



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

количество таких происшествий не уменьшилось, а даже наоборот превысило на пару десятков. В исследованиях отдельных происшествий говорится, что авиакатастрофы произошли по причине отказа авиаоборудования. В основном результаты расследований зачастую закрыты. Но следует отметить, что определенный процент расследований склоняет причину к тому, что там имел место человеческий фактор. Сам фактор выражается в принятии человеком ошибочных или алогичных мер, напрямую влияющих на плачевный исход. Регулирование безопасности полетов в Казахстане на данный момент помимо национальных норм, опирается и на ратифицированное Приложение №19 к Чикагской Конвенции «Управление по безопасности полетов».

Тем не менее, хоть и малым шагом, но авиация Казахстана развивается. Государство намерено стать транспортным хабом центрально азиатского региона. [6]. В нашей стране с каждым годом развивается сеть крупных воздушных узлов, увеличивается их пропускная способность. Статистика указывает, что на 2016 год, воздушные гавани Казахстана обслужили около 12 миллионов человек. На 2017 год же, статистика увеличилась на 3 миллиона. ТотыАмирова – и.о заместителя председателя комитета гражданской авиации говорит, что:

«Мы шагнули вперед, то есть большое количество воздушных судов сейчас эксплуатируется в Казахстане, это современные воздушные суда, новые воздушные суда. Абсолютно те, которые может быть в Казахстане до этого не были. Это конечно большой скачок и мы идем в ногу.»

А ведь действительно, за такой короткий промежуток времени, Казахстан похвально развивается во всем, особенно в плане авиации. И это похвально.

Список использованной литературы:

1. «Кто подарил людям крылья?» В.Стещенко 2011 год. Издательство «Астана». 341 стр.
- 2.«Кто подарил людям крылья?» В.Стещенко 2011 год. Издательство «Астана». 341 стр.
- 3.«Кто подарил людям крылья?» В.Стещенко 2011 год. Издательство «Астана». 341 стр.
4. Официальный сайт KazakhTVkazakh-tv.kz
5. Официальный интернет-ресурс Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан mid.gov.kz
6. Официальный сайт KazakhTVkazakh-tv.kz

УДК 341.229

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА. ПЕРЕХОД ОТ ВАРШАВСКОЙ К МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ

Бакирова Камила Жаныбековна

kamila.bakirova@list.ru

Студентка 2 курса Юридического факультета кафедры

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

Научный руководитель – Куликпаева М.Ж. доктор PhD, и.о. доцента кафедры

Международного права ЮФ ЕНУ

На сегодня в воздушном праве между государствами действует множество соглашений касательно регулирования сообщений международного направления. Но возникают определенные сложности в процессе развития воздушного права. Очень много споров идет по использованию военной авиации в мирных целях, однако ведущие державы мира используют их не всегда по назначению и не в намерениях правомерного использования. В качестве примера указывают нападение США с использованием военных самолетов и вооружения на страны, где происходили революции против правительств. Здесь видно явное

нарушение норм и положений воздушного права, так как никто не может вторгаться на территорию другого государства без разрешения страны, где происходит полет.

Роль авиации, составляющая часть воздушного права, играет значительную роль в транспортной системе международного сообщества. Сейчас доставляются очень много важных и нужных товаров и оборудования посредством авиации, и этим значительно сокращается время по доставке в определенные точки мира. В случае промедления это может обернуться в серьезные негативные последствия, вплоть до замедления развития экономики государств. Влияние авиации на взаимосвязь стран наблюдается путем увеличения и заключения международных соглашений и документов, торговых взаимоотношений и иных контактов в других отраслях, и во всем этом необходима прочная связь, обеспечиваемая воздушным правом. Увеличение полетов в воздухе свидетельствует об ускорении многих сфер деятельности, однако не всегда это может проходить безопасными путями ввиду мест с военными действиями. Любая воюющая сторона может без видимых причин сбить самолет или летающий аппарат, выливающееся в нарушение и использование запрещенных видов оружия и оборудования не в мирном назначении. И никто не может после этого совершать полет, будучи уверенный в своем полете и обходе опасных зон, откуда может быть нанесен удар. Нельзя превращать воздушные коридоры вместо решения проблем агрессивными методами, так как затем будут большие проблемы по обеспечению безопасности. Поэтому государства путем международных соглашений регулируют использование воздушного пространства и предупреждения всем другим сторонам о проведении полета, что снижает риск получения недопонимания.[1, 364-382с.]

Отношения государств направлены на развитие взаимоотношений, приводящее к загруженности территории воздушного назначения. Перевозки дают экономикам большую прибыль, поэтому любая сторона будет заинтересована развивать данную отрасль на регулярной основе. И здесь выходит проблема того, что инфраструктура не у всех стран международного сообщества находится, на должном уровне развития. Поэтому, прежде всего необходимо тщательно разработать путь по слаженной структуре обеспечения и доставки необходимого воздушным методом. Средства в достаточном объеме позволяют поднять воздушную отрасль до нужного уровня, для этого стоит проводить большую работу по ликвидации пробелов в развитии, аэронавигации, потому что от этого зависит быстрота и оперативность доставки важных средств или информации. Также террористы начали чаще захватывать самолеты и угонять их, что подрывало безопасность пассажиров и членов экипажа. Стоит проводить более тщательный контроль ради возможности поймать этих преступников и не допустить проблем всеобщего масштаба.

Проблемы МВП все еще остаются значительными на сегодняшний день. Обсуждаются вопросы правоприменения Варшавской и Монреальской конвенции, рассматриваются недостатки указанных документов и определяются пути решения проблем их реализации.

Отсутствие единообразия в международном воздушном праве, особенно в отношении ответственности международных авиакомпаний, привело к принятию Варшавской Конвенции 1929 года. С прогрессом международного воздушного транспорта, закреплением его надежности, введением новых технологий приоритеты в регулировании перевозочных отношений и прежде всего ответственности перевозчика стали меняться в сторону обеспечения более твердых гарантий полного возмещения вреда потерпевшим при авиационных происшествиях. На протяжении долгого времени Варшавская конвенция в значительной степени бесполезно подвергалась пересмотру в сторону повышения ответственности воздушного перевозчика, что превратило ее в сложнейшую систему документов, не все из которых вступили в силу. [2, 27-39с.] В результате, появились глобальные и региональные соглашения между авиаперевозчиками, которые, не являясь международными договорами, стали оказывать решающее влияние на формирование условий международных авиаперевозок. Образовалось множество вариантов их правовых режимов, которые подчас базировались уже не на унифицированных нормах международного частного права, а на стихийно сложившихся условиях договора перевозки.

Особенностью Монреальской Конвенции является то, что она допускает возможным участие в ней не только государств, но и региональных организаций экономической интеграции (ст. 53). Так, Европейское сообщество подписало Монреальскую Конвенцию и ратифицировало ее, указав, что инструмент ратификации будет сдан депозитарию одновременно с ратификационными грамотами всех государств ЕС [3, 196-247 с.]

Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года (Монреальская конвенция) представляет собой пересмотренный вариант всех документов Варшавской системы, сформулированный в одном международном договоре, учитывающий все изменения, связанные с развитием технического прогресса и правоотношений в сфере гражданской авиации. В отличие от Варшавской конвенции, Монреальская конвенция предусматривает возможность оформления документов, необходимых для осуществления грузовых перевозок в электронном виде. Монреальская конвенция имеет универсальный характер. Установленный Конвенцией режим предусматривает неограниченную и до известных пределов абсолютную ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, объективную ответственность за несохранность груза и багажа. [4] Также говорится, что по оценке специалистов Международной ассоциации воздушного транспорта, применение электронного документооборота привело к суммарной экономии в мировой отрасли грузовых авиаперевозок до 5 миллиардов долларов ежегодно за счет снижения расходов перевозчика. Монреальская конвенция расширяет объем и размер ответственности перевозчика перед пассажирами за вред, причиненный при выполнении воздушных перевозок.

Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок вступила в силу 4 ноября 2003 года в 90 странах мира. Япония, Португалия, Мексика, Канада, США и другие страны приняли ее и ратифицировали, но многие из этих государств до сих пор не отменили действие Варшавской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Гамбургские правила), следовательно, в них действуют две системы – Варшавская и Монреальская. Возможность параллельного участия в обеих системах существенно замедляет процесс замены Варшавских правил более универсальной системой, предложенной Монреальской конвенцией. [5] На момент принятия Монреальской конвенции Варшавская система насчитывала уже свыше 10 документов, что представляло большую сложность в определении и разграничении всех режимов ответственности и являлось причиной путаницы для практикующих юристов. В связи с этим уже на конференции 1975 г. в Монреале был поставлен вопрос о создании Единой конвенции для унификации некоторых правил о международной воздушной перевозке. Результат этой многолетней работы – Монреальская конвенция 1999 г. – действительно основывается на консолидации всех существующих документов Варшавской системы в редакции Монреальского протокола и с учетом последних документов не конвенционального характера, повысивших на практике ответственность воздушного транспорта перед пассажирами. Монреальская конвенция узаконила существование, двух видов перевозочной документации, применяемой при оформлении международных воздушных перевозок: бумажного и электронного билета. Если используются электронные средства оформления договора, пассажиру вручается письменное уведомление о том, что Монреальская конвенция регламентирует и может ограничивать ответственность перевозчиков в случае причинения вреда его жизни и здоровью, в случае несохранности багажа и при задержке в перевозке. Варшавская конвенция, в силу своего создания в 1929 г., не могла предусмотреть применение электронного билета. [6] Однако принятие Монреальской конвенции не устранило ни проблему комплексности конвенций, ни действие актов Варшавской системы, что создает для правоприменителя определенные трудности. Монреальская конвенция, таким образом, на настоящий момент стала лишь еще одним документом в области регулирования международных воздушных перевозок. В связи с этим нередко встречаются суждения негативного характера в отношении этой унификации. Более того, в случаях

признания государствами единообразных правил, но для одних – закрепленных в тексте Монреальской конвенции, а для других – в соответствующих документах Варшавской системы (например, Монреальский протокол или Гвадалахарской конвенции), при перевозке между этими государствами формально признанные ими положения могут оставаться бездействующими. Единственный выход из сложившейся ситуации здесь – чтобы все государства – участники Варшавской системы как можно быстрее ратифицировали Монреальскую конвенцию, равно как и Монреальские протоколы 1975 года, с тем, чтобы свести к минимуму количество применяемых режимов Варшавской системы. Однако следует отметить, что возможность параллельного участия в обеих системах (Варшавской и Монреальской) существенно замедляет процесс замены Монреальской конвенции Варшавской системы. Вместе с тем ситуация существенно отличается от той, которая имела место применительно, например, к Венской конвенции 1980 г. о договорах международной купли-продажи товаров, в статье 99 которой говорилось об обязательной денонсации Гаагских конвенций 1964 г. при ратификации, принятии, утверждении или присоединении к ней. Такой подход недопустим в отношении воздушных перевозок, ибо здесь речь идет не только о предпринимательской деятельности, т. е. международных торговых отношениях, но и об обеспечении прав пассажиров. Более того, круг участников Варшавской системы гораздо шире, чем Гаагских конвенций на момент принятия Венской конвенции 1980 г. [7, 348-364 с.]

Поэтому основная движущая сила расширения круга участников Монреальской конвенции - ее авторитет, а ратификация Конвенции США и явное намерение Европейского сообщества присоединиться к ней неуклонно способствуют его укреплению. Хотя указанного факта не вполне достаточно, ведь интересам далеко не всех государств соответствует новый режим ответственности перевозчика, из чего с неизбежностью следует, что Варшавская система если и прекратит свое существование, то не скоро. Сейчас уже более 100 государств отказались от использования Варшавской системы, и применяют правила и нормы Монреальской конвенции.

Список использованных источников

1. Елисеев Б.П., Сvirкин В.А., Воздушное право М.: Дашков и К°, 2012. — 436 с.
2. Халилов З.З. “Международное воздушное право как отрасль международного права” , 2012, Киев, Украина -59 с.
3. Малков С.П. Международное космическое право, учеб. пособие,/ СПб., 2002 –344 с.
4. Монреальская Конвенция 1999г., 57 статей
5. Варшавская конвенция 1949 г., Гаагская конвенция 1970 г.
6. Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации (принят в г. Монреале 10.05.1984 на 25-ой сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации).
7. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. — М., 2007. – 464 с.