

Законодательство в сфере авиации 2017 г

- Выполнил : Бейсен.Е.С
- Проверила : Жакиянова .Р.Е



План

- Введение
- Какие основные законодательные акты и регулирующие органы действ
- Какие действия необходимо предпринять авиаперевозчикам для получения лицензии на осуществление перевозок? существуют в вашей юрисдикции в сфере авиации?
- Какие законодательные акты и органы регулируют вопросы авиационной безопасности?
- Предусмотрены ли отдельные порядки регулирования вопросов авиационной безопасности в зависимости от того, является ли перевозчик коммерческим, грузовым или частным?
- В какой собственности находятся аэропорты, государственной или частной?
- Какие законодательные и/или нормативные режимы применяются при авиационных происшествиях? Например, конкретные правила, положения, системы и процедуры, которых необходимо придерживаться.
- Список литературы

Введение

Настоящий Закон регулирует общественные отношения, связанные с использованием воздушного пространства Республики Казахстан и деятельностью авиации, и определяет порядок использования воздушного пространства и деятельности авиации в целях охраны жизни и здоровья человека, окружающей среды, интересов государства, обеспечения безопасности полетов воздушных судов и удовлетворения потребностей экономики Республики Казахстан, физических и юридических лиц в авиационных услугах.



Какие основные законодательные акты и регулирующие органы действуют в вашей юрисдикции в сфере авиации?

- Какие основные законодательные акты и регулирующие органы действуют в вашей юрисдикции в сфере авиации? В Республике Казахстан, авиационная отрасль регулируется следующими основными законодательными актами: (1) Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 года), (ратифицированная Законом Республики Казахстан № 297-V от 19 марта 2015 года) (далее – «Монреальская конвенция»); (2) Конвенция о международной гражданской авиации, Чикаго, 7 декабря 1944 года (ратифицированная Постановлением Верховного Совета Республики Казахстан № 1503-XII от 2 июля 1992 года) (далее - «Чикагская конвенция»); (3) Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаун, 16 ноября 2001 года), ратифицированная Законом О ратификации Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протокола по авиационному оборудованию к Кейптаунской конвенции № 29-V от 5 июля 2012 (далее - «Закон о ратификации») (далее - «Кейптаунская конвенция»);
-



- (4) Протокол по авиационному оборудованию, ратифицированный Законом о ратификации (далее - «Авиационный протокол»);
- ~~□ (5) Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года;~~
- (6) Гражданский кодекс Республики Казахстан (Общая часть от 27 декабря 1994 года; Особенная часть от 1 июля 1999 года) (далее - «Гражданский кодекс»);
- (7) Предпринимательский Кодекс Республики Казахстан № 375-V от 29 октября 2015 г. (далее - «Предпринимательский Кодекс»);
- (8) Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республики Казахстан» № 156-XIII от 21 сентября 1994 года;
- (9) Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» № 339-IV от 15 июля 2010 года (далее - «Закон об авиации»);
- (10) Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении сертификационных требований к эксплуатантам гражданских воздушных судов» № 153 от 24 февраля 2015 года (далее - «Приказ о сертификационных требованиях»);



Какие действия необходимо предпринять авиаперевозчикам для получения лицензии на осуществление перевозок?

- В соответствии с законодательством Республики Казахстан, только авиаперевозчики, имеющие действующий сертификат эксплуатанта воздушного судна (далее - «Сертификат эксплуатанта ВС»), выданный КГА, вправе осуществлять авиаперевозки пассажиров, багажа, грузов и почты за вознаграждение или по найму (коммерческие авиаперевозки) (ст. 74.1 Закона об авиации). Сертификат эксплуатанта ВС является эквивалентом лицензии на осуществление перевозок, т.е. является законным основанием для эксплуатанта ВС осуществлять свою деятельность, при этом не требуется получения никакой дополнительной лицензии на осуществление перевозок. Для получения Сертификата эксплуатанта ВС, эксплуатант ВС должен отвечать обязательным сертификационным требованиям, установленным Приказом о сертификационных требованиях (п.п. 17 и 2.(4) Правил сертификации эксплуатантов ВС). Согласно минимальным сертификационным требованиям, эксплуатант ВС должен находиться в Казахстане и иметь финансовые ресурсы (или доступ к ним), достаточные для осуществления своей деятельности в течение трех месяцев без какой-либо прибыли (п. 3 Правил сертификации эксплуатантов ВС

Правил сертификации эксплуатантов ВС приводится следующий порядок сертификации эксплуатантов ВС в Республике Казахстан.

- (i) Этап, предшествующий подаче заявки в КГА о выдаче Сертификата эксплуатанта ВС.
- (ii) Подача заявителем в КГА заявки о выдаче Сертификата эксплуатанта ВС с приложением соответствующих документов, перечень которых устанавливается Правилами сертификации эксплуатантов ВС.
- (iii) Оценка документации и принятие решения о принятии КГА заявки к рассмотрению.
- (iv) Проведение КГА сертификационного обследования заявителя.
- (v) Принятие решения и выдаче/отказе в выдаче Сертификата эксплуатанта ВС.



Какие законодательные акты и органы регулируют вопросы авиационной безопасности?

Вопросы авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации, как правило, регулируются:

- □ Законом об авиации;
- □ Постановлением Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил авиационной безопасности» № 746-ДСП от 25 июля 2003 года (далее - «Правила авиационной безопасности»);
- □ Постановлением Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации» № 136 от 11 марта 2016 года;
- □ Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Типовых инструкций по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов» № 173 от 28 марта 2011 года.
- □ Правилами авиационной безопасности. Основным регулирующим органом в отношении авиационной безопасности в сфере государственной авиации является Министерство обороны Республики Казахстан.

Предусмотрены ли отдельные порядки регулирования вопросов авиационной безопасности в зависимости от того, является ли перевозчик коммерческим, грузовым или частным?

Нет, никаких отдельных порядков не предусмотрено. Во всех этих случаях вопросы авиационной безопасности регулируются законодательными актами в сфере гражданской авиации, указанными ранее



В какой собственности находятся аэропорты, государственной или частной?

Аэропорты могут находиться как в государственной, так и в частной собственности, в том числе и в собственности иностранных юридических лиц (ст.ст. 5 и 64 Закона об авиации). В настоящее время, в Казахстане существует 20 аэропортов. Как правило, имущество аэропортов или долевое участие в аэропортах рассматривается в качестве стратегических объектов (т.е. объектов социальной и экономической значимости для развития казахстанского общества, владение которыми может оказать влияние на национальную безопасность), при условии, что соответствующий аэропорт включен в перечень стратегических объектов, установленный Правительством Республики Казахстан. Передача права собственности на аэропорты, входящие в перечень стратегических объектов, подлежит утверждению Правительством Республики Казахстан.

Какие законодательные и/или нормативные режимы применяются при авиационных происшествиях?

Например, конкретные правила, положения, системы и процедуры, которых необходимо придерживаться.

- Авиaproисшествия в Казахстане регулируются Законом об авиации, Правилами расследования в гражданской авиации и Правилами расследования в государственной авиации. Правовой режим, применимый в случае авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации был разработан на основе стандартов Чикагской конвенции и ИКАО. Расследование авиационных происшествий и инцидентов является обязательной процедурой. Основной целью такого расследования является определение причин происшествия/инцидента и составление рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий/инцидентов в будущем. Установление вины и наказание лиц, несущих ответственность за авиационные происшествия/инциденты не являются целью расследования (ст. 93 Закона об авиации). Для целей расследования, создаются специальные комиссии в сфере государственной и гражданской/экспериментальной авиации (в зависимости от того, в какой области произошло происшествие/инцидент).

Список литературы

- http://www.gratanet.com/up_files/Aviation
- <https://tengrinews.kz>
- <https://www.flyqazaq.com>

