

КАЛЕНДАРЬ СОБЫТИЙ:

21 июня 2019 года – Шестая конференция LUISS по воздушному праву «Новые вызовы в авиационной отрасли», Рим, Италия

28 июня 2019 года – 12-й Мюнхенский семинар Европейской ассоциации воздушного права по ответственности, Мюнхен, Германия

23-28 июля 2019 года – МАКС 2019 – 14-й Международный авиационно-космический салон, Москва, Россия

24 сентября - 04 октября 2019 года – 40-я сессия Ассамблеи ИКАО, Монреаль, Канада

4 октября 2019 года – Девятая конференция по воздушному праву, Санкт-Петербург, Россия

16-18 октября 2019 года – 31-я Ежегодная конференция Международной авиационной женской ассоциации (IAWA), Лима, Перу

18-19 октября 2019 года – 12-я Ежегодная конференция McGill по международной авиационной ответственности, страхованию и финансированию, Монреаль, Канада

22 октября 2019 года – Шанхайский международный форум по воздушному праву 2019, Шанхай, Китай

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ:

ПУБЛИКАЦИИ

- **Стефан Хобе «Космическое право»**

ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Обзор изменений за июнь 2019 года

- РФ
- ЕС
- Азия (Китай)

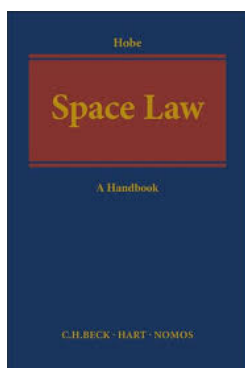
ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

- **Пай Джен о поправке к закону о гражданской авиации Китая от 29 декабря 2018 года**
- **Кристал Еротокрыту: Изменения практики ЕСJ о правах пассажиров. Moens v Ryanair (C-159/18)**

СОБЫТИЯ

- **Шестая конференция LUISS по воздушному праву «Новые вызовы в авиационной отрасли»**
- **12-й Мюнхенский семинар Европейской ассоциации воздушного права по ответственности**

НОВОСТИ ИНСТИТУТА AERONHELP



ПУБЛИКАЦИИ: СТЕФАН ХОБЕ «КОСМИЧЕСКОЕ ПРАВО»

В мае 2019 года опубликована новая книга «Космическое право» эксперта Института AERONHELP в области международного воздушного и космического права, доктора права, профессора Стефана Хобе. Работа отличается глубоким подходом ко всему разнообразию юридических аспектов космической деятельности и включает в себя многочисленные графики и иллюстрации. Краткие резюме для каждой главы способствуют быстрой ориентации и делают книгу идеальным помощником для студентов и аспирантов, а также для практиков.



ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РОССИИ: ОБЗОР ИЗМЕНЕНИЙ ЗА ИЮНЬ 2019 ГОДА

4 июня было официально опубликовано Постановление Правительства РФ от 31 мая № 689, в соответствии с которым Роскосмос определен оператором федерального фонда данных дистанционного зондирования Земли из космоса. Фонд был создан в прошлом году с целью аккумулирования данных ДЗЗ, получаемых как с государственных, так и с негосударственных космических аппаратов.

6 июня были внесены изменения в статью 164 Налогового кодекса РФ (НК РФ), в соответствии с которыми на бессрочной основе установлена нулевая ставка НДС в отношении реализации услуг по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа в обход Москвы. Целью принятия поправок является стимулирование расширения сети межрегиональных регулярных пассажирских авиамаршрутов, а также развитие региональной авиационной транспортной инфраструктуры и снижение нагрузки на московский авиаузел. Изменения вступят в силу по истечении месяца со дня их официального опубликования (7 июня), но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по НДС.

10 июня Правительство РФ утвердило, на основании пп. 2.12 п. 1 ст. 164 НК РФ, перечень услуг, оказываемых в международных аэропортах РФ при международных воздушных перевозках, при реализации которых применяется нулевая ставка НДС. Перечень включает ряд услуг по обеспечению прибытия и вылета, а также по обслуживанию воздушных судов, совершающих международные рейсы. Документ начнет применяться с 1 июля.

17 июня были внесены изменения в статью 263 Уголовного кодекса РФ (УК РФ), в соответствии с которыми пилоты, управляющие в частном порядке легкими и сверхлегкими воздушными судами, могут быть привлечены к уголовной ответственности за нарушение правил безопасности на воздушном транспорте.

Поправки были сформулированы по аналогии со статьей 264 УК РФ, которая предусматривает ответственность автомобилистов за нарушение правил дорожного движения. Раньше по ст. 263 УК РФ могли быть привлечены к ответственности только работники транспортной отрасли, но теперь, в силу нового пункта 1.1, любое лицо, управляющее легким или сверхлегким воздушным судном в частном порядке и нарушившее правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, подлежит уголовной ответственности, при условии, что это деяние повлекло причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба. Крупным является ущерб, превышающий 1 млн. рублей. Максимальное наказание за совершение данного деяния – лишение свободы на срок до двух лет. Поправки предусматривают также ряд квалифицирующих признаков данного преступления, среди которых – нахождение в момент его совершения в состоянии опьянения.

21 июня Президент РФ своим Указом ввел с 8 июля 2019 года временный запрет российским авиакомпаниям на осуществление пассажирских перевозок между Россией и Грузией. Данная мера была принята в целях обеспечения национальной безопасности России и защиты ее граждан от противоправных действий в связи с массовыми беспорядками антироссийской направленности 20 июня в Тбилиси.



ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ЕС: ОБЗОР ИЗМЕНЕНИЙ ЗА ИЮНЬ 2019 ГОДА

11 июня 2019 года были опубликованы: Делегированный регламент Европейской комиссии (ЕС) №2019/945 от 12 марта 2019 года о беспилотных авиационных системах и эксплуатантах беспилотных авиационных систем третьих стран, а также Исполнительный регламент Европейской комиссии (ЕС) №2019/947 от 24 мая 2019 года о правилах и процедурах эксплуатации беспилотных воздушных судов.

Вновь принятые документы содержат ряд технических и эксплуатационных требований, которым должны соответствовать дроны, эксплуатируемые в Европейском Союзе (ЕС). Исполнительный директор Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) Патрик Кай, отметил, что «*Европа станет первым в мире регионом, где действует комплексный свод правил, обеспечивающих безопасную, надежную и устойчивую эксплуатацию беспилотных летательных аппаратов, как для коммерческой деятельности, так и для отдыха. Общие правила будут способствовать стимулированию инвестиций, инноваций и роста в этой перспективной отрасли.*»

Согласно новым правилам, дроны должны быть зарегистрированы в государстве, входящем в состав ЕС, и быть идентифицируемы в любое время. Более того, беспилотным авиационным системам присвоены различные категории в зависимости от уровня риска, с которым связана их эксплуатация. Категории, в частности, следующие: (i) «открытая категория», включает полеты с низким уровнем риска, которые не требуют получения эксплуатантом предварительного разрешения или направления им соответствующего уведомления; (ii) «особая категория», включает способы эксплуатации, которые, с учетом связанного с ними риска, как правило, требуют – за некоторыми исключениями – получения разрешения компетентного органа в области гражданской авиации; и (iii) «сертифицированная категория», включает способы эксплуатации с высоким уровнем риска и требует сертификации беспилотных авиационных систем, привлечения к управлению удаленного пилота, имеющего соответствующее удостоверение, и подтверждение статуса эксплуатанта уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Делегированный Регламент Комиссии также устанавливает требования к эксплуатантам из третьих стран, под которыми понимаются эксплуатанты, имеющие постоянное место жительства или регистрацию либо основное место деятельности за пределами Европы, если они намерены эксплуатировать дроны в ЕС.

Регламенты начнут официально применяться через год. Это позволит государствам-членам ЕС и эксплуатантам подготовиться к их имплементации. К июню 2020 года эксплуатанты беспилотников должны зарегистрироваться в государстве-члене ЕС, в котором они имеют постоянное место жительства или основное место деятельности. Чуть позже в текущем году EASA опубликует соответствующее руководство в помощь эксплуатантам дронов. Также EASA направит предложение в Европейскую комиссию о подготовке регламента о единой диспетчерской системе U-Space. U-Space охватывает все необходимые процедуры и услуги, включая инфраструктуру, для обеспечения безопасности полетов беспилотников в воздушном пространстве.



ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО АЗИИ: ОБЗОР НЕДАВНИХ ИЗМЕНЕНИЙ

21 января 2019 года Администрация гражданской авиации Китая (СААС) выпустила «Дорожную карту по реструктуризации системы регулирования авиации общего назначения (АОН) с бизнес-структурой АОН и нормативно-правовой базой АОН», в которой были установлены общие принципы и конкретные требования к ориентации политики, законодательной идее и институциональному дизайну будущего китайского сектора АОН.

Что касается гражданских беспилотных авиационных систем (БАС), то с 2013 года СААС продолжает выпускать и обновлять многочисленные правила, процедуры и заключения, относящиеся к категоризации БАС, летной годности, лицензированию персонала, управлению использованием беспилотников, регистрации реальных имен, гражданское и коммерческое использование (исключая воздушный транспорт) и ответственность и т.д. В 2019 году СААС выпустила новые разъяснения относительно сертификации летной годности дистанционно пилотируемых авиационных систем (RPAS) на основе эксплуатационных рисков, а также временных процедур пробной эксплуатации определенных типов БАС на основе специальной оценки эксплуатационного риска (SOAR). Кроме того, в настоящее время в Китае более 12 провинций, 4 автономных районов, 4 муниципалитетов, 12 городов и Специальный административный район (SAR) Гонконг опубликовали местные правила и/или правила БАС, а 15 марта 2019 года Управление СААС Северо-Западного округа впервые внедрила правила коммерческой логистики и дистрибуции БАС (воздушные грузовые перевозки), характерные для северо-западных регионов Китая.

Что касается прав авиапассажиров, то *Правила 2016 года о своевременном выполнении рейсов*, введенные 1 января 2017 года, являются последними в Китае и первыми правилами, конкретно касающимися вопросов гарантии регулярных расписаний рейсов, обработки задержек рейсов, включая задержку прибытия рейса, задержку отправления рейса, задержку после посадки в воздушное судно, а также крупномасштабную задержку – отмена рейса, управление жалобами пассажиров, надзор и ответственность соответствующих предприятий. В случае задержки рейса, Регулирование содержит подробные правила, касающиеся обслуживания пассажиров в аэропорту, но не накладывают каких-либо обязательных требований компенсации для перевозчика. В соответствии с Правилами, компенсация должна производиться в соответствии с условиями перевозки каждого перевозчика, и в настоящее время для большинства китайских перевозчиков компенсация должна составлять 200 юаней (примерно 26 Евро) за задержку от 4 до 8 часов, и 400 юаней (примерно 52 Евро) за задержку более 8 часов.

СОБЫТИЯ: 12-Й МЮНХЕНСКИЙ СЕМИНАР ЕВРОПЕЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ВОЗДУШНОГО ПРАВА ПО ОТВЕТСТВЕННОСТИ



ОЛЬГА КОЛОШИЧ

МИНСК (БЕЛАРУСЬ)

ЭКСПЕРТ В ОБЛАСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА, АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ, ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ И БАГАЖА, МАГИСТР ПРАВА

Одно из знаковых событий в области международного воздушного права прошло 28 июня 2019 года в Мюнхене, Германия. Европейской ассоциацией воздушного права (EALA) был проведен 12-ый семинар по авиационной ответственности «Ответственность, страхование и перестрахование, права пассажиров, судебные споры, вопросы городской воздушной мобильности и коммерческие пилоты с психическими расстройствами». Семинар по ответственности является регулярным спутным событием EALA, который проводится раз в два года начиная с 1997 года. Основным организатором Мюнхенского семинара является партнер юридической компании Ehlers Ehlers & Partner – магистр права, доктор Николай Элерс.

В семинаре приняли участие юристы и эксперты в области международного воздушного права и воздушного права ЕС из разных стран и организаций, в частности из – EASA, Авиационной администрации Хорватии, Ehlers Ehlers & Partner (Германия), Lufthansa Group (Брюссель), Turkish Airlines (Турция), AirHelp (Кипр), Austrian Airlines (Австрия), Debevoise & Plimpton (московский офис, Россия), Studio Pierallini (Италия), Wizz Air (Будапешт), а также ведущие образовательные и научные институты, занимающиеся вопросами доктрины воздушного права – Международный институт воздушного и космического права Лейденского университета (Нидерланды), Восточно-Китайский университет политических наук и права (Китай), Институт воздушного и космического права AERONHELP (Россия) и др.

На 12-м семинаре в Мюнхене обсуждались вопросы, затрагивающие соблюдение прав пассажиров согласно Регламенту (ЕС) №261/2004, санкции против России и их значение для авиационных страховщиков, работающих в России, поддержка и контроль программ, успешно внедренных в авиационной отрасли для коммерческих пилотов с психическими расстройствами, обработка претензий, судебный процесс и медиация, необсуждаемые вопросы США и проблемы безопасности, развитие городской воздушной мобильности, авиационные происшествия с двумя воздушными судами B737 MAX 8, позиция эксплуатантов, претензии пассажиров и их семей.



Семинар завершился выступлением президента EALA, профессора Пабло Мендес де Леона и доктора Николая Элерса, которые поблагодарили спикеров и модераторов за участие в семинаре и интересную дискуссию.

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ: **ПАЙ ДЖЕН: О ПОПРАВКЕ К ЗАКОНУ О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КИТАЯ ОТ 29 ДЕКАБРЯ 2018 ГОДА**



ПАЙ ДЖЕН

ШАНХАЙ (КИТАЙ)

ЭКСПЕРТ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО И КОСМИЧЕСКОГО ПРАВА, ДОКТОР ПРАВА, ПРОФЕССОР

29 декабря 2018 года вступила в силу последняя поправка к *Закону о гражданской авиации Китая*, основополагающему нормативному акту в области гражданской авиации Китая. Это пятая редакция оригинального законодательства, которое было введено в действие 1 марта 1996 года.

Поправка ввела новые классификационные стандарты для управления гражданскими аэропортами, чтобы способствовать развитию китайской авиации общего назначения (АОН). Гражданские аэропорты в Китае делятся на аэропорты общественного транспорта и аэропорты АОН. В 2017 году Администрация гражданской авиации Китая (СААС) классифицировала аэропорты АОН на две категории: аэропорт типа А, открытый для публики, и аэропорт типа В, закрытый для публики. В соответствии с новой поправкой (статья 62), операции аэропортов типа А должны продолжать реализовывать предварительные разрешения, как того требует СААС, в то время как подход к управлению аэропортами типа В должен стать более мягким, с режимом регистрации *ex post*.

Кроме того, поправка добавила новое положение (статья 214), уполномочивающее Государственный совет Китая и Центральную военную комиссию Китая разрабатывать и принимать конкретные правила регулирования беспилотных авиационных систем (БАС). Существующий режим регулирования в соответствии с Законом о гражданской авиации Китая не является выполнимым и достаточно конкретным для регулирования БАС, так как проблемы регулирования, возникающие в результате операций БАС, не были предусмотрены в первоначальном законодательстве. Новое добавленное положение направлено на то, чтобы обеспечить законодательную базу на национальном уровне для будущего нормотворчества в отношении БАС, а также назначить компетентные органы для такого нормотворчества.

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ: **КРИСТЕЛ ЕРОТОКРИТУ: ИЗМЕНЕНИЯ ПРАКТИКИ ЕВРОПЕЙСКОГО СУДА В ОТНОШЕНИИ ПРАВ ПассаЖИРОВ. MOENS v. RYANAIR (C-159/18)**



КРИСТЕЛ ЕРОТОКРИТУ

НИКОСИЯ (КИПР)

ЭКСПЕРТ В ОБЛАСТИ КОМПЕНСАЦИИ ПассаЖИРАМ В СЛУЧАЕ ОТМЕНЫ РЕЙСА, ДЛИТЕЛЬНОЙ ЗАДЕРЖКИ И ОВЕРБУКИНГА, МАГИСТР ПРАВА

26 июня Европейский суд (ЕС) вынес еще одно важное предварительное решение в отношении прав авиапассажиров, уточнив, каким образом следует толковать законодательство.

В деле *Moens против Ryanair (C-159/18)* Европейский суд постановил, что наличие топлива на взлетно-посадочной полосе аэропорта, которое привело к его закрытию, и, как следствие, длительная задержка рейсов в этот аэропорт или из него, подпадает под понятие «чрезвычайные обстоятельства» в значении статьи 5 (3) Регламента ЕС 261/2004, устанавливающего общие правила компенсации и помощи пассажирам в случае отказа в посадке, отмены рейса или длительной задержки рейса, если только данное топливо не вылилось из воздушного судна перевозчика, который выполнял этот рейс.

Пассажиры *Ryanair* потребовали компенсацию согласно правилу ЕС261, поскольку они были задержаны более чем на 3 часа на рейсе из Тревизо в Шарлеруа из-за топлива на ВПП. Европейский суд подтвердил, что данное обстоятельство находится вне контроля авиакомпаний, что освобождает их от обязанности финансовой компенсации пострадавшим пассажирам.

Решение, которое ограничивает ответственность авиакомпании за длительные задержки, является справедливым, подтверждая, как Европейский суд, учитывая деятельность авиакомпаний, делит свои решения поровну между авиакомпаниями и пассажирами.

СОБЫТИЯ: ШЕСТАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ «НОВЫЕ ВЫЗОВЫ В АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ»



АНАСТАСИЯ ТЕЛЕГИНА

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ (РОССИЯ)

АНАЛИТИК ОТДЕЛА СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ НПП "ЦИФРОВЫЕ РАДИОТЕХНИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ"

21 июня 2019 года в Риме состоялась Шестая конференция по воздушному праву «Новые вызовы в авиационной отрасли», основным организатором которой является основатель и управляющий партнер юридической компании Studio Pierallini – профессор Лаура Пиераллини. Мне посчастливилось посетить это мероприятие в составе делегации от Института воздушного и космического права AERONHELP.



Традиционно Конференция проходит в Университете LUISS – крупнейшем частном университете Италии. В этом красивом месте наилучшим образом сочетаются исторический облик здания Университета с современными, прекрасно технологически оснащенными аудиториями и конференц-залом.



Весь день в рамках Конференции проходили дискуссионные панели, освещающие самые современные и актуальные темы и вопросы, которые встают перед профессиональным авиационным юридическим сообществом буквально здесь и сейчас. Наряду с острыми вопросами возможных для авиации последствий выхода Великобритании из ЕС, проблем инвестирования авиакомпаний и их справедливой конкуренции, звучали доклады на интереснейшие темы, такие как тенденция к большей автоматизации и ее последствия для ответственности, а также проблемы беспилотной авиации.

Ценностью такого рода мероприятий является то, что лучшие специалисты отрасли имеют возможность в живом диалоге обмениваться опытом, мнениями, озвучивать вопросы и получать на них ответы.

Лично для меня это было первое посещение международной конференции за пределами России. И могу отметить особую пользу и ценность такого опыта для себя, как для молодого специалиста. Незабываемыми останутся высокий уровень самой Конференции, знакомства и общение с интересными людьми, увлеченными своим делом, и, конечно, прогулки по восхитительному, летнему Риму.

НОВОСТИ ИНСТИТУТА AERONHELP



Кыргызский авиационный институт имени Ишембая Абдраимова (КАИ) и Институт воздушного и космического права AERONHELP подписали меморандум о сотрудничестве с целью развития образовательных, научных и других форм взаимного сотрудничества. КАИ является образовательной организацией высшего профессионального образования в области гражданской авиации и осуществляет первоначальную подготовку, переподготовку, а также повышение квалификации лётных и технических специалистов для гражданской авиации.



Эксперт Института AERONHELP в области международного воздушного и космического права Бенджамин Скотт защитил диссертацию доктора права по авиационный кибер-безопасности в Кельнском университете.



РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Главный редактор – Олег Аксаментов, oleg@aerohelp.com

Редактор рубрики «Воздушное законодательство России» – Анастасия Конюхова, anastasia@aerohelp.com

Редактор рубрики «Воздушное законодательство ЕС» – Андреа Тримарчи, andrea@aerohelp.com

Редактор рубрики «Воздушное законодательство Азии» – Пай Джен, spirit601@hotmail.com

Ответственный редактор – Илона Цимбал, ilona@aerohelp.com