

решений, в связи с чем ее необходимо причислить к ряду субъектов международного экологического права. Среди форм участия заинтересованной общественности в процессе принятия решений наиболее эффективными, на наш взгляд, будут такие, как реализация экологических программ, участие в «круглых столах», общественных слушаниях, введение представителей общественности в состав экспертных групп, комиссий по проведению экологических экспертиз и иные способы участия, так как данные субъекты заинтересованы в решении экологических проблем для улучшения экологической ситуации в мире и для обеспечения лучшей жизни для будущих поколений.

Слепенкова В. С.

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИЦИИ

Слепенкова Виолетта Сергеевна студентка 3 курса Белорусского государственного университета, г. Минск, Беларусь, slepenkovaviola@gmail.com

Научный руководитель: канд. юрид. наук, доцент Краснобаева Л. А.

Основными международными договорами по обеспечению безопасности полетов являются Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 г., Токийская конвенция о преступлениях и некоторых других действиях на борту воздушного судна 1963 г., Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г., Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г. и Монреальский протокол, дополняющий Монреальскую конвенцию 1988 г.

Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации является одним из основных принципов в международном воздушном праве. Он имеет исключительно важную роль в обеспечении технической безопасности международных гражданских коммуникаций и в борьбе с актами терроризма на воздушном транспорте. Данный принцип определяет общую направленность правового регулирования обширного круга вопросов, связанных с обеспечением безопасности международных полетов над государственной территорией и открытым морем, с управлением и обслуживанием движения на международных воздушных линиях, с осуществлением международных авиаперевозок.

Существующие правовые нормы, составляющие указанный принцип, преследуют две цели, обусловленные источником угрозы безопасности.

Первая цель – обеспечение надежности авиационной техники, средств и методов управления воздушным движением, строгих требований к квалификации авиационного персонала и соблюдение правил полетов.

Вторая цель – защита международной гражданской авиации от преступных посягательств. Задача обеспечения политико-правовой безопасности появилась относительно недавно и представляет серьезную проблему.

На данном этапе закрепление принцип безопасности в договорном порядке необходимо, так как это повысит юридический авторитет данного принципа в системе международного воздушного права. Реализуя свои обязательства в международном праве, государства самостоятельно избирают формы и средства обеспечения безопасного использования своего воздушного пространства и безопасности воздушных судов, совершающих полеты в пределах их территории. Это право вытекает из принципа суверенитета государств над воздушным пространством в пределах их территории и независимости в международных отношениях, а также из объективно существующей необходимости обеспечения безопасного использования воздушного пространства в различных целях. Однако без тесного сотрудничества государств в обеспечении безопасности осуществление международных воздушных коммуникаций невозможно.

В учредительном документе Международной организации гражданской авиации (ИКАО) – Чикагской конвенции, которую ратифицировали все государства – члены ИКАО, в ст. 9 говорится о том, что государство «может по соображениям военной необходимости или общественной безопасности ограничивать или запрещать на единообразной основе полеты воздушных судов других государств над определенными зонами своей территории». Хотя большинство членов ИКАО, включая Республику Беларусь, воспроизвело положения указанной статьи Конвенции в своих воздушных кодексах, ее недостатком является абстрактность формулировки и возможность применения в ситуации как военного положения, так и мирного времени. В связи с этим первым базовым документом, разработанным в рамках ИКАО и предназначенным для использования только в ситуации вооруженного конфликта, следует считать Руководство по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов 1990 г.

В резолюциях Ассамблеи ИКАО, а также в официальных письмах ИКАО странам-участникам неоднократно подчеркивалось, что «государства-члены несут как коллективную, так и индивидуальную ответственность за обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации», а за государством, отвечающим за предоставление обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве, затрагиваемом вооруженным конфликтом, сохраняется ответственность за введение специальных мер для обеспечения безопасности при международных полетах гражданских воздушных судов. Указание на обязанность государства по обеспечению безопасного выполнения полетов гражданских воздушных судов в его суверенном воздушном пространстве в том или ином виде содержится в актах национального законодательства и судебной практике разных стран.