

# РЕГУЛИРОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В МИРЕ: ОТ ИСТОРИИ К НАСТОЯЩЕМУ



Е. КОШТЕЙ,  
эксперт в области авиационного права Бюро технического  
сотрудничества (БТС) ИКАО

В статье представлен обзор развития авиации как деятельности человека связанной с использованием летательных аппаратов, статуса воздушного пространства над суверенными государствами и регулирования авиации с момента ее зарождения до настоящего времени. Проведен краткий анализ основных источников международного публичного права и их влияния на развитие правового регулирования гражданской авиации, отражена ответственность государств за обеспечение безопасности полетов и представлена позиция Международной организации гражданской авиации относительно регулирования государственной авиации (государственные воздушные суда).

*Ключевые слова:* авиация, воздушное право, международное право, национальное законодательство, гражданская авиация, государственная авиация, международные договоры, международные обязательства, безопасность полетов, суверенитет над воздушным пространством.

## ИЗ ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ И ЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ

Сегодня, полагаю, никто будет отрицать, что авиация от примитивных начинаний в начале XX в. стала составной и неотделимой частью мировой экономики и инструментом мирового сотрудничества, социального прогресса и интеграции, перевоза более 2,5 миллиарда пассажиров в год. Авиация, в настоящее время, стала синонимом использования наиболее высоких технологий в мире, мощнейшим катализатором экономического развития а также крупнейшего работодателя для высококвалифицированных кадров.

Принимая во внимание тот факт, что авиация по своей природе имеет международный характер, вопросам правового регулирования уделяется большое внимание с самых первых международных полетов с целью унификации и гармонизации основных правовых принципов, регулирующих авиацию и устанавливающих соответствующие стандарты и процедуры для ее деятельности.

В соответствии с историческими данными, первый полет был осуществлен человеком во второй половине XVIII в. буквально за несколько лет до французской революции и войны за независимость в Америке. Братья Монтольфье (Montgolfier) построили воздушный шар и в 1783 г. в Версале впервые осуществили его

подъем вначале с «экипажем» из гуся, петуха и овцы, а после, в том же году в Париже поднялись на шаре в небо сами. Их воздушный шар представлял собой изделие, сделанное из материала, бумаги, веревок и плетеной корзины. Поднимался шар благодаря горячему воздуху, получаемому от сжигания бумаги, соломы и древесины в открытом котле. Конечно же, шар не был управляемым и в случае падения на густонаселенные кварталы города, мог стать источником пожара ввиду открытого пламени используемого для поднятия шара и деревянных построек, преобладавших в то время в Париже. Учитывая соответствующую угрозу для города, глава полицейского управления Парижа в 1784 г. выпускает директиву о том, что воздушные шары не могут использоваться на территории города без специального на то разрешения полиции.

В историческом плане, данная директива главы парижской полиции считается первым документом, относящимся к авиационному праву, который устанавливает запрет на полет в целях защиты безопасности людей и собственности на земле.<sup>1</sup>

В течение времени воздушные шары совершенствовались, появились шары заполненные водородом и дирижабли, апогеем которых стали дирижабли Graf Zeppelin. Но все же история авиации была сделана братьями Райт (Wright), когда они 17 декабря 1903 г., в Северной Каролине (США), совершили свой первый управляемый 12-ти секундный полет на воздушном аппарате тяжелее воздуха приводимом в движение силовой установкой – самолетом.

Немногим позже, в июле 1909 г., французский авиатор Луи Блерио (Louis Bleriot) на воздушном судне пересек 38-ми километровый пролив между Францией и Англией за 37 минут. У него конечно же не было никакого разрешения на полет в другое государство, более того при нем не было ни одного документа, удостоверяющего его личность! В тот день все газеты писали: «Англия больше не остров!», однако для немногих это также стало причиной задуматься о появившейся возможности воздушной атаки на Англию.<sup>2</sup> Технологические достижения того времени несомненно оказали большое влияние на развитие общественных отношений в области авиации. Первыми оценили преимущества авиации военные, которые на начальном этапе начали использовать воздушные шары для наблюдения и передачи срочных сообще-

<sup>1</sup>P.H. Sand, G. Pratt and J. T. Lyon. "A Historical Survey of the Law of Flight", Institute of Air and Space Law, Mc Gill University, Montreal, 1961. P. 5.

<sup>2</sup>Essential Air and Space Law, Volume 10: M. Milde "International Air Law and ICAO", Second Edition, Eleven International Publishing, Den Haag, 2012. P. 5.



Запуск шара братьев Монтольфье. Рисунок с сайта www.poltava.pl.ua

ний, а впоследствии и для бомбардировок позиций противника.

Практика сбивания над своей территорией военных воздушных шаров иностранных государств по подозрению в шпионаже (фотографирование укреплений и др.) в начале XX в. наглядно демонстрирует отношения государств к несанкционированному использованию их воздушного пространства.<sup>3</sup>

Понимая уже в то время трансграничную природу авиации, а также желание защитить свои интересы и безопасность своих стран, в период с 1910 по 1944 г. были созваны 5 международных конференций, целью которых в основном было определить и закрепить правовой статус воздушного пространства, установить международно-правовой режим использования воздушного пространства над суверенными государствами, а также установить единые правила касающиеся регистрации и национальности воздушных судов, сертификации воздушных судов и их летной годности, лицензирования летного персонала, правил полетов, таможенных процедур, разрешений на перевозку взрывоопасных веществ или военной амуниции, фото и радиоаппаратуры и др.

Следует отметить, что во время I Мировой войны 1914–1918 гг., авиационные технологии развились настолько сильно, что авиация стала новым и очень опасным оружием в руках военных.

От простого наблюдения за передвижениями формирований противника в самом начале использования летательных аппаратов,

<sup>3</sup>J. Kroell. "Traite de Droit International Aerien", Tome I L'aeronautique en temps de paix, Paris, Editions Internationales, 1934. P. 36.



Воздушный корабль Graf Zeppelin. Фото с сайта www.wikipedia.org

авиация переросла в хорошо вооруженные истребители и бомбардировщики способные нанести противнику ощутимый урон на земле.<sup>4</sup> В связи с чем, государства, можно сказать в «тени» войн, стремились в ускоренном порядке развить международное авиационное право в стремлении защитить свою безопасность.

Прорывом в этом направлении явилась Парижская Конвенция 1919 г., которая стала первым многосторонним инструментом относящимся к международной авиации, а также которая сформулировала принципы развития национального права в области авиации государств, принимая во внимание, что многие государства, участвовавшие в международной конференции, не имели законов и норм регулирующих авиационную деятельность.

Заслуга Парижской Конвенции 1919 г. также в том, что она поставила точку в академических дискуссиях правоведов тех лет продолжавшихся более двух десятилетий в вопросе суверенитета государств над своей территорией, признав этот суверенитет за каждым государством, даже за теми которые не участвовали в международной конференции.

Это сейчас нам кажется вполне естественной и не вызывающей никаких вопросов норма, закрепленная в авиационных законах



Первый полет самолета братьев Райт, 17 декабря 1903 г. Фото с сайта www.eyewitnesstohistory.com

<sup>4</sup>Essential Air and Space Law, Volume 10: M. Milde "International Air Law and ICAO", Second Edition, Eleven International Publishing, Den Haag, 2012. P. 7.





Полет Луи Берлио на самолете через Ла-Манш, 1909 г.  
Фото с сайта [www.histoire-image.org](http://www.histoire-image.org)

или кодексах различных государств о том, что государство обладает исключительным суверенитетом над своей сухопутной и водной территорией находящейся под его юрисдикцией. Однако так было не всегда. Также государства впервые предоставили себе в мирное время «право безвинного пролета» на не дискриминационной основе, установление запретных зон, определили положения по регистрации воздушных судов, выдачи сертификатов летной годности и компетенций, установления международных авиалиний, каботаж и был установлен специальный режим регулирования для «государственных воздушных судов».<sup>5</sup>

Парижская Конвенция 1919 г. имела 7 Приложений А-Г в которых содержались более детальные требования по вышеуказанным вопросам регулирования и которые имели силу Конвенции. Идея Приложений к документу международного публичного права состояла в том, что их можно было быстро и легко изменять без сложных бюрократических процедур, с тем чтобы правовое регулирование быстроразвивающихся авиационных технологий и процедур было актуальным и соответствовало требованиям времени. Однако именно это, по официальному заявлению, явилось той причиной по которой США не подписали эту Конвенцию, объясняя это тем, что давая право будущего изменения Приложений, государства как бы «подписывают незаполненный чек», на что США, по их заявлению, пойти не могло.

Парижская Конвенция 1919 г. утратила свою силу, однако ее передовой вклад в формирование основных положений авиационного права на заре его становления нельзя недооценить. Она стала основой для развития и последующего принятия Чикагской Конвенции 1944 г., которая стала и по настоящее время является основным источником международного публичного авиационного права для всех государств мира.

#### ЧИКАГСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ 1944 Г. И ЕЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В МИРЕ

Во время Второй Мировой Войны 1939–1945 гг. авиационные технологии быстро развивались и авиация стала основным тактиче-

<sup>5</sup>Ibidem. P. 10.



Чикагская конференция 1944 г. Фото с сайта [www.icao.int](http://www.icao.int)

ским и стратегическим оружием для нанесения разрушительных ударов по войскам противников. Были сконструированы большие многодвигательные бомбардировщики способные пересекать океаны и континенты со смертельным грузом на борту. Незадолго до окончания войны, обе стороны конфликта стали использовать реактивные истребители, что предопределило новый виток технологического развития авиации. Как бы ни было печально это осознавать, но война со всеми ее ужасами, разрушениями и смертью которую она несет, явилась мощнейшим катализатором технического прогресса в сфере авиационных технологий, показав стремительное развитие за довольно короткий период.

Вторая Мировая война еще шла, а государства антигитлеровской коалиции стали уже готовиться к нуждам послевоенного времени. Восстановление и регулирование гражданской авиации имело одно из важнейших значений в условиях послевоенного мироустройства, принимая во внимание признанную эффективность авиационных перевозок, в условиях разрушенной транспортной инфраструктуры во многих государствах.<sup>6</sup>

В этих условиях, Президент США приглашает представителей 54 государств принять участие в Международной конференции по гражданской авиации в г. Чикаго в период с 1 ноября по 7 декабря 1944 г., для, как говорилось в приглашении, «принятия мер по скорейшему установлению авиамаршрутов и сообщений, а также для обсуждения принципов и методов которых следует придерживаться в принятии новой авиационной конвенции».<sup>7</sup> Правительство СССР также получило приглашение, однако к сожалению государств-участников, не участвовало в работе Чикагской конференции. Советский Союз, как ожидалось, должен был играть важную роль в послевоенном устройстве, принимая во внимание его географическое расположение и занимаемую им большую территорию. Официальной причиной отказа от участия стало то, что в конференции принимали участие Швейцария, Испания и Португалия, государства которые на протяжении многих лет вели враждебную по отношению к Советскому Союзу политику.

<sup>6</sup>Ibidem. P. 12.

<sup>7</sup>Proceedings of the International Civil Aviation Conference, Chicago, Ill, November 1 – December 7, 1944, The Department of State, Vol. 1. P. 4.

Однако, реальными причинами скорее всего были недоверие, изолированность и секретность существовавшие в Советском Союзе в то время, а также неготовность открыть свое воздушное пространство для международного сотрудничества. Кроме СССР в конференции не приняла участие и Саудовская Аравия.

Чикагская Конференция явилась противостоянием принципов экономического либерализма и национального протекционизма преобладавших в различных государствах. Основным игроком в этом противостоянии стали США, задачей которых было добиться включения в текст Конвенции положений о коммерческих «свободах воздуха». В США на тот момент была наиболее развитая авиастроительная индустрия по сравнению с другими государствами и вполне естественно, что они стремились обеспечить господство американских авиакомпаний на мировых воздушных линиях. Такая позиция США чуть было не привела к провалу конференции, однако искусная дипломатия Правительства Канады смогла сгладить острые углы различных позиций государств и привести к подписанию Заключительного акта, Временного соглашения о международной гражданской авиации (подписали 34 государства) и Конвенции о международной гражданской авиации (подписали 38 государств).<sup>8</sup>

Вопросы, которые лоббировали США, были изъяты из проекта Конвенции и закреплены в Соглашении о транзите при международном воздушном сообщении (подписали 26 государств) и Соглашении о международном воздушном транспорте (подписали 11 государств).

В свете отмеченных достижений, можно сказать, что «Чикагская Конференция стала наиболее успешным, продуктивным и влиятельным международным форумом когда либо имевшим место в истории до нее»<sup>9</sup> и является по праву отправной точкой в развитии современного международного авиационного права.

В свою очередь, Конвенция о международной гражданской авиации открытая для подписания 7 декабря 1944 г. сыграла и продолжает играть огромную роль в безопасном, упорядоченном и эффективном развитии международной гражданской авиации, являясь основополагающим источником международного публичного авиационного права.

Во-первых, она закрепила универсальные основы регулирования взаимоотношений государств в области регулярных и нерегулярных полетов, осуществляемых в рамках международных воздушных сообщений. Во-вторых, Конвенция является основой на которой развиваются, модифицируются и разрабатываются документы международного авиационного права. Так, она послужила основой для принятия конвенций по борьбе с угоном и захватом самолетов, актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, образовавших правовой фундамент сотрудничества государств в борьбе с терроризмом.

В-третьих, Конвенция, посредством 19 Приложений к ней, устанавливает и обеспечивает применение всеми государствами единых стандартов и рекомендуемой практики в отношении международной аэронавигации в целях обеспечения высокого уровня безопасности полетов и авиационной безопасности в мире. В-четвертых, Конвенция является уставом ИКАО, определяющим долгосрочные и оперативные задачи деятельности этой между-

<sup>8</sup>Essential Air and Space Law, Volume 10: M. Milde "International Air Law and ICAO", Second Edition, Eleven International Publishing, Den Haag, 2012. P. 13.

<sup>9</sup>Proceedings of the International Civil Aviation Conference, Chicago, Ill, November 1 – December 7, 1944, The Department of State, Vol. 1. P. 13.



Штаб-квартира Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Монреале, Канада. Фото с сайта [www.icao.int](http://www.icao.int)

народной организации, имеющей статус специализированного учреждения ООН.

#### РЕГУЛИРОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

Из всего спектра регулирования, которое несет в себе Чикагская конвенция, мы остановимся на основополагающих вопросах обеспечения безопасности полетов, что является важнейшей, в настоящее время, задачей Международной организации гражданской авиации, эффективная деятельность которой вот уже на протяжении многих десятилетий дает право считать авиационный транспорт самым быстрым и безопасным видом транспорта на земле.

В связи с этим, разработка и принятие стандартов и рекомендуемой практики изложенных в существующих на данный момент 19-ти Приложениях к Чикагской конвенции, является самой важной составляющей развития национальных законодательств государств в целях обеспечения стабильного развития международного авиационного транспорта.

Следует признать тот факт, что авиация на сегодняшний день является одной из самых урегулированных отраслей человеческой деятельности, так как технические и эксплуатационные особенности, а также озабоченность вопросами безопасности полетов и авиационной безопасности при эксплуатации воздушных судов закрепляется в детальном регулировании, установленном национальными и международными правовыми инструментами.

Как было отмечено выше, Чикагская Конвенция признала и закрепила принцип полного и исключительного суверенитета государств над воздушным пространством над своей территорией. Однако, для безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации необходимо, чтобы вся деятельность гражданской авиации в отдельно взятой стране осуществлялась в соответствии с получившими международное признание минимальными эксплуатационными стандартами, процедурами и практикой. И поэтому, подписывая или впоследствии присоеди-





Генеральная Ассамблея ИКАО. Фото с сайта www.icao.int

няясь к Конвенции, государства добровольно приняли на себя обязательство сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур, с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом.

Роль ИКАО состоит в коллегиальной разработке и принятии Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARPs), которые включаются в Приложения к Чикагской Конвенции и обязательны для безусловного применения во всех государствах-членах ИКАО. Внедрение SARPs в государствах должно осуществляться в рамках основного авиационного законодательства, обеспечивая, таким образом, необходимую законодательную основу для развития отрасли.

Такая законодательная основа, принятая в законодательном порядке в виде правового документа на максимально высоком законотворческом уровне, предполагает разработку и публикацию правил, процедур и инструкций гражданской авиации, согласующихся с SARPs, содержащихся в Приложениях к Чикагской конвенции, включая также и создание государственного органа ответственного за гражданскую авиацию, а именно ведомства гражданской авиации имеющего необходимые полномочия для обеспечения SARPs.

Основное авиационное законодательство является ключевым элементом эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов со стороны государства. В то же время включение «чистых» SARPs в законодательство не является достаточным, так как государству необходимо разработать подробные положения, которые будут определять механизмы применения указанных стандартов, а также разработать и обеспечить процедуры внесения своевременных поправок в подробные технические требования содержащиеся в его нормативных правовых актах.

Важной составляющей в эффективном выполнении государством своих обязательств является гибкая и адаптивная система принятия, адаптации и изменения документов технического уровня, которые чаще всего подвергаются дополнениям и изменениям, принимая во внимание, что гражданская авиация это одна из самых быстроразвивающихся отраслей в которой применяется наибольшее количество научно-технических разработок, новых технологий, методов оценки и различных нововведе-

ний. Они проходят через экспертизу ИКАО которое определяет требования к применению тех или иных технологий и характеристик и закрепляет нормы их применения в соответствующих SARPs, для осуществления на их основе требуемых сертификационных и надзорных функций.

Контроль за обеспечением безопасности полетов определяется как функция, посредством которой государства обеспечивают эффективное выполнение относящихся к безопасности полетов SARPs и надлежащих процедур, содержащихся в Приложениях к Чикагской Конвенции и соответствующих документах ИКАО (Руководствах, Циркулярах).

Осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов со стороны ведомства гражданской авиации обеспечивает поддержание авиационной отрасли соответствующего государства уровня безопасности, равного установленному SARPs или превосходящего его, что, в свою очередь, является основой для безопасности полетов воздушных судов. Поэтому отсутствие надлежащего контроля за обеспечением безопасности полетов в одном государстве ставит под угрозу безопасность международных полетов гражданских воздушных судов в целом.<sup>10</sup>

Кроме того, основным авиационным законодательством должно предусматриваться независимое расследование происшествий и инцидентов в целях обеспечения проведения беспристрастных и объективных расследований для устранения недостатков системы в рамках не только авиационной отрасли, но и самого уполномоченного ведомства гражданской авиации.

Вот почему ИКАО настоятельно рекомендует создание независимого от ведомства гражданской авиации или государственного органа в подчинении которого находится ведомство гражданской авиации органа, с целью недопущения конфликта интересов и возможности административного влияния вышестоящего органа на процесс расследования с целью сокрытия системных проблем в одном из подчиненных ему ведомств. Зачастую такие органы по расследованию подчиняются непосредственно Премьер-министру, а в некоторых странах даже Президенту страны.

В качестве основных частей системы контроля за обеспечением безопасности полетов, ИКАО определяет ряд критических элементов, которые должны учитываться государством и, соответственно, его ведомством гражданской авиации для эффективного осуществления политики в области безопасности полетов и связанных с ней процедур. К критическим элементам относятся:

- основное авиационное законодательство;
- конкретные нормативные акты по вопросам эксплуатации воздушных судов;
- государственная система гражданской авиации и государственные функции контроля за обеспечением безопасности закрепленные законодательно;
- квалификация и подготовка технического персонала ведомства гражданской авиации;
- технический инструктивный материал, инструменты и предоставление важной информации с точки зрения безопасности полетов;
- обязательства по выдаче свидетельств, сертификации, признанию и утверждению;
- обязательство по осуществлению надзора за деятельностью фи-

<sup>10</sup>Документ ИКАО DOC 9734 «Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов», 2-е изд., Монреаль, 2006. С. 2-1.



Безопасность полетов – состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются (Приложение 19 к Чикагской конвенции)

зических и юридических лиц после выдачи им соответствующих свидетельств, сертификатов, признаний и утверждений; и – разрешение выявленных проблем обеспечения безопасности.<sup>11</sup>

Проверки проводимые ИКАО показали, что в тех государствах, в которых не создано соответствующее ведомство гражданской авиации с достаточными полномочиями по контролю за обеспечением безопасности полетов, осуществление только управления и надзора за производством полетов воздушных судов и связанной с ним деятельностью зачастую являются недостаточными, что порождает условия для применения небезопасной практики.

Поэтому важным звеном для поддержания жизнеспособной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой предполагают участие правительственных органов высокого уровня, без чего государство не может удовлетворительно выполнять свои обязанности, относящиеся к обеспечению безопасности авиационной системы.

Принимая во внимание общий принцип ответственности за обеспечение безопасности полетов в государстве, ведомство гражданской авиации должно обеспечивать, чтобы ни одна деятельность, относящаяся или имеющая влияние на безопасность полетов, не осталась бы нерегулируемой, что предполагает осуществление сертификации и постоянного надзора за соответствующей деятельностью.

<sup>11</sup>Там же. С. 3-1, 3-2.

## РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВИАЦИИ

Статья 3 Чикагской Конвенции определяет, что Конвенция «применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам». Проведя анализ данного положения, можно с уверенностью сказать, что широкий спектр Правил ИКАО, а именно SARPs принятых ИКАО в соответствии со статьями 37, 38, 54 (l) and 90 и установленные в Приложениях к ней, не применяются к государственным воздушным судам (используемые на военной, таможенной и полицейской службах). То же относится и к руководящим материалам изложенным в Процедурах аэронавигационного обслуживания или Региональных дополнительных процедурах.

Единственный случай, когда после бурных споров и разногласий ИКАО приняло решение распространить SARPs на государственные воздушные суда, стало включение в Приложение 2 к Конвенции положений, относящихся к перехвату военными воздушными судами гражданских воздушных судов, предпосылкой чему стало уничтожение ВВС СССР южнокорейского Боинга рейса KAL 007. В то же время, целью этих положений было не регулирование управления военными воздушными судами, а поведения государств в части обеспечения безопасности гражданской авиации как предусмотрено в статье 3 (bis) Чикагской Конвенции.<sup>12</sup>

ИКАО рассматривает вопросы касающиеся государственных (военных) воздушных судов в рамках постоянной политики и соответствующей практики ИКАО в отношении международной аэронавигации. В основном это касается сотрудничества / координации гражданской и военной авиации при осуществлении полетов при совместном использовании существующих систем и оборудования, а также стремления полной интеграции систем и контроля за гражданскими и военными полетами.

Также ИКАО настоятельно рекомендует государствам при установлении правил и процедур для своих государственных воздушных судов для осуществления полетов в воздушном пространстве над нейтральными водами, обеспечить, насколько это практически применимо, чтобы соответствующие полеты не подвергали риску безопасность, регулярность и эффективность международного гражданского воздушного движения.

Несмотря на вышесказанное, ничто в международных правовых инструментах не запрещает или ограничивает государства разрабатывать и применять для своих государственных воздушных судов правила и требования на основании стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в целях гармонизации вопросов эксплуатации воздушных судов и аэронавигационного обслуживания.

Однако, будет нецелесообразно распространить единые правила установленные для всех аспектов деятельности гражданской авиации на государственную, ввиду различного уровня ее подготовки и оснащения.

Практически все страны мира разрабатывают собственные правила и процедуры эксплуатации государственных воздушных судов. Некоторые из них, при разработке или установлении соответствующих правил, берут за основу SARPs ИКАО в той мере и в том объеме насколько это является практически целесообразным и применимым, с учетом специфики присущей государ-

<sup>12</sup>Essential Air and Space Law, Volume 10: M. Milde "International Air Law and ICAO", Second Edition, Eleven International Publishing, Den Haag, 2012, p. 54.

ственной авиации связанной с обеспечением безопасности государства от различных угроз, внешних и внутренних, на выполнение специфических задач обеспечения правопорядка, охраны государственных границ, оказания помощи в чрезвычайных ситуациях и др.

Взаимодействие гражданской и государственной авиаций во многих развитых и открытых странах происходит на основе провозимого ИКАО принципа гражданско-военного сотрудничества и координации при организации аэронавигационного обслуживания в рамках концепции гибкого использования воздушного пространства, не проводя разделения между пользователями воздушного пространства, а также в сфере совместного использования аэродромов.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Право, как мы знаем, это динамическая дисциплина, которая меняется в соответствии с изменяющимися потребностями общества, играя роль цельного и действенного инструмента в управлении различными процессами. В соответствии с этим, можно сказать, что право не регулирует технологию, а регулирует общественные отношения, которые образовались или развиваются соответствующими технологиями.

В этой связи, задача правоведов в области гражданской авиации любого государства является проведение качественного анализа действующих нормативно-правовых актов регулирующих авиационную деятельность на предмет соответствия требованиям SARPs ИКАО, отсутствия коллизий между положениями различных правовых актов, достаточного охвата всей существующей и планируемой деятельности с тем, чтобы обеспечить безопасное, гармоничное и упорядоченное развитие гражданской авиации на земле.

## Е. Коштей: Әлемде азаматтық авиацияны реттеу: тарихтан күні бүгінге дейін.

Мақалада ұшу аппараттарын пайдаланумен байланысты адамзаттың қызметі ретінде авиацияның дамуына, егеменді елдердің әуе кеңістігіндегі мәртебесіне және авиацияның пайда болғаннан бастап, бүгінгі күнге дейін реттелуіне шолу жасалған. Халықаралық көпшілік құқықтың негізгі көздерін және олардың азаматтық авиацияны құқықтық реттеудің дамуына ықпалын қысқаша талдап өтеді. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуде мемлекеттердің жауапкершілігі көрсетіледі және мемлекеттік авиацияны (мемлекеттік әуе кемелері) реттеуге қатысты азаматтық авиация Халықаралық ұйымының ұстанымы берілген.

*Түйінді сөздер:* авиация, әуе құқығы, халықаралық құқық, ұлттық заң, азаматтық авиация, мемлекеттік авиация, халықаралық келісімшарттар, халықаралық міндеттемелер, ұшу қауіпсіздігі, әуе кеңістігіндегі егемендік.

## E. Costei: Regulation of civil aviation in the world: from history to the present.

The article reviews the historical development of aviation as people's activity related to the use of aircraft, status of airspace over the territories of sovereign states and regulation of aviation from its very beginning till nowadays. The author provides a general overview of main sources of international public law and their effect on the development of legal regulation of civil aviation, reflected the responsibility of states for maintaining high flight safety standards, as well presented the International Civil Aviation Organization position concerning regulation of state aviation (state aircraft).

*Keywords:* aviation, air law, international legislation, civil aviation, state aviation, international obligations, flight safety, sovereignty over the airspace.



## НОВЫЕ КНИГИ

**Асабай Мамытов: Өнегелі өмір** / ред. басқ. Ф. М. Мұтанов. Алматы: Қазақ университеті, 2012. – 226 б.

Бұл кітапта белгілі ғалым, з. ғ. до., профессор А. Мамытовтың 100 жылдығына орай мақалалар мен естеліктер, ғылыми айналымға алғаш енгізілген мұрағат құжаттары, фотосуреттер топтастырылған.

Кітап көпшілік оқырманға, сондай-ақ студенттер қауымы мен ғылыми ізденушілерге арналған.

Автордың санында: А. К. Даулбаев, С. С. Сартаев – «Құқық және мемлекет» журналының редакциялық кеңес мүшелері.