

гражданина Республики Беларусь, биометрические дипломатический и служебный паспорта гражданина Республики Беларусь, а также биометрический проездной документ Республики Беларусь и проездной документ беженца.

Содержание биометрических документов для въезда/выезда в целом аналогично содержанию биометрических документов, удостоверяющих личность, за исключением отсутствия в первых двухмерного штрих-кода.

Каждый биометрический документ для въезда/выезда состоит из форзаца, поликарбонатного листа и определенного количества страниц для отметок. Все персональные данные владельца документа, а также информация, касающаяся конкретной копии документа, приведены на обратной странице поликарбонатного листа. Интегральная микросхема располагается на обложке документов.

Биометрический паспорт выдается любому гражданину, получившему или получающему идентификационную карту для выезда за пределы Республики Беларусь. Биометрические дипломатические и служебные паспорта выдаются Министерством иностранных дел широкому перечню лиц, приведенному в Указе № 294 «О документировании населения Республики Беларусь» для служебных командировок и работы за пределами Республики Беларусь. Биометрический проездной документ выдается органом внутренних дел иностранным гражданам и лицам без гражданства, постоянно проживающим в Республике Беларусь или которым предоставлено убежище или дополнительная защита. Проездной документ беженца выдается органом внутренних дел лицам, которым предоставлен статус беженца в Республике Беларусь.

Стоит также отметить, что если применительно к использованию биометрических паспортов законодатель избрал подход, аналогичный использованию обычных паспортов, то в случае с проездными документами выбор между использованием биометрических и небιοметрических их вариантов не предусмотрен.

Слепенкова В. С.

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

*Слепенкова Виолетта Сергеевна, магистрант 1 курса Белорусского
государственного университета, г. Минск, Беларусь,
slepenkovaviola@gmail.com*

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

Безопасность полетов представляет состояние авиационной системы, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, снижены до приемлемого уровня и контролируются, в то время как авиационная безопасность это комплекс мер, а также людские и материальные ресурсы, предназначенные для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Первым вступившим в силу международным договором, упоминающим акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, является Конвенция об открытом море, подписанная в Женеве в 1958 г. В п. 1 ст. 15 Конвенции дано определение пиратства как «любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный в том числе против частновладельческих летательных аппаратов и находящихся на их борту лиц и имущества». Вышеназванная норма раскрывает только узкое понятие «воздушного пиратства», которое не охватывает всего многообразия возможных определений актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Рядом авторов отмечалось, что некоторые юристы 1960-х гг. по аналогии использовали термин «законный захват воздушного судна», который не относится к актам незаконного вмешательства, а подразумевает либо «наложение ареста по постановлению суда» или «конфискацию за долги эксплуатанта», либо «действия экипажа, пассажиров, государственных органов безопасности и др. по изъятию контроля над воздушным судном из рук преступников, осуществляемые в рамках самозащиты или на других законных основаниях». Мы согласны с позицией, что термин «законный захват» неудачный. Действительно, он не совсем точен: ведь нет, например, понятия «законное убийство», но есть понятие обстоятельств, которые исключают ответственность за причинение смерти, в частности необходимая оборона. Аналогично и в данном случае: лица совершают не «законный захват» самолета, а действия, направленные на пресечение преступления и восстановление законного контроля над воздушным судном.

Токийская конвенция 1963 г. и Гаагская конвенция 1970 г. расширили границы термина «акты незаконного вмешательства», введя понятие «незаконный захват воздушного судна». Статья 1 Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов раскрывает понятие «незаконный захват воздушного судна» как незаконный захват воздушного судна или осуществление над ним контроля путем насилия или угрозы применением насилия, или путем любой другой формы запугивания.

Монреальская конвенция 1971 г., дополненная впоследствии Протоколом о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, еще более расширила термин «акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации», дополнив его новыми понятиями.

Некоторые авторы отмечали, что в Монреальской конвенции 1971 г. уже используется собирательный термин – «незаконный акт, направленный против безопасности гражданской авиации», который включает в себя ряд составов, связанных в основном с диверсионными актами, создающими угрозу технической надежности воздушного судна и аэронавигационного оборудования как на судне, так и в аэропорту.

После террористических актов 11 сентября 2001 г. была начата разработка новых соглашений, обеспечивающих безопасность гражданской авиации. В 2010 г. некоторые из данных соглашений были предложены для рассмотрения и последующей ратификации на Пекинской международной конференции по воздушному праву.

Новшества Пекинской конвенции 2010 г. состоят в том, что произошла криминализация использования воздушного судна с целью причинения смерти или увечья человеку, значительного ущерба имуществу или окружающей среде; применение с борта воздушного судна биологического, химического или ядерного оружия; перевозка взрывчатых веществ, радиоактивных материалов, других исходных материалов, предназначенных для использования во взрывных устройствах, и некоторые другие действия.

Сташис А. О.

ОГРАНИЧЕНИЕ ОБОРОТА ОРУЖИЯ ИНОСТРАННЫМИ ГРАЖДДАНАМИ НА ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Сташис Анна Олеговна, магистрант 1 курса Белорусского государственного университета, г. Минск, Беларусь, stashishanna@mail.ru

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

Возможность ввоза оружия иностранными гражданами, временно пребывающими в Республику Беларусь, имеет ограничения установленные Законом Республики Беларусь от 13.11.2001 № 61-З «Об оружии» (далее – Закон № 61-З). В статье 15 Закона № 61-З определен запрет на ввоз всех видов, типов и моделей оружия и боеприпасов иностранными гражданами, лицами без гражданства, временно пребывающими или временно проживающими в Республике Беларусь. Исключением определены случаи ввоза охотничьего и спортивного оружия, при наличии приглашения и контракта с туроператором, турагентом или юридическим лицом на охоту или приглашения для участия в спортивных мероприятиях и соответствующего разрешения Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

Особенности организации охоты для иностранных граждан определены главой 6 Правил ведения охотничьего хозяйства и охоты, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 21 марта 2018 г. № 112 (далее – Правила). В Правилах определены документы, необходимые для ввоза охотничьего оружия иностранными гражданами, основания для отказа выдачи разрешения со стороны органов внутренних дел, обозначены основания для вывоза из Республики Беларусь охотничьих трофеев и продукции охоты.

Основанием для оборота служебного и гражданского оружия и боеприпасов на территории Республики Беларусь является сертификат соответствия. В Законе № 61-З определено, что все ввозимые на территорию Республики Беларусь модели оружия и боеприпасов, а также конструктивно сходные с оружием изделия подлежат обязательному подтверждению соответствия требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации. В данном случае