

ІСАО-НЫҢ АЗАМАТТЫҚ ӘУЕ КЕМЕЛЕРІНІҢ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ-ҚҰҚЫҚТЫҚ ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУДЕГІ РӨЛІ

Айнаш Ануарқызы Сейтжан

Нархоз университетінің, құқық және мемлекеттік басқару мектебінің аға оқытушысы; Алматы қ., Қазақстан Республикасы; e-mail: ms.kudn@mail.ru

Райхан Куандыковна Нуранова

Нархоз университетінің, құқық және мемлекеттік басқару мектебінің аға оқытушысы; Алматы қ., Қазақстан Республикасы; e-mail: nur.raya@inbox.ru

Айгерим Адиловна Аралбаева¹

Заң ғылымдарының кандидаты, Нархоз университетінің, құқық және мемлекеттік басқару мектебінің ассистент-профессоры; Алматы қ., Қазақстан Республикасы; e-mail: sen.fil@mail.ru

Аннотация. Қазіргі әлемде азаматтық авиация жабдықтармен қамтамасыз ету саласында, басқару және ұшақ жасау жүйесінде барлық жаңа технологиялар мен ғылыми жетістіктерді пайдаланатынына қарамастан, ұшақ апаттары әлі де адамдардың жаппай қырылуына әкеліп соқтыратынын атап өткен жөн. Дегенмен, авиация басқа көлік құралдарына қатысты ең сенімді көлік түрі болып қала береді. Азаматтық авиация пайда болғаннан бері ұшу қауіпсіздігі әрқашан маңызды мәселе болды және болып қала береді. Осы себептен Біріккен Ұлттар Ұйымы (БҰҰ) мекемелерінің бірі ретінде Халықаралық азаматтық авиация ұйымы - International Civil Aviation Organization (ICAO) құрылды. ICAO 1944 жылғы Чикаго конвенциясының II бөлімінің ережелері негізінде құрылды және 1947 жылдың 4 сәуірінен бастап жұмыс істейді. Бұл ұйым халықаралық деңгейде азаматтық авиация нормаларын белгілейді және қауіпсіздікті арттыру мақсатында авиатасымалдарды үйлестіруді, сондай-ақ дамытуды жүзеге асырады. ICAO мақсаттары мен міндеттері «Чикаго конвенциясы» деген атпен танымал «Халықаралық Азаматтық авиация туралы Конвенцияның» 44-бабында тұжырымдалған. Аталған құжат бүкіл әлем бойынша Халықаралық азаматтық авиацияның қауіпсіз және тиімді дамуын қамтамасыз ету үшін ICAO-ға жауапкершілік жүктейді. Сонымен қатар, «Чикаго конвенциясы» стандарттар мен ұсынылған тәжірибені қабылдау арқылы халықаралық аэронавигацияның бірыңғай режимін реттейді және қамтамасыз етеді. Қазақстан 1992 жылы ICAO мүшелігіне кірді. Қазақстан қазіргі уақытта, азаматтық авиацияны басқарудың Еуропалық моделіне көшті. 2019 жылдан бастап «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» акционерлік қоғамы құрылды. Бұл әкімшілік Қазақстан аумағына да, одан тыс жерлерге де ұшу қауіпсіздігін техникалық бақылау мен қадағалауға жауапты.

Түйінді сөздер: ICAO, азаматтық авиация, Чикаго конвенциясы, БҰҰ, халықаралық стандарттар, ұшу қауіпсіздігі.

РОЛЬ ІСАО В ОБЕСПЕЧЕНИИ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Сейтжан Айнаш Ануарқызы

Старший преподаватель школы права и государственного управления университета Нархоз; г. Алматы, Республика Казахстан; e-mail: ms.kudn@mail.ru

Нуранова Райхан Куандыковна

Старший преподаватель школы права и государственного управления университета Нархоз; г. Алматы, Республика Казахстан; e-mail: nur.raya@inbox.ru

¹ Хат-хабарларға арналған автор

Аралбаева Айгерим Адилловна

Кандидат юридических наук, ассистент-профессор школы права
и государственного управления университета Наркхоз;
г. Алматы, Республика Казахстан; e-mail: sen.fil@mail.ru

Аннотация. Несмотря на то, что в современном мире гражданская авиация пользуется в сфере оснащения оборудованиями, в системе управления и самолетостроения всеми новейшими технологиями и научными достижениями, следует отметить, что авиакатастрофы все еще приводят к массовой гибели людей. Тем не менее, авиация остаётся самым надежным видом транспорта относительно других способов передвижения. Безопасность полетов всегда была и остается важным вопросом со времени возникновения гражданской авиации. По этой причине была создана Международная организация гражданской авиации - International Civil Aviation Organization (ICAO) в качестве одной из учреждений Организации Объединенных Наций (ООН). ICAO была создана на основании положений части II Чикагской конвенции 1944 года и функционирует с 4 апреля 1947 года. Данная организация устанавливает нормы гражданской авиации на международном уровне и осуществляет координацию, а также развитие авиатransпортов с целью повышения безопасности. Цели и задачи ICAO, сформулированы в ст. 44 «Конвенции о международной гражданской авиации», более известной как «Чикагская конвенция». Документ возлагает на ICAO ответственность за обеспечение безопасного и эффективного развития международной гражданской авиации во всем мире. Также «Чикагская конвенция» регулирует и обеспечивает единообразный режим международной аэронавигации при помощи принятия стандартов и рекомендуемой практики. Казахстан вступил в члены ICAO в 1992 г. В настоящее время Казахстан перешел на европейскую модель управления гражданской авиацией. С 2019 года была создана АО «Авиационная администрация Казахстана». Данная администрация, отвечает за технический контроль и надзор за безопасностью полетов, как над территорией Казахстана, так и за его пределами.

Ключевые слова: ICAO, гражданская авиация, Чикагская конвенция, ООН, международные стандарты, безопасность полетов.

THE ROLE OF ICAO IN ENSURING THE INTERNATIONAL LEGAL SECURITY OF CIVIL AIRCRAFT

Seitzhan Aynash Anuarkyzy

Senior Lecturer of the School of Law and Public Administration at Narkhoz University;
Almaty c., Republic of Kazakhstan; e-mail: ms.kudn@mail.ru

Nuranova Raykhan Kuandykovna

Senior Lecturer of the School of Law and Public Administration at Narkhoz University;
Almaty c., Republic of Kazakhstan; e-mail: nur.raya@inbox.ru

Aralbayeva Aigerim Adilovna

Candidate of Legal Sciences, Assistant Professor of School of Law and Public
Administration at Narkhoz University; Almaty c., Republic of Kazakhstan;
e-mail: sen.fil@mail.ru

Abstract. Despite the fact that in the modern world, civil aviation uses all the latest technologies and scientific achievements in the field of equipment, control system and aircraft construction, it should be noted that plane crashes still lead to mass deaths. Nevertheless, aviation remains the most reliable mode of transport relative to other modes of transportation. Flight safety has always been and remains an important issue since the emergence of civil aviation. For this reason, the International Civil Aviation Organization (ICAO) was established as one of the UN agencies. The ICAO was established on the basis of the provisions of Part II of the 1944 Chicago Convention and has been operating since April 4, 1947. This organization sets the standards of civil aviation at the international level and coordinates, as well as the development of air transportation in

order to improve safety. The goals and objectives of the ICAO are formulated in Article 44 of the Convention on International Civil Aviation, better known as the Chicago Convention. The document places the responsibility on ICAO to ensure the safe and effective development of international civil aviation worldwide. The Chicago Convention also regulates and ensures a uniform regime for international air navigation through the adoption of standards and recommended practices. Kazakhstan joined the ICAO in 1992. Currently, Kazakhstan has switched to the European model of civil aviation management. Since 2019, the Aviation Administration of Kazakhstan JSC has been established. This administration is responsible for the technical control and supervision of flight safety, both over the territory of Kazakhstan and beyond.

Keywords: ICAO, civil aviation, Chicago Convention, UN, international standards, flight safety.

DOI: 10.52026/2788-5291_2024_79_4_216

Кіріспе

Халықаралық құқықтық доктринасында авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәселелерін, әдетте, азаматтық авиация кемелерге, экипаж мүшелеріне және борттағы жолаушыларға, террористтік қауіп төндіретін әрекеттермен байланыстырады. Сондай-ақ, азаматтық ұшақтардың қарулы қақтығыстар аймағының үстінен ұшуменде байланысады. Бұл мәселе, 2014 жылдың шілдесінде, Донбас аумағының үстінен ұшқан Малайзиялық ұшақты атып түсіргенінен кейін ең өзекті болды. Мұндай жағдайлар жолаушылардың өміріне және экипажға тікелей қауіп төндіретіні сөзсіз. Осы ұстанымдағы мәселелерді ғылыми қауымдастық мұқият зерттеді. Сонымен қатар, қазіргі заманғы авиациялық қауіпсіздік жүйесін құрайтын басқа да факторлар бар. Азаматтық авиация үшін ықтимал қауіптердің жиынтығын зерттеу, халықаралық әуе құқығының мазмұнын құрайды. Осылайша, оның нормативтік массивінде тәуелсіз, салыстырмалы түрде біртекті нормалар тобы қалыптаса бастады. Бұл нормалардың функционалдық мақсаты, халықаралық құқық саласының басқа институттарымен тығыз қарым-қатынас жасайтын тәуелсіз институт ретінде құрылуы болып табылды.

Қазіргі әлемді азаматтық авиациясыз елестету мүмкін емес. Бүкіл жер бетіндегі адамдардың интеграциясы, қысқа уақыт ішінде ұзақ қашықтықты еңсеру мүмкіндігі, авиация болмаған кездерге қарағанда керемет артықшылықтар береді. Алайда, халықаралық стандарттарды қабылдамай және ол стандарттарды мемлекеттердің ұлттық заңнамаларына имплементация жасамай, жалпы азаматтық

авиация қауыпсіздігі және әуе кемелерінің қауыпсыз ұшып жүруі мүмкін емес. Әуе көлігі ұлттың дамуына ұмтылуда жан-жақты рөл атқарады және халықаралық, әлеуметтік, экономикалық байланыстарды сақтайды [1].

Материалдар мен әдістер

Ғылыми мақаланың тақырыбын ашу мақсатында, зерттеу материалы ретінде азаматтық авиация қауіпсіздігі мәселелері бойынша БҰҰ қабылдаған құжаттар пайдаланылды. Жұмыста «Чикаго конвенциясы» деп те аталатын Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенция зерттелді². Конвенция халықаралық авиация жұмысының негізгі принциптерін, атап айтқанда, қатысушы елдің аумағында ұшу ережелерін, әуе кемесінің ұлттық тиесілілік принципін, халықаралық ұшуларды жеңілдетуді, халықаралық стандарттарды және ұсынылатын тәжірибені (SARPs)³ белгіледі.

Салыстырмалы әдіс, нормативтік актілерді талдау әдісі, тарихи-құқықтық әдіс, әдістемелік база ретінде осы зерттеудің негізін қалады.

Талқылау. Нәтижелер

Осы объективті қажеттіліктің әсерінен, халықаралық авиация қауымдастығының мүшелері мүдделерінің оңтайлы үйлесімі негізінде, халықаралық азаматтық авиация саласындағы ынтымақтастық мәселелерінің шешімдерін ұжымдық іздеуді жеңілдету тетіктері мен халықаралық институттар пайда болды. Осы институттардың бірі – Халықаралық азаматтық авиация ұйымы (бұдан әрі – ICAO)⁴.

Ұшулардың әл-ауқаты мен қауіпсіздігі

² Convention on international civil aviation done at Chicago on the 7th day of December 1944 — [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf (Жүзінген күні: 02.02 2024).

³ SARPs - Standards and Recommended Practices — [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/pages/sarps.aspx> (Жүзінген күні: 02.02 2024).

⁴ International Civil Aviation Organization — [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: <https://www.icao.int/Pages/>

Халықаралық азаматтық авиация ұйымының басым міндеті болып табылады. Осы саладағы мақсаттар мен міндеттер басты құжатта – «Халықаралық Азаматтық авиация туралы Конвенцияда» («Чикаго конвенциясы» деген атпен танымалы) 44 бапта көрініс тапты. Конвенция ІСАО-ға бүкіл әлем бойынша ұшу ережелерінің біркелкілігін қамтамасыз ету мен қауіпсіздік мәселелерінде жауапкершілікті белгіледі⁵.

Халықаралық азаматтық авиация ұйымы, халықаралық аренада азаматтық авиацияның қауіпсіз және тиімді жұмыс ортасын құру бойынша мемлекеттердің күш-жігерінің негізгі үйлестірушісі болып табылады. Бұл ең алдымен, осыған байланысты болып тұрған кез келген заманауи әуе кемесіндегі ұшулардың қауіпсіздігін, сенімділігін және тұрақтылығын қамтамасыз ету, ал бұл оның жермен тұрақты байланысынсыз, бүкіл уақыт бойы техникалық қызмет көрсетуінсіз, жердегі басқару орталықтарының біркелкі жұмысы болмаған жағдайда, мүмкін емес. Сол себептен, барлық елдерде ұшу қызметтері бірдей технологиялық режимде жұмыс істеуі керек. Мұның шешімімен сәтті түрде ІСАО айналысып жатыр. Әуе кемелер, бірыңғай техникалық талаптары мен режимдері болған жағдайлардағана қауіпсіз режимде ұшулар жасай алады. Бүкіл әлем бойынша қауіпсіз ұшуды қамтамасыз ету қазіргі уақытта әлемнің барлық дерлік елдерін біріктіретін халықаралық ұйым ретінде ІСАО-ға жүктелген [2].

Ұйым халықаралық аэронавигацияның бірінғай ережелерінің орасан жиынтығын әзірледі, оларды ІСАО-ға мүше мемлекеттер өздерінің ұлттық тәжірибесінде кеңінен қолданады. Осының арқасында барлық елдердің әуе кемелері техникалық қиындықтарсыз немесе ұшу қолайсыздықтарысыз сенімді түрде жұмыс істей алады. ІСАО-ның халықаралық аэронавигация ережелерін бір жүйеге келтіру жөніндегі күш-жігері, халықаралық әуе қатынасының практикалық іске асырылуын сөзсіз, айтарлықтай қиындататын халықаралық ұшулар үшін көптеген және алуан түрлі ұлттық ережелердің пайда болу қаупін жойды десек болады [3].

Құқық тұрғысынан ІСАО ережелерінің ұшу қауіпсіздігінің жалпы қағидаттарын белгілеудегі орны мен рөлі үлкен қызығушылық тудырады.

1944 жылғы Конвенция, белгіленген ере-

желерді қолданудың міндеттілігі мәселелерінде жұмсақтық білдіретінін атап өткен жөн. Халықаралық ұйым, белгілеген ережелерді біркелкі қолдануды талап еткенімен, оларды ұстанбауға да жол береді.

Бұл тепе-теңдік ІСАО-ның мүшелері ретінде барлық мемлекеттердің «ережелердің барынша біркелкі болуын қамтамасыз ету жолында ынтымақтасуға» міндеттеме алуына негізделген. ІСАО ережелерін мүше елдердің қолдануы кейде әр түрлі проблемаларға алып келіп жатады, мысалы, азаматтық авиацияның даму қарқыны тез арада жүзеге асып, әртүрлі өзгерістерді еңгізіп жатқандығынан ІСАО ережелеріне жиі өзгерістер енгізіледі.

Кейбір мемлекеттер үшін ІСАО регламентін енгізудің қажеті жоқ, өйткені бұл мемлекеттердегі азаматтық авиация саласын реттейтін заңдарда қажетті нормалар бар. Осыған байланысты, кейбір мемлекеттерде халықаралық стандарттар маңызды емес, өйткені бұл елдер қабылданған ережеге ұқсас ұлттық ережені қолданады және көбіне ұлттық ережелерде ІСАО стандарттарына қарағанда талаптары қатаңырақ екенін айту керек.

Әртүрлі мемлекеттерде ұшу тәжірибесінде бар айырмашылықтар, ІСАО стандарттары мен ұсыныстарын әзірлеу және енгізу арқылы жойылады. Чикаго конвенциясында стандарттар мен ұсыныстардың анықтамасы жоқ, бірақ бұл кемшілікті ІСАО Ассамблеясы 1947 жылы өзінің бірінші сессиясың қарарында толықтырды [4].

ІСАО стандарттары мен ұсыныстарын топтарға бөлуге болады. Аталған ережелердің бірінші тобы қызметкерлер, сондай-ақ, олар басқаратын ұшақтар мен жабдықтарының қаншалықты жоғары немесе төмен деңгейде екеніне арналады. Халықаралық ұшулардың қауіпсіздігін арттыру үшін, талаптардың ең болмаса төменгі деңгейін қамтамасыз етуіне бағытталған.

Стандарттар мен ұсыныстардың екінші тобы, әуе қозғалысына қызмет көрсету процедураларындағы кез келген қателіктер немесе әуе кемелерін және жабдықтарды пайдаланумен байланысты қателіктер нәтижесінде туындайтын төтенше жағдайлардың алдын алу мақсатында біркелкілікті енгізу арқылы ұшулардың қауіпсіздігін қамтамасыз етуге бағытталған. Осы стандарттардың тобы сонымен қатар, әлемнің кез келген бөлігіндегі халықаралық авиакомпаниялар-

default.aspx (Жүзінген күні: 02.02 2024).

⁵ Convention on international civil aviation done at Chicago on the 7th day of December 1944 — [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәрізін: https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf (Жүзінген күні: 02.02 2024).

да әуе кемелерін навигациялау үшін қолданылатын жабдықтарды, сондай-ақ әлемнің барлық елдеріндегі әуе қозғалысын басқару рәсімдерінің біртектілігін белгілейді⁶.

ICAO стандарттары мен ұсыныстарын енгізу әрбір егемен мемлекет үшін ерікті мәселе болып табылады, бірақ Чикаго конвенциясы әрбір мемлекет ICAO-ны, өзінің тәжірибесі мен халықаралық стандартпен белгіленген ережелердің арасында айырмашылықтар болған жағдайда, дереу хабардар етуге міндеттейді. Бұл айырмашылықтарды ICAO Кеңесі барлық ICAO-ға мүше мемлекеттерге дереу хабарлайды. Халықаралық стандарттар мен ұсыныстарды, сондай-ақ оларға түзетулерді ICAO Кеңесі қабылдайды, содан кейін ICAO-ға мүше әрбір мемлекетке бекітуге жіберіледі. Стандарттардың немесе ұсыныстардың күші, ICAO-ға мүше мемлекетке, егер бұл мемлекеттің өзі осы стандарттарды өзінің ұлттық заңы ретінде қабылдауға ниет білдірсе ғана сол мемлекетте заңды күшке ие болады [5].

БҰҰ Бас Ассамблеясы 1970 жылғы 25 қарашадағы қарарында⁷ халықаралық азаматтық авиацияны «мемлекеттер арасындағы достық қарым-қатынастарды дамыту мен қолдаудағы маңызды буын» ретінде белгіледі. Қарар барлық мемлекеттерді азаматтық авиацияның халықаралық әуе қатынасының қауіпсіздігі мен қалыпты жұмысын қамтамасыз ету үшін екіжақты тәртіпте, шақырды⁸.

Халықаралық азаматтық авиация әуе қатынасының қауіпсіздігі мен қалыпты жұмыс істеуіне қатысты мәселелерді шешуге бағытталған халықаралық қауымдастықтың күш-жігері соңғы уақытта көптеген мемлекеттердің назарын аударып отыр. Бұл қатынастар саласындағы мемлекетаралық интеграция үрдісі жоғарлаған сайын айқын бола түсуде. Осыған байланысты соңғы уақытта азаматтық авиациядағы қауіпсіздік мәселелеріне қатысты көптеген нормативтік құқықтық актілер қабылданды, бұнын мақсаты тұтастай алғанда әуе қозғалысын басқару процесін жақсырақ бақылауды орнатуға әкеледі [6].

Халықаралық қауымдастықтың саладағы қарым-қатынасының рөлі мен даму бола-

шағы, ICAO халықаралық-құқықтық стандарттарын пайдалана отырып, азаматтық авиацияның ұшу қауіпсіздігін құқықтық қамтамасыз ету, бүгінгі күні авиациялық қауіпсіздік мәселесін шешудің жалпы тұжырымдамалық жаңа тәсілдерін құруда бірінғай саясатты құрудың маңызды бағыттарының бірі болып табылады [7].

Бүгінгі таңда авиация адам қызметінің ең реттелетін салаларының бірі екенін мойындау керек, өйткені техникалық және пайдалану ерекшеліктері, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігі мен әуе кемелерін пайдалану кезіндегі авиациялық қауіпсіздік мәселелері ұлттық және халықаралық құқықтық құралдармен егжей-тегжейлі бекітілген. Жоғарыда атап өтілгендей, Чикаго конвенциясы мемлекеттердің өз территориясының үстіндегі әуе кеңістігіндегі толық және дербес егемендігі қағидасын мойындады және бекітті. Дегенімен, халықаралық азаматтық авиацияның қауіпсіз және тәртіппен дамуы үшін белгілі бір елдегі азаматтық авиацияның барлық қызметі халықаралық деңгейде қабылданған минималды пайдалану стандарттарына, ережелері мен тәжірибелеріне сәйкес жүргізілуі қажет. Халықаралық стандарттарды қабылдау бүкіл әлем бойынша қауіпсіз ұшуға, сондай-ақ жолаушылардың өмірі мен денсаулығына кепілдік беруге мүмкіндік береді [8, 98 б.]. Сондықтан, Конвенцияға қол қою немесе кейіннен қосылу арқылы мемлекеттер өз еркімен халықаралық азаматтық авиацияның қауіпсіз және тәртіпті түрде дамуы үшін ережелердің, стандарттар мен рәсімдердің ең жоғарғы тәжірибелік біркелкі дәрежесін қамтамасыз ету бойынша ынтымақтастыққа міндеттеме алады [9].

Біздің елде, Чикаго конвенциясы Қазақстан Республикасы Жоғарғы Кеңесінің 1992 жылғы 2 шілдедегі қаулысымен ратификацияланды. Қазақстандағы әуе кеңістігін пайдалануды және қызметін реттейтін заңнама, 2010 жылы қабылданған «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» заңынан және өзге де нормативтік құқықтық актілерден тұрады⁹.

Қазақстан ICAO мүшесі болып кіргелі, халықаралық ұйым біздің елдегі және одан тыс

⁶ SARPs - Standards and Recommended Practices — [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: <https://www.icao.int/safety/safetymanagement/pages/sarps.aspx> (Жүгінген күні: 02.02 2024).

⁷ A/RES/2645(XXV), Aerial hijacking or interference with civil air travel — [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: <https://digitallibrary.un.org/record/202174?ln=ru> (Жүгінген күні: 02.02 2024).

⁸ Aviation security: the urgent need for comprehensive reforms. — [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: <https://www.civildaily.com/news/ensuring-aviation-safety/> (Жүгінген күні: 02.02 2024).

⁹ «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 15 шілдедегі № 339-IV Заңы (2024.01.01. берілген өзгерістер мен толықтырулармен) — [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z100000339_ (Жүгінген күні: 02.02 2024).

жерлердегі әуе сапарлары қауіпсіздігінің жай-күйін әр түрлі бағалады. Осылайша, Қазақстан 2009 жылы «қара тізімге» кірді. Өйткені, Халықаралық азаматтық авиация ұйымы ICAO стандарттарын енгізу көрсеткіші 47% деңгейінде екенін анықтап, ондай көрсеткіштің төмен екенін жариялады. Осыған байланысты, 2009 жылы Еурокомиссия барлық қазақстандық авиакомпаниялардың Еуропа елдеріне ұшуына тыйым салды. Шектеулер 2016 жылы, 7 жылдан кейін алынып тасталды.

Қазіргі уақытта біздің мемлекет, азаматтық авиация саласын, «Британдық азаматтық авиация агенттіктері» (UK CAA) және «Еуропалық одақтың авиациялық қауіпсіздігі агенттіктері» (EASA) атты мемлекеттік модельдері бойынша реттейді.

Қазақстанада алғаш рет мемлекеттік реттеу жүйесі, ұшу қауіпсіздігін басқарудағы британдық модель негізінде құралған, Еуропалық тәсілі енгізілді. 2010 жылғы «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» негізгі азаматтық авиацияға арналған заңына және 61 заңға тәуелді НҚА-ға өзгерістер әзірленді және тиісті енгізілді. Бұл шаралар, ең заманауи стандарттарды қолдануға және саладағы сыбайлас жемқорлыққа жол бермеуге мүмкіндік туғызды.

Осының нәтижесінде, 2019 жылдың 1 тамызында ТМД елдерінде алғаш рет, азаматтық авиацияда техникалық бақылау және қадағалауды жүзеге асыратын, салалық реттеуші АҚ «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» құрылды. Мұндай басқару моделі дамыған елдерде қолданылады және оны Халықаралық азаматтық авиация ұйымы мен Еуропалық ұшу қауіпсіздігі агенттігі мойындайды. Азаматтық авиация комитетінің жасаған жұмыстары ICAO-мен жоғары бағаланды және Еуропалық комиссиямен, посткеңестік кеңістіктегі ұшу қауіпсіздігінің деңгейін арттырудағы үлкен қадам ретінде белгіленді [10].

2021 жылғы тамызда ICAO аудиторларының тәуелсіз тексеру қорытындысы бойынша, Қазақстандағы ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету деңгейін 84%-ға дейін көтерді. Бұл орташа әлемдік деңгейден 15% жоғары. Алайда, 2019 жылғы 27 желтоқсанда «Бек Эйр» ұшағының ұшақ апатынан кейін Еурокомиссия Қазақстандағы ұшу қауіпсіздігі жағдайына тағы да аландаушылық білдірді.

Еуропалық одақтың ұшу қауіпсіздігі жөніндегі комитеті еліміздің стратегиясын

оң бағалады, бұл қазақстандық авиакомпаниялардың «қара тізімге» енуіне жол бермеуге мүмкіндік берді. Қазақстан шетелдік авиакомпаниялардың транзиттік ұшулары үшін тартымдылығын сақтайды, ал отандық авиатасымалдаушылар ұшу географиясын кеңейтті¹⁰.

Қорытынды және ұсыныстар

ICAO рөлі Чикаго Конвенциясының Қосымшаларына енгізілген және барлық ICAO-ға мүше мемлекеттерде сөзсіз қолдану үшін міндетті болып табылатын Халықаралық стандарттар мен ұсынылатын тәжірибелерді - Standards and Recommended Practices (SARPs) бірлесіп әзірлеу және қабылдау болып табылады. Мемлекеттерде SARPs-ті енгізу, негізгі авиациялық заңнама шеңберінде жүзеге асырылуы керек, ол осылайша саланы дамыту үшін қажетті заңнамалық базаны қамтамасыз етеді.

Қауіпсіздікті қадағалау жүйесінің маңызды бөліктері ретінде ICAO, қауіпсіздік саясаты, соның ішінде ұшу және сонымен байланысты барлық рәсімдердің тиімді жүзеге асыру үшін мемлекет және оның азаматтық авиация саласындағы өкілетті органы ескеруі тиіс бірқатар маңызды элементтерді анықтайды.

Аса маңызды элементтерге мыналар кіреді: негізгі авиация заңнамасы;

әуе кемелерін пайдалану жөніндегі нақты ережелер;

мемлекеттік азаматтық авиация жүесі және заңмен белгіленген мемлекеттік қауіпсіздікті бақылау функциялары;

азаматтық авиация департаментінің техникалық персоналының біліктілігі мен дайындығы;

техникалық нұсқаулық материалдары, құралдар және қауіпсіздік туралы маңызды ақпаратты беру;

ICAO жүргізген тексерулердің қорытындысы бойынша, әуе кемелерінің ұшу сапасы мен қауіпсіздігін бақылауды және қадағалауды жүзеге асыратын азаматтық авиация жөніндегі арнайы ведомствосы жоқ мемлекеттерде, елеулі бұзушылықтар мен теріс тәжірибелер жиі кездесетіні анықталды. Мемлекеттегі мұндай жағдай, азаматтық авиация саласында, тек өз мемлекетінің шегінде ғана емес, одан тыс жерлерде де ықтимал қауіпті тудырады.

2019 жылы біздің елде «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» еуропалық моделі бойынша құрылды. Бұл ведомство азамат-

¹⁰ Казахстанские авиакомпании не включают в европейский «черный список». — [Электрондық ресурс]. — Қолжетімділік тәртібі: <https://ru.sputnik.kz/20220602/kazakhstanskije-aviakompanii-ne-vklyuchat-v-evropeyskiy-chnyy-spisok-ministr-25231552.html> (Жүзінген күні 02.02 2024).

тық авиация жүйесінде бақылау-қадағалау функцияларын жүзеге асырады. Әкімшіліктің құрылуы тұтастай алғанда, Қазақстандағы азаматтық авиацияның жай-күйін айтарлықтай жақсартты және біздің елімізде де, одан тыс жерлерде де ұшу қауіпсіздігінің деңгейін арттырды.

27 еуропалық мемлекеттің авиациялық билік орындарының басшылары қазақстандық авиакомпанияларға сенім білдірді, осыған байланысты қазақстандық авиалайнерлер Еуропа аумағы бойынша кедергісіз ұшуды жүзеге асырады.

Біздің ойымызша, Қазақстандағы азаматтық авиацияның қауіпсіздігін одан әрі арттыру үшін, осы саладағы халықаралық деңгейде болып жатқан прогрессивтік үрдістерге назар аударып отыру қажет. Халықаралық-құқықтық құжаттардың талаптарына сәйкес азаматтық авиациядағы жаңа әдістер мен технологияларды енгізу үшін уақтылы шаралар қабылдау маңызды, бұл біздің елімізде және одан тыс жерлерде әуе сапарларының қауіпсіздік деңгейін арттыруға ықпал ететіні сөзсіз.

ӘДЕБИЕТТЕР

1. Anthony Lawrenson, Clarence C. Rodrigues, Shem Malmquist Matthew Greaves, Graham Braithwaite, Stephen K. Cusick *Commercial Aviation Safety*, 7th Edition. – [Электрондық ресурс]. – Қолжетімділік тәртібі: <https://www.accessengineeringlibrary.com/content/book/9781264278701> (Жүзінген күні 09.10.2024 ж.).

2. Brian F. Havel and Gabriel S. Sanchez. *The International Law Regime for Aviation Safety and Security*. Published online by Cambridge University Press: 05 June 2014. – [Электрондық ресурс]. – Қолжетімділік тәртібі: <https://www.cambridge.org/core/books/abs/principles-and-practice-of-international-aviation-law/international-law-regime-for-aviation-safety-and-security/AEEB67958319D94BB81FAC2756BFB4F0> (Жүзінген күні 09.10.2024 ж.).

3. Baitukayeva D.U., Achilleas Philippe. *International legislative experience in the sphere of regulation of airspace and outer space legal regime* // Вестник Института законодательства и правовой информации Республики Казахстан. – 2023. – №2 (73) – С. 168-175.

4. Елеусизова И.К., Тұрлыбек Д.М. Анализ законодательства Республики Казахстан, регулирующего использование воздушного пространства и деятельность авиации // Вестник Института законодательства и правовой информации Республики Казахстан. – 2018. – №1 (50), – С. 106 -115.

5. Соколова Е.А. Совершенствование правового режима международного воздушного пространства // Закон и право. – 2017. – Т. 12. № 12. – С. 126-129.

6. Vinay B. *The role of the International Civil Aviation Organization in deregulation, discrimination and dispute resolution* – [Электрондық ресурс]. – Қолжетімділік тәртібі: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4633693 (Жүзінген күні 09.10.2024 ж.).

7. Paul Stephen Dempsey. *Turbulence in the «Open Skies»: The Deregulation of International Air Transport*. – [Электрондық ресурс]. – Қолжетімділік тәртібі: <https://digitalcommons.du.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1540&context=tlj> (Жүзінген күні 09.10.2024 ж.).

8. Devinder K. Yadav, Hamid Nikraz. *Implications of evolving civil aviation safety regulations on the safety outcomes of air transport industry and airports*. – 2014. – № 18(2). – P. 94 – 103

9. Лебедева М. Ю. Некоторые правовые проблемы формирования национального законодательства об аэропортах и внедрения стандартов ИКАО в их деятельность // Научный вестник МГТУ ГА. – 2011. – № 170, – С. 54-60

10. Стрельченко А.И., Шайдуrow И.Г. Политика в области безопасности полетов в авиации Республики Казахстан // Universum: технические науки: электронный научный журнал. – 2023. – № 4 (109). – [Электрондық ресурс]. – Қолжетімділік тәртібі: <https://cyberleninka.ru/article/n/politika-v-oblasti-bezopasnosti-poletov-v-aviatsii-respubliki-kazahstan> (Жүзінген күні 09.10.2024 ж.).

REFERENCES

1. Anthony Lawrenson, Clarence C. Rodrigues, Shem Malmquist Matthew Greaves, Graham Braithwaite, Stephen K. Cusick *Commercial Aviation Safety*, 7th Edition. – [Электрондық ресурс]. – Қолжетімділік тәртібі: <https://www.accessengineeringlibrary.com/content/book/9781264278701> (Жүзінген күні 09.10.2024 ж.).

2. Brian F. Havel and Gabriel S. Sanchez. *The International Law Regime for Aviation Safety and*

Security. Published online by Cambridge University Press: 05 June 2014. – [Jelektrondyq resurs]. – Қолжетімділік тәртібі: <https://www.cambridge.org/core/books/abs/principles-and-practice-of-international-aviation-law/international-law-regime-for-aviation-safety-and-security/AEEB67958319D94BB81FAC2756BFB4F0> (Zhygingen kyni 09.10.2024 zh.).

3. Baitukayeva D.U., Achilleas Philippe. *International legislative experience in the sphere of regulation of airspace and outer space legal regime* // *Vestnik Instituta zakonodatel'stva i pravovoj informacii Respubliki Kazakhstan*. – 2023. – №2 (73). – S. 168-175.

4. Eleusizova I.K., Tyrylybek D.M. *Analiz zakonodatel'stva Respubliki Kazakhstan, regulirujushhego ispol'zovanie vozdushnogo prostranstva i dejatel'nost' aviatsii* // *Vestnik Instituta zakonodatel'stva i pravovoj informacii Respubliki Kazakhstan*. – 2018. – №1 (50). – S. 106 -115.

5. Sokolova E.A. *Sovershenstvovanie pravovogo rezhima mezhdunarodnogo vozdushnogo prostranstva* // *Zakon i pravo*. – 2017, – T. 12. № 12, – S. 126-129.

6. Vinay B. *The role of the International Civil Aviation Organization in deregulation, discrimination and dispute resolution* – [Jelektrondyq resurs]. – Қолжетімділік тәртібі: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4633693 (Zhygingen kyni 09.10.2024 zh.).

7. Paul Stephen Dempsey. *Turbulence in the «Open Skies»: The Deregulation of International Air Transport*. – [Jelektrondyq resurs]. – Қолжетімділік тәртібі: <https://digitalcommons.du.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1540&context=tlj> (Zhygingen kyni 09.10.2024 zh.).

8. Devinder K. Yadav, Hamid Nikraz. *Implications of evolving civil aviation safety regulations on the safety outcomes of air transport industry and airports*. – 2014. – № 18(2). – P. 94 - 103

9. Lebedeva M. Ju. *Nekotorye pravovye problemy formirovaniya nacional'nogo zakonodatel'stva ob ajeroportah i vnedreniya standartov IKAO v ih dejatel'nost'* // *Nauchnyj vestnik MGTU GA*. – 2011. – № 170. – S. 54-60

10. Strel'chenko A.I., Shajdurov I.G. *Politika v oblasti bezopasnosti poletov v aviatsii Respubliki Kazakhstan* // *Universum: tehicheskie nauki: jelektronnyj nauchnyj zhurnal*. – 2023, – № 4 (109). – [Jelektrondyq resurs]. – Қолжетімділік тәртібі: <https://cyberleninka.ru/article/n/politika-v-oblasti-bezopasnosti-poletov-v-aviatsii-respubliki-kazahstan> (Zhygingen kyni 09.10.2024 zh.).

