕНУ

При переходе из XX в XXI век проблема морского пиратства переросла в общемировой статус и инциденты с нападением пиратов имеют свое происшествие во всех странах мира. Значение пиратства в качестве преступления мира в уголовном праве, а также правовые механизмы ведения борьбы с данным правонарушением получили освещение в заключениях Женевской конвенции об открытом море 1958 г. И Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г.

Признаки права в пиратстве в нынешний период распространены в универсальных международных документах. Определение независимости прибрежных стран касемо внутренних вод и территориального моря показывает совершение действий, относящихся к пиратству, только за районом нахождения территориального моря, или говоря иначе в водах международного района. [1,580]

Понятие пиратства также указывается в ст. 101 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г, где относительно данного слова говорится следующее:

А) проявление в отношении лиц насилия, задержания или ограбления, происходящее ради личной выгоды экипажем или лицами судна, или аппарата, владелец которого является частное лицо, и совершаемое в открытом море против находящихся в этой зоне судна или летательного аппарата любой национальности, находящихся внутри лиц или против расположенного внутри борта имущества, происходящее вне юрисдикции и контроля государства;

Б) действие добровольного характера с использованием судна или летательного аппарата, совершаемый с причиной касательно того, что аппарат на суше или в море занимается незаконной пиратской деятельностью;

В) деяние, совершаемое путем подстрекательства или оказанием помощи в процессе совершения указанного процесса.

Точно такое же понятие демонстрируется в статье 15 Конвенции 1958 г, подписанного в Женеве. Там указывается, что пиратством является применение насилия, грабежа, совершаемое ради личной выгоды и обогащения, направленное против летательного или морского судна. Статья 19 призывает государства захватывать судна, совершающие непосредственное участие в совершении пиратства и арестовать там находящихся преступников. После этого начинается в отношении них судебный процесс. Там определяются наказание за совершенные действия пиратства и понести за это уголовную ответственность. Вдобавок подвергается конфискации судно или самолет, используемое пиратами. И это помогает вести действия против пиратского движения и наказать их по всей строгости согласно их законам национального права. Что же касается Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., то в этом документе про пиратство пишется о действиях,

происходящих под руководством владельцев частных судов. Несколько видов преступлений, имеющие схожие признаки с пиратством и происходящие в открытом море, указаны Римской конвенцией 1988 г. О борьбе с нелегальными актами, имеющих цель нарушить безопасность судоходства на море, а также протокол о борьбе с незаконными актами, нарушающих спокойствие и безопасность стационарных платформ, проводящих свою работу на континентальном шельфе. [2]

По мнению известного специалиста и ученого К.А.Бекашева под пиратством подразумевается демонстрация акта насилия, ареста или грабежа, совершаемый представителями неправительственных судов на судно определенной нации, имеющим действие за пределами участка в море прибрежной страны. Если процесс пиратства совершается в территориальном море, то проявление такого вида грабежа согласно международному праву относится к морским вооруженным разбойным нападениям и за это полагается наказание согласно Конвенции о борьбе с незаконными актами от 1988 г., стремящимся обеспечить защиту на море судоходству кораблей, а еще в дополнительном приложении к этому документу. Само пиратство относится к преступлениям с элементом международного характера. К.А.Бекашева говорит о необходимости вести борьбу с этим при помощи определенных норм международного права. Есть другая точка зрения, считающем самым нужным средством ведения борьбы с пиратством в виде технических средств, к примеру, вид оружия под названием акустические пушки, способные издавать пронзительный звук, имеющим схожесть со звуком пожарной сирены. Также Бекашев приводит для ликвидации пиратства использование микроволновых пушек, способные нанести удар пиратам кипятком. [3,105]

Необходимо не путать значение пиратства с понятием международного терроризма, под которым подразумевают проведение действий с намерением нарушить порядок общественной безопасности, внушения страха населению или оказать давление на процесс принятия решений органами власти. Если нападения совершаются ради таких действий, то это терроризм, а вот под захватом судна подразумевают пиратство.

Исследователь из Польши К. Кубьяка определяет места происхождения и распространения нелегального морского пиратства с преследованием преступных целей: в Карибском регионе связывается с распространением наркотиков; возле побережья морей Колумбии активность происходит ввиду участия движения наркокартелей; пиратство в портовых городах и местах в Южной Америке, где в основном распространено в Бразилии; деятельность в водах Адриатического море, где преступники используют признаки от произошедших в прошлом конфликтов на Балканах и совершают грабежи на суда с находящимися там внутри товаров сигарет; пиратство в Гвинейском заливе с использованием торговли; а также на берегах Сомали, Индии и Бангладеша; преступления непосредственно в водах Малаккского пролива и Южно-Китайском моря.

По целям и методам, используемые нарушителями порядка в совершении преступлений, морское пиратство имеет подразделение на два вида: «индонезийское» и «сомалийский». К азиатскому виду перечисляют составы из обычных банд, использующих в ходе нападения холодные и огнестрельные оружия. Пираты из Азии, в основном выходцы из Индонезии, имеют большой выбор в вооружении, состоящем из автоматов, гранатометов и крупнокалиберных пулеметов. Их целью захвата являются как экипаж кораблей, так и находящийся внутри груз. А вот касательно Африки надо сказать, что используя фактор невидимости и внезапности, «сомалийские» пираты готовятся и совершают нападения на торговые суда в открытом море или в акватории портов. Пираты Сомали известны в своей деятельности особенностью, заключаемое в захвате не грузов и товаров кораблей, а в аресте и удержании в заложниках членов экипажа с целью получения за них выкупа за немалую сумму денег. Данным делом занимаются молодые, хорошо подготовленные и обученные люди. Своими развитыми навыками в этой отрасли данные люди подтверждают о ведении и обучении подготовки на флоте или в береговой охране. [4,16-17]

В последнее время основные атаки в деятельности пиратов совершают граждане из Сомали и Нигерии. Все их действия совершаются в ночное время ввиду малого числа моряков на вахте и низкой скорости кораблей на воде.

Основные типы атак:

Хищение денег: кража денег из сейфа и кошельков членов экипажа команды.

Хищение денежных средств и грузов: при проведении такой операции требуется высадка и нахождение в гавани или портах, подпадающих под управление и контроль пиратов. В итоге занятие данной деятельностью приносит гораздо больше прибыли по сравнению с обычной кражей денег.

Происходит задержка и захват корабля с грузом, находящиеся внутри представители команды судна и пассажиры попадают в заложники, владельцам судов дается указание отдать выкуп за спасение жизни или уплата за них денег. В данный момент такой процесс не имеет большой популярности в связи с ведением более жесткого требования для регистрации судов. Но таким видом нападения нередко занимались в 1990-е годы, когда команду корабля подвергали убийству, подделывались документы, судно затем снова проходит регистрацию и после отправляется на продажу, или же после получения заказа на перевозку грузов исчезало в неизвестном направлении.

Выявлены причины появления пиратства международного характера. Это можно подвергнуть разделу на внутренние и внешние признаки.

Внутренними факторами характеризуются такие явления: политическая нестабильность, отсутствие контроля внутри страны, трудная ситуация в государстве в области экономики, социальной жизни и усиление уровня преступности, выгодное расположение территории и внутреннего условия проживания.

К внешним факторам, приводящим к появлению пиратства, необходимо выделить: отсутствие общепризнанных методов и основ материала, документов, договоров касательно противодействия пиратству, низкий уровень развития контакта и взаимодействия государств в науке и технике по созданию необходимых средств для нанесения удара пиратству в регионе, отсутствие идей и способов для противостояния пиратству на универсальном и региональном уровне; пассивное участие и активность международных организаций в установлении безопасности и мира в водах морей и другое. [5,280]

Также стоит заметить проблему пиратства в том, что большой процент стран в Африке, Азии, Америке, являющихся центрами нападения пиратов, не представлены сильным и мощным военно-морскими аппаратами, кораблями, в задачу которых входило бы ведение борьбы против деяний пиратов в их территориальном море и за ее пределами, а также в местах исключительной экономической зоны и открытого моря. После проведения своих операций и грабежей преступного характера морские пираты часто укрываются чаще всего не в открытом море, а в бухтах побережья и портах, и этим они обеспечивают себе недосыгаемость для иностранных военных кораблей, способные взять под арест их только в пределах открытого моря и других местах вне расположения юрисдикции государств. При этом пираты не имеют больших опасений в преследовании лодками и кораблями прибрежной страны, количество используемого движимого аппарат может оказаться недостаточным или в малом количестве. Главная проблема для морской полиции стран является использование пиратами в качестве транспорта небольших судов, а небольших скоростных катеров и шлюпок, вдобавок применяются любые мелкие рыболовные суда, яхты и пр., имеющих сходство с обычными лодками, плавающими в большом количестве в водах любой страны. Все это наносит огромный ущерб на налаживание торговых контактов стран в рамках развития партнерства, многие люди расстаются с жизнями из-за этого преступления, так как не могут противостоять вооруженным пиратам. Также происходит скачок поднятия цен на перевозку товаров по морю, снижается активность касательно производства и рыболовства на море и уменьшается поступление в казну государства налогов и бюджетов от морских перевозок. Поэтому необходимо начать искать пути для ликвидации очага пиратства и его преступного влияния.

Прибрежным государствам дается рекомендация в подготовке и принятии планов действий по тому, как не допустить увеличения нападения на судна мирного пользования, а также задействовать готовый план в случае нападения пиратов для их отпора. Не исключая возможность столкновения или посадки корабля, или судна на дно мели после нападения, также участникам конвенций по морскому праву дается указание сделать и оформить документы с положениями касательно не допустить катастрофы больших масштабов из-за разливов нефтепродуктов или утечек опасных веществ, используемых в перевозке на судне. Следует сделать все необходимое для нейтрализации деятельности пиратов и вооруженных грабителей, т.к. Эти люди совершают правонарушения и считаются преступниками согласно международному праву и законам многих стран мира. Правительства не должны вести и проводить диалог с такими лицами и стремиться направить их на правосудие за участие в пиратстве и вооруженном разбое. Это происходит путем ареста человека, причастного к совершению деяния по делу пиратства или вооруженного разбоя против судов за пределами территориального моря любого государства.

Также прибрежное государство после получения сведений касательно пиратства должно принять ответные меры на эти действия, организовав систему взаимосвязи между судовладельцами и правительствами стран. Руководители стран за последнее время делают постепенные шаги по данной проблеме. Проявляется это путем налаживания и развития сотрудничества стран определенного региона и усилении взаимодействия государств, проявляемое в совместном использовании военных возможностей, а еще проведение своих отдельных самостоятельных шагов с привлечением национальных вооруженных сил. Государствам необходимо проводить более активное сотрудничество ради обеспечения безопасности жизни людей на море, защиты окружающей среды и повышения уровня морской безопасности путем расширения их совместных усилий по пресечению актов пиратства и вооруженного нападения против судов

Международное морское право еще не на полной готовности осуществляет ведение борьбы с пиратством, так как место очагов преступления указано лишь открытым морем и иными районами, находящимися вне государственной юрисдикции. Пираты, пользуясь такими слабостями, продолжают осуществлять захват под свой контроль новых районов на море. Прибрежным государствам не хватает сил самостоятельно расправиться с пиратами в своих внутренних морских водах, территориальном море и исключительной экономической зоне и это требует поддержки со стороны международного сообщества. Это касается не только в военной области, но также в экономике ввиду оттока пиратов из бедных слоев населения ради спасения своих жизней. Требуется внести изменения в документы конвенций, регулирующих борьбу с пиратством, потому что необходимо расширить их район опасности и усилении контактов государств для совместной борьбы против этой угрозы, иначе судоходству в разных точках мира придется еще долго страдать ввиду притязаний пиратов на новые богатства. [6,63-70]

Мне хочется отметить что пиратство приносит большой ущерб экономике государств, процессу международному судоходству. Из за этого многие торговые корабли не могут осуществить перевозку товаров в назначенное время. Моряки проходя через опасные районы мира в морях или океанах рискуя своими жизнями, так как пираты угрожают им оружием и требуют за них деньги, однако страны делают все возможное чтобы противостоять этой опасной проблеме. Страны определённого региона совместными усилиями ведут борьбу против пиратов. Нужно создавать больше международные документы касательно этой проблеме, тогда можно обеспечить границы, безопасность в Мировом океане.

Список использованных источников:

1. Скаридов А.С. Морское право. — спб. : Academus, 2008. — 580 с.
2. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства // Конвенции и соглашения. URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/..](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/)

3.Фомченко С.Н. Безопасность судна и его экипажа в пиратоопасных районах. — 2. — М. : 2010. , 101-105 с.

4.Ромашев Ю.С. Борьба с преступлениями международного характера, совершаемые на море // Государство и право. — М. : 1999. — С. 16-17.

5.Маховский Я. История морского пиратства. — Тула : , 1993. — 280 с.

6.Букреев К.Н. Объективные признаки основного состава пиратства. — б. — М. : Вестник, 2012. — 63-70 с.

УДК 341.226

ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО:МОДЕРНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В РАМКАХ СОВРЕМЕННЫХ РЕАЛИЙ

Макашева Даяна

Студентка 2 курса Юридического факультета по специальности «Международное право»

Научный руководитель – Куликпаева М.Ж.,

И.о. Доцента кафедры международного права ЕНУ, phd

Исследуя любую тему публично-правового характера в международном воздушном праве следует, прибегать к нормам его основного классифицированного акта – Чикагская конвенция 1944 г. Стоит отметить, что в 2014 г. Стало 70 лет со дня принятия Чикагской Конвенции. Чикагская конвенция сумела собрать главные идеи насчет того, как регулировать во всем мире деятельность международной гражданской авиации. На данный момент к этой конвенции присоединились 197 стран-участниц. По мнению экспертов Чикагская Конвенция имеет в себе недостатки. Критикуют ее за сужение предмета Конвенции вопросами деятельности гражданской авиации (интенсивная деятельность в воздушном пространстве государственная, в частности – военная, авиация, полеты космических аппаратов, баллистические и другие ракеты, воздушные суда авиации общего назначения и т.п.). [1].

1994 год является пиком, когда эта проблема была во внимании. Иностраный автор Э.В. Роча отмечал, что если бы Чикагскую конвенцию писали сегодня, ее текст был бы другим. За 50 лет Гражданская авиация и воздушный транспорт были значительно изменены. Это вызывает нас рассмотреть эту Конвенцию как повод для кардинальных реформ. Проведение реформ должно взаимодействовать с признанными тенденциями в международном воздушном транспорте и быстрыми технологическими изменениями, к примеру, в области аэронавигации. Внести изменения в Конвенцию не носят срочного характера, но внесения необходимы, в результате следует выработать проект полностью новой конвенции».

Такие же оценки, которые исходят от «незаинтересованных лиц», отчетливо обозначают их основные позиции в дискуссии. Выделим таких лиц, как Л.Вебера, М. Милде, П.П. К. Хаанапель. К участникам Чикагской Конференции 1994 г. Обратился Президент Совета ИКАО доктор ассадкотайт. Котайт выделял основные по его мнению проблемы пересмотра Конвенции, но о других умалчивал. Политические, правовые, экономические и организационные сложности этой проблемы не были раскрыты.[2].

Идеи, которые были высказаны А. Котайтом, сводятся к следующему:

1)на сегодняшний день драматические изменения имеют важное место в мировом контексте, чем 50 лет назад. В частности это интернационализация, многосторонность, приватизация, транснационализация, регионализация, глобализация;

2)во время Всемирной авиатранспортной конференции 1994 г. Не было необходимости дополнять Чикагскую конвенцию. Так как 50 лет назад все важные моменты были урегулированы и не требуют изменений;

3)адаптация в данной сфере (достижение регулирования, совместимого с более широким, динамичным мировым контекстом, в котором действует воздушный транспорт)