



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»**



12<sup>th</sup> 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

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. Хаанаппель. 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)

должна служить всему мировому воздушно-транспортному сообществу, а не определенным государствам или государствам «с аналогичными позициями»;

4)преимущественное владение и эффективный контроль должны быть восприняты в любом государстве или странах-участниц соглашения и/или гражданами тех государств, но ни в коем случае за рамками таких соглашений;

5)государства должны продолжать опираться на критерий государства регистрации каждого воздушного судна при введении стандартов и рекомендаций по безопасности в отношении воздушных судов. Они должны опираться на критерий государства расположения штаб-квартиры иностранного перевозчика лишь в отношении других аспектов, касающихся технической безопасности, безопасности от актов незаконного вмешательства и др.;

6)новые подходы должны быть использованы в двусторонних и многосторонних соглашениях при возможном варианте: многостороннее соглашение изначально является двусторонним, но к нему новые Стороны могут свободно присоединиться. Эта предусмотрено Резолюцией Ассамблеи ИКАО А7-15, которая провозглашает, что «многосторонность в коммерческих правах в наиболее возможной степени остается целью Организации».

Ассадкотайт специально сфокусировал свой адрес на коммерческих сторонах проблемы. Однако данные грани находятся в международном частном праве, когда Чикагская конвенция 1944 г. Является инструментом международного публичного права.

Выделяются актуальные вопросы:

- 1)установление воздушной территории государства;
- 2)положение и правовой режим использования части воздушного пространства;
- 3)территориальные воды, исключительные экономические зоны, воздушные зоны безопасности, открытое море;
- 4)вопросы организации использования воздушного пространства;
- 5)определение правового статуса воздушного судна (в том числе – его национальной принадлежности);
- 6)применять статьи 5, 6 Конвенции для того, чтобы предоставить право полетов иностранных воздушных судов;
- 7)расследовать инциденты и происшествия, связанные с воздушными судами;
- 8)применять Стандарты и Рекомендации ИКАО (САРПС), которые приняты Советом ИКАО и оформляемые в виде приложений к Конвенции.

«Совершенная» Чикагская конвенция была бы гораздо более востребована в свете резко повышающегося внимания государств к использованию воздушного пространства для различных видов деятельности. Но следует иметь в виду, что пересмотр Конвенции явится своего рода бурей в международном воздушном праве и ИКАО. Более того, все национальные воздушные кодексы придется адаптировать под новый текст Конвенции. Работа эта, как легко предположить, громадна и может на какое-то время нарушить нормальную деятельность национальных авиационных администраций и ИКАО.[3]

Но, тем не менее, аргументы в пользу пересмотра Чикагской конвенции перевешивают. И в этом плане возможна еще одна, очень серьезная платформа для обсуждения данной темы.

Воздушное пространство становится все более насыщенным. Помимоувеличения числа гражданских воздушных судов и существенной интенсификации их полета, подобные процессы свойственны военной авиации, государственной авиации, деловой авиации и частной авиации, перемещению в воздушном пространстве ракет, космические полеты через воздушное пространство.Также активна деятельность киберпространства. Загрязняющие атмосферу различными операторами и электронными средствами.

Страны-участницы СНГ также подали пример создания единого воздушного пространства. Минским договором 1991 г. Было введено понятие «О гражданской авиации и об использовании воздушного пространства». В данном документе под понятием «единое

воздушное пространство» понимается «воздушное пространство Договаривающихся государств, а также районов открытого воздушного пространства, где, согласно международным договорам, обслуживание воздушного движения возложено на бывший СССР» и там «где Договаривающиеся государства осуществляют свой контроль и юрисдикцию».[4, 19]

Значим реальный пример формирования функционального воздушного пространства несколькими государствами, при сохранении за каждым из них своего суверенного воздушного пространства, как части их территории. Это дает аргумент и в пользу образования «киберпространства GNSS» или множества пространств CNS/ATM. Необходимо просчитать всю практическую выгоду от такой инициативы, что преследовала бы цель возникновения специальных нормативных пространств, предоставляющих максимальные возможности для реализации именно концепции и конкретных параметров спутниковой CNS/ATM. Может так случиться, что в таких «киберпространствах CNS/ATM» (и в «киберпространстве GNSS») будет конкурировать множество систем. Но это уже как получится. Для эффективности обеспечения безопасности полетов, разумеется, желательна единственная GNSS. [5].

В данной статье специально не затронута главная проблема использования воздушного пространства в военных целях, после войны в Югославии к ней возросло внимание, после того как без высадки даже одного солдата, НАТО своими самолетами уничтожили экономику и инфраструктуру целого государства, уже не говоря о значительных жертвах в виде смерти людей.

#### **Список использованных источников**

1. К 70-летию "Чикагской конвенции" // Содружество авиационных экспертов. URL: <https://www.aex.ru/docs/1/2014/12/5/2158/> (дата обращения: 30.03.2018).
2. Авиационная дипломатия // Деловой авиационный портал. URL: <http://www.ato.ru/content/aviacionnaya-diplomatiya> (дата обращения: 30.03.2018).
3. Президента ICAO не смутили авиакатастрофы // Газета комерсантъ. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/274812> (дата обращения: 30.03.2018).
4. Сапрыкин Ф.И. Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства государств-участников СНГ//Московский журнал международного права. М., 1993 – с. 19
5. Чикагская конвенция 1944 г.: Быть или не быть? // Правник. URL: <http://www.pravnuk.info/2013-12-27-15-13-45/553-chikagskaya-konvenciya-1944-g-byt-ili-ne-byt.html> (дата обращения: 30.03.2018).

УДК 341

#### **СПОР ЗА ЗАЛИВ НУТКА**

**Максим Гульназ Ерболкызы**

[M.gwares@mail.ru](mailto:M.gwares@mail.ru)

Студент 2 курса специальности «Международное право»

ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель – Костяная Ю.С.

Вплоть до 50-х годов XVIII века северо-западное побережье Северной Америки было практически не исследовано. Спустя время, в этот же промежуток времени берет начало битвы между Россией, Великобританией, Соединёнными Штатами Америки и Испанией в указанной местности.

В течении долгих лет Испания добивалась признания под контроль побережья Тихого океана обеих Америк, где основанием предъявления своих прав служили Тордесильясский