**ЗАБИХ Ш.А.**

**ВОЗДУШНОЕ ПРАВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

Алматы

«Қазақ университеті» 2020

ББК

Рекомендовано к печати Ученым Советом юридического факультета

Казахского Национального университета им.аль-Фараби

**Тыныбеков С.Т**., доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой гражданского права и гражданского процесса, трудового права КазНУ им.аль-Фараби

**Акимжанов Т.К**., доктор юридических наук, директор НИИ права, профессор кафедры юриспруденция и международное право Университета «Туран»

**Забих Ш.А.**

Воздушное право Республики Казахстан. – Алматы: Издательство: «» 2020. - ..с.

В монографии «Воздушное право Республики Казахстан национальное законодательство и международный опыт» проанализирована история развития воздушного права в Республике Казахстан, определены его основные понятия, предмет, система и принципы. Также рассмотрены нормы международного права, регулирующие отношения в сфере воздушного пространства. В книге освещены общетеоретические вопросы современного международного воздушного права, подкрепленные международной практикой государств и организаций в области обеспечения эффективной и безопасной аэронавигации, организации авиаперевозок и безопасности полетов.

 Книга предназначена для студентов, изучающих транспортное (воздушное), международное воздушное право, а также читателей, интересующихся вопросами правового обеспечения в сфере транспорта.

ISBN 978-601-045249-7

УДК

 ББК

 Забих Ш.А.,2021

**СОДЕРЖАНИЕ**

I.ВВЕДЕНИЕ………………………………………………………………………………………………….4

I.ОБЩЕТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ВОЗДУШНОГО ПРАВА……………………………………….8

1.1 История развития мирового воздушного транспорта…………………………………………………. 8

1.2 Становление и развитие воздушного права Республики Казахстан…………………………14

1.3 Понятие, предмет, система и принципы воздушного права как подотрасли транспортного права…23

1.4 Источники воздушного права. Нормы воздушного права и их реализация…………………………30

II. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ И ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ……………………………….. 43

2.1 [Государственное регулирование в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30789893#sub_id=80000)…………………………………………………………………………43

2.2 [Компетенция Правительства Республики Казахстан и уполномоченного органа в области использования воздушного пространства и деятельности авиации](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30789893#sub_id=130000)………………………………………49

2.3 Проблемы использования воздушного пространства. Классификация воздушных судов и сертификация………………………………………………………………………………………………...67

2.4 Правовые основы предпринимательской деятельности в сфере гражданской авиации (воздушные перевозки, авиационные работы)…………………………………………………………………………..83

III РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН И МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОТЬ……………………………………………………………………………………………. 97

4.1 Международная организация гражданской авиации (ИКАО)…………………………………………………. 97

4.2 Вопросы воздушного частного права: регулирование международных полетов и воздушных перевозок…………………………………………………………………………………………………...107

4.3 Авиационная безопасность. Расследование авиационных происшествий и инцидентов и ответственность за нарушения на воздушном транспорте………………………………………………121

ЗАКЛЮЧЕНИЕ……………………………………………………………………………………… ……130

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ………………………………………………………133

**ВВЕДЕНИЕ**

Современный мир глобализации, развитие международных связей и интеграция экономик в различных сферах, а также информационных технологии формируют новый жизненный стиль. Ускоренный ритм жизни и процессы движения в обществе требуют от человека поиска новых путей и возможностей, чтобы сохранить энергию и достичь поставленных целей в комфортных условиях. Поэтому зачастую для перемещения в пространстве отдается предпочтение воздушному транспорту. В социально-экономическом отношении транспорт представляет собой единую транспортную систему, включая мощную сеть железнодорожных, автомобильных, морских и речных, космических и воздушных, трубопроводных, а также энергопроводных и промышленных коммуникаций.

Транспорт обеспечивает массовое индустриальное производство, разделение труда, внутреннюю и международную торговлю, способствует развитию науки, экономики и культуры. Транспорт имеет экономическое, политическое, социальное, культурное, и оборонное значение. В экономическом плане значение транспорта заключается во взаимодействии промышленных предприятий, сфер обслуживания и торгово-потребительского рынка. Транспортные сети оплели города, области и вышли на международный рынок своими важными преимуществами – это быстротой, доступностью и коммуникабельностью. Экономика любой страны напрямую зависит от способности транспортно-промышленного комплекса удовлетворить запросы внутреннего и внешнего рынка. Помимо экономической роли, развитие транспорта имеет большое политическое значение, поскольку символизирует и олицетворяет статус страны на международном рынке. Важно отметить и социальное значение развития транспорта. Транспортная отрасль в огромной степени удовлетворяет потребности населения. Различные виды транспорта, а именно: наземный, подземный, водный и воздушный, позволяют в кратчайшие сроки обеспечить доставку пассажиров в пункты назначения. Кроме того, транспортным путем буквально за несколько часов можно доставить грузы и товары. Культурная часть нашей жизни также не может обойтись без транспорта. Посещаемость исторических мест в различных странах, изучение и ознакомление с исторической и духовной жизнью городов, путешествия напрямую зависит от транспорта. Важную роль играют перевозки людей и из-за границ, других регионов страны. Учитывая потребности людей (туристов), транспортная отрасль обеспечивает посещение исторических и памятных мест воздушным, наземным и водным транспортом. Транспорт помимо социальных услуг носит и оборонное значение. Во многом защита воздушных, водных и сухопутных рубежей зависит от транспорта.

Воздушный транспорт стал наиболее распространённым и удобным средством перевозки людей и груза, занимая главнейшую роль жизни человека. В современных условиях это самый скоростной вид транспорта для перевозок пассажиров и груза на ближние и дальние расстояния. С помощью воздушного транспорта расширились мировые транспортные связи между всеми государствами. В предмет воздушного права включены общественные отношения, возникающие при использовании воздушного пространства. Притом к воздушному праву могут относиться только те общественные отношения, непосредственным образом связанные с гражданско-авиационной деятельностью. Воздушным правом урегулированы отношения, которые связаны с исполнением полетов в воздушном пространстве, требования к воздушным судам гражданской авиации и экипажам, к аэропортам и аэродромам и другим. Воздушное право – это совокупность правовых норм, устанавливающих порядок использования воздушного пространства в целях авиации и эксплуатации воздушного транспорта. В свою очередь, предмет воздушного права составляют общественные отношения, возникающие при использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности в области авиации.

Во всех странах мира имеется национальная гражданская авиация и ее главная цель – обеспечить международные и внутренние авиаперевозки. В зависимости от геогра фических масштабов страны национальная гражданская авиация осуществляет перевозки внутри страны и за границу. Казахстанская гражданская авиация обеспечивает внутренние сообщения и перевозки пассажиров и грузов по всей территории Казахстана. Внутренние воздушные сообщения и перевозки регулируются казахстанским законодательством и международными договорами. Полеты и перевозки, выполняемые казахстанскими авиакомпаниями в другие государства, квалифицируются в качестве международных и подпадают под действие различных многосторонних и двусторонних международных договоров. На основе таких договоров создан особый международно-правовой режим воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами, установлен порядок осуществления международных воздушных сообщений, обеспечивающий условия их регулярной, эффективной и безопасной эксплуатации в целях выполнения перевозок. Начало этому было положено Парижской конвенцией о воздушной навигации от 13 октября 1919 года. С данного момента начался процесс формирования и развития международного воздушного права.

До Первой мировой войны во многих странах были приняты законы и распоряжения, касающиеся запретных зон и полетов иностранных военных самолетов. Это таких странах, как: Франция (1909 г.), Германия (1910 г.), Англия (1911 г.), Россия (1912 г.), Австрия (1912 г.) и США (1912 г.). Первые национальные законы в области аэронавигации предназначались для защиты воздушного пространства от незаконного проникновения иностранных военных самолетов. По окончании войны, когда воздушные суда стали применять для перевозок пассажиров, национальное законодательство не было приспособлено к правовому обеспечению деятельности авиации в гражданских целях. Парижская конвенция не регулировала одновременно международные, правовые и внутригосударственные вопросы аэронавигации. Поэтому многие положения Конвенции могли действовать только с базой на национальное воздушное законодательство. Без полноценного национального воздушного законодательства государства не имели возможности обеспечить правовыми средствами свои национальные и международные интересы.

Отсутствие развитого национального законодательства в области воздушных перевозок и передвижений препятствовало созданию международного сотрудничества, так как в национальных законах не определялось, с каким органом государства нужно рассматривать вопросы международных полетов. Также проблемой был порядок пересечения воздушных границ и дальнейших полетов над государственной территорией. Важным был вопрос – в каких аэропортах могут совершать посадки иностранные гражданские воздушные суда и т. д. Возник противоестственный для интересов государств правовой вакуум в национальном законодательстве именно в области авиации.

Отставание национального законодательства от международных и национальных потребностей государств в области авиации и воздушных передвижений преодолевалось многими странами путем принятия воздушных кодексов, которые позволяли решать задачи общего, и специального характера. Кодексам была отведена высшая ступень в иерархии нормативных актов по воздушному праву. Другие издаваемые нормативные акты воздушного законодательства имели по отношению к ним подчиненный характер. Многие общие положения, содержащиеся в воздушных кодексах, были направлены на регулирование внутренних отношений по вопросам использования национального воздушного пространства гражданской авиацией. Другие положения регулировали внешние отношения государства в области международных полетов и перевозок.

Парижская конвенция сыграла значимую роль в становлении и развитии международного воздушного права как самостоятельной отрасли международного права. Следует отметить, что многие из содержащихся в ней положений были закреплены в Конвенции о международной гражданской авиации, принятой в Чикаго в 1944 году, то есть накануне окончания Второй мировой войны. Именно Парижская конвенция 1919 года положила начало всеобщему признанию принципа полного и исключительного суверенитета над воздушным пространством. Также Парижская конвенция 1919 года способствовала принятию многих воздушных законов в различных государствах, в которых особое место уделялось вопросам регулирования международных воздушных сообщений и перевозок. Однако возможности авиации того времени были весьма скромными, так как самолеты не летали на дальние расстояния и не так быстро, как сейчас. С совершенствованием авиации и технических возможностей, государства стали заключать первые двусторонние соглашения по вопросам международных воздушных перевозок пассажиров, грузов и почты. Важно отметить, что в таких соглашениях были ссылки на принцип суверенитета над воздушным пространством. Также признавалась необходимость получения разрешения на осуществление международных авиаперевозок и подчинения прибывших иностранных воздушных судов законам и правилам разрешившего полет и перевозку на свою территорию государства.

Таким образом, Парижская конвенция 1919 года обозначила направления правового регулирования, которые действуют и в настоящее время. Международное право начало развиваться по пути многостороннего и двустороннего регулирования отношений между государствами в области аэронавигации. Регулирование аэронавигации было отнесено к области публичных интересов государств. Под этим термином принято понимать регулирование международных полетов гражданских воздушных судов и управление воздушным движением, которые относятся к сфере государственных интересов, так как они касаются гражданского и военного использования находящегося под суверенитетом воздушного пространства.

Попытка кодификации воздушного права на региональной основе была предпринята в Гаванской Конвенции 1928 года, которая была ратифицирована 16 государствами, но более не является действительной. Тем не менее, можно сказать, что данная Конвенция продвинула концепцию “открытого неба” и свободной конкуренции услуг воздушного транспорта. Существовавшая академическая напряженность благоприятно отразилась на развитие международно-правовых документов и привела к созданию уникальной общей Конвенции, известной как Варшавская Конвенция 1929 года. Варшавская конвенция была направлена на создание единообразия между конфликтующими национальными режимами ответственности авиаперевозчика в случае травмы, смерти и потери багажа.

В 1920 – 1939 годы воздушные сообщения между государствами развивались по мере развития самой авиации. В этот период также наблюдается становление и развтие международных коммерческих воздушных сообщений и коммерческих перевозок. По договорным линиям они не были масштабными и регулярными в современном понимании. Они в основном зависили от метеорологических условий, не было надежное аэронавигационное и наземное обеспечение, а также не развитое техническое состояние самолетов. Самолеты перевозили пассажиров, грузы и почту в другие страны, но на небольшие расстояния и с постоянными техническими посадками.

Развитие международного гражданского права связано с Международной Чикагской конференцией по вопросам гражданской авиации, которая состоялась 7 декабря 1944 года. В ней приняли участие 52 государства. Это событие произошло незадолго до окончания Второй мировой войны. Инициаторами проведения конференции были США, которые рассматривали развитие гражданских самолетов после окончания войны. Американские перевозчики заняли лидирующее положние по осуществлению международных воздушных перевозок.

Позитивное развитие гражданской авиации обусловлено глобальным единообразием правил, стандартов и процедур, касающихся воздушной навигации. Единообразие в международном авиационном праве крайне важно для обеспечения глобальной авиационной безопасности, и соответственно оно может быть достигнуто благодаря немаловажной работе ИКАО и соблюдению государствами-членами международных обязательств. ИКАО работает с 193 государствами-членами Конвенции и отраслевыми группами в целях достижения консенсуса по Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) международной гражданской авиации в поддержку безопасного, эффективного, надежного, экономически устойчивого и экологически ответственного сектора гражданской авиации. Государства-члены ИКАО применяют вышеупомянутые стандарты и политику во внутренних гражданских воздушных перевозках и правилах в целях соответствия глобальным нормам.

Территория нынешнего Казахстана входила в состав СССР, поэтому развитие гражданской воздушной сферы происходило в рамках государства. В этот период можно отметить принятые воздушные кодексы СССР в 1932, 1935, 1963 и 1983 годы. Менялось в них содержание, отражавшее текущие изменения, происшедшие в гражданской авиации под влиянием научного и технического прогресса. Воздушные кодексы, принятые в период существования Советского Союза содержали целые разделы, посвященные международным вопросам деятельности советской гражданской авиации. Отдельные нормы этих кодексов, разбросанные по различным главам, были отнесены к международным перевозкам, статусу иностранных воздушных судов, страхованию и другим вопросам. После принятия Воздушного кодекса СССР Министерством гражданской авиации СССР обычно устанавливались правила международных воздушных перевозок пассажиров и багажа, дополнявшие общие положения о международных перевозках кодекса. Кроме того, принимались другие нормативные акты, относящиеся к «праву внешних сношений».

С обретением Казахстана независимости 16 декабря 1991 года начинается новая история развития гражданской авиации Республики Казахстан. После распада Советского Союза весь регион Содружества Независимых Государств (СНГ) столкнулся с проблемами во всех областях, включая гражданскую авиацию. Более того, изменения внутри страны, начиная с приватизации, реорганизации, передачи собственности государству, в целом, дифференциации частного и государственного секторов, перехода от плановой экономики к рыночной экономике привели к отсутствию должного регулирования и правоприменительных мер в отрасли. Гражданская авиация Республики Казахстан развивалась по тому же пути, что и гражданская авиация Российской Федерации. Вновь возникшая отрасль нуждалась в законодательной базе для реструктуризации и развития. Получив суверенитет своего воздушного пространства, молодому Казахстану потребовалось развитие отрасли на национальном уровне путем налаживания сотрудничества на региональном и международном уровнях.

Внутреннее законодательство, регулирующее авиационный сектор, неоднократно изменялось и дополнялось. Важный вопрос заключался в стабильности внутреннего законодательства. Казахстану удалось осуществить переход от старой советской системы авиации к современной авиационной системе, при этом международные стандарты и лучшие практики повлияли на его нынешнее состояние. В Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» было внесено значительное количество изменений и дополнений, свидетельствующих о том, что законодательство в этой области постоянно развивается. Как показывает анализ, с момента принятия этого Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» в июле 2010 года по май 2020 года было внесены 34 изменений и дополнений. Первое изменение в Закон было внесено в январе 2011 года, через 6 месяцев после его принятия.

Однако можно сделать вывод, что до 2017 года авиационное законодательство было нестабильным, и все внесенные поправки были согласованы с государственной политикой или обусловлены отчетами международных организаций о соблюдении международных стандартов и рекомендуемой практики. Как показывает анализ, политика нестабильности и совершенствования закона превалировала в области авиации с момента его принятия. Следует подчеркнуть, что были внесены дополнительные изменения и дополнения в концептуальную часть закона, в компетенцию правительства Казахстана, а также в компетенцию уполномоченных органов в области авиации.

В настоящее время Республика Казахстан стремится стать транспортным хабом центрально-азиатского региона. Казахстан последовательно движется к своей цели. В стране развивается сеть крупных воздушных и наземных транспортных узлов, увеличивается их пропускная способность. В целом в гражданской авиации наблюдается стабильный рост всех показателей. Однако мировой экономический кризис, а также негативные последствия от короновирусной инфекции в 2020 году значительно повлияли на гражданскую авиацию Казахстана. В целом мировая авиационная индустрия является одной из наиболее пострадавших сфер от пандемии коронавируса и испытывает тяжелейший кризис за всю свою историю. В целях предотвращения распространения коронавируса в Казахстане по международным направлениям было сокращено выполнение большого количества рейсов. Тем не менее, воздушный транспорт остается одним из востребованных по перевозке пассажиров, грузов и иных авиационных перевозок. Поэтому правовое регулирование воздушного пространства, развитие национального законодательства на основании международных соглашений остается приоритетным направлением.