

УДК 347

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КНР

Попов Александр Дмитриевич

a.popov1996@mail.ru

Студент 2 курса магистратуры юридического факультета ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан; Института Государства и Права Тюменского Государственного Университета, г. Тюмень, Россия
Научный руководитель – С.С. Капсалямова

Актуальность темы настоящего исследования обусловлена прежде всего огромной ролью воздушного транспорта в межгосударственных коммуникациях, какую он играет вот уже 100 с лишним лет: именно воздушный транспорт позволяет в кратчайшие временные сроки доставить пассажиров, багаж, грузы, либо почту из точки А в точку Б в пределах одного или нескольких государств. Для Китая как государства с самой большой численностью населения в мире вопросы правового регулирования гражданской авиации остаются всегда актуальными. Последние исследования в данной сфере посвящены, в частности, истории развития гражданской авиации в КНР [1], объёму правовой регламентации международных полетов гражданских воздушных судов в законодательстве КНР [2] и другим особенностям правового регулирования деятельности китайской гражданской авиации. Данная статья посвящена анализу правовых норм, регулирующих воздушные перевозки в Китае.

Правовое регулирование воздушных перевозок в КНР, как и в любом другом государстве осуществляется на двух уровнях: международном и внутригосударственном. На первом уровне роль регулятора общественных отношений берет на себя Монреальская Конвенция 1999 года «Для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок». Китай ратифицировал данный документ 1 июня 2005 года и 31 июля того же года он вступил в силу [3]. Конвенцией урегулирован весьма большой круг общественных отношений: документация и обязанности сторон, касающиеся перевозки пассажиров, багажа

и груза, ответственность перевозчика и степень компенсации за вред, перевод валютных единиц и другие [4].

На внутригосударственном уровне в Китае регулятором общественных отношений в сфере гражданской авиации в целом и воздушных перевозок в том числе, является закон «О гражданской авиации» от 30 октября 1995 года. В этом законе содержится целый раздел, посвященный воздушным перевозкам. Первая статья этого раздела поясняет, к каким перевозкам применяется данный раздел: он применим к перевозке пассажиров, багажа и грузов гражданскими воздушными судами общественных предприятий воздушного транспорта и смешанной перевозке воздушным транспортом. К перевозке почты воздушными судами положения данного раздела неприменимы [5]. В законе прямо не указаны виды воздушных перевозок, однако анализируя его положения, можно выделить 2 их вида. Первый вид - перевозки - это перевозка, при которой пункты отправления и назначения расположены на территории КНР. При втором виде перевозки пункты отправления и назначения расположены вне территории Китая (статья 107) [5]. Как несложно догадаться, два вышеперечисленные вида воздушных перевозок именуются в воздушных кодексах некоторых государств (в частности, в государствах-партнерах Китая по БРИКС: Бразилии и России) внутренней и международной воздушными перевозками соответственно. В законе также зафиксирована ответственность авиаперевозчика. Так, авиаперевозчик несет ответственность за любые травмы или смерть пассажира во время полета, кроме случаев если проблемы со здоровьем пассажира начались до полета. Кроме того, перевозчик ответственен за уничтожение, утерю или порчу вещей пассажира и его багажа во время полета только в случае вины перевозчика; Ответственность перевозчика за порчу или утерю багажа пассажира исключается в следующих случаях: природные свойства или изначальные дефекты багажа, неправильная упаковка багажа не сотрудниками авиакомпании, войны или вооруженные конфликты, а также исполнение сотрудниками службы досмотра своих рабочих обязанностей. Также перевозчик несет ответственность за причинение пассажиру убытков при любой задержке рейса лишь в случае вины перевозчика [5]. Закон также устанавливает пределы ответственности авиаперевозчика. Они таковы: за каждого пассажира - не более 16000 расчетных единиц, компенсация за багаж или груз высчитывается из расчета 17 единиц за каждый килограмм. Жалоба на утерю багажа должна быть подана в течение 7 дней, жалоба на задержку багажа подается в течение 21 дня с момента получения багажа [5].

Помимо внутригосударственного нормативно-правового акта и Конвенции, важную роль в правовом регулировании воздушных перевозок в КНР играют двусторонние межгосударственные соглашения о воздушном сообщении. В качестве примера можно привести межправительственное соглашение между РФ и КНР о воздушном сообщении. Этот документ состоит из 24 статей. Соглашением урегулированы такие аспекты воздушного сообщения, как предоставление прав, сборы, прямой транзит, таможенные платежи и другие. Для нас наибольший интерес будет представлять статья 5, именуемая «применение законов и правил». Она гласит следующее: «. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и вылет с территории этого государства воздушных судов, совершающих международные полеты, эксплуатацию и аэронавигационное обслуживание этих воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяются к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, груза и почты, и, в частности, правила, регулирующие паспортный, таможенный, валютный и санитарный режим, применяются к пассажирам, экипажам, грузу, почте, перевозимым воздушными судами назначенных авиапредприятий государства другой Договаривающейся Стороны, во время их пребывания в пределах указанной территории». [6] Кроме того, заслуживает внимания также статья, касающаяся представительства авиапредприятий и продажи перевозок: «Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенным

авиапредприятиям государства одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом. Указанный в настоящей статье персонал может состоять из граждан государств Договаривающихся Сторон или граждан третьих стран по согласованию между компетентными властями государств Договаривающихся Сторон. Назначенному авиапредприятию государства одной Договаривающейся Стороны предоставляется право продажи авиаперевозок с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законодательством государства этой другой Договаривающейся Стороны. Такая продажа может осуществляться либо непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий, либо через агентов по продаже, имеющих соответствующее разрешение на предоставление таких услуг». [6]

Одной из наиболее важных проблем в правовом регулировании воздушных перевозок является выбор компетентного суда для рассмотрения споров, вытекающих из договора международной воздушной перевозки груза. Монреальская Конвенция прямо закрепляет возможность рассмотрения таких споров наряду с государственными судами, в арбитраже. При этом в законе о гражданской авиации КНР данное положение не закреплено, что является, во-первых, «неполной имплементацией норм Конвенции Китаем» [7], а во-вторых, ограничивает истца в выборе юрисдикции. Для решения этой проблемы считаем необходимым закрепить в законе возможность рассмотрения данной категории споров арбитражем.

Подводя итоги, отметим, что регуляторами общественных отношений в сфере воздушных перевозок в КНР на международном уровне являются Монреальская Конвенция 1999 года и многочисленные двусторонние соглашения о воздушном сообщении. На внутригосударственном уровне приоритет сохраняется за Законом о гражданской авиации от 30 октября 1995 года. Для решения выше обозначенной проблемы рассмотрения споров, вытекающих из договора международной воздушной перевозки груза в арбитраже, необходимо закрепить соответствующие положения в уже упомянутом нами законе КНР о гражданской авиации.

Список использованных источников

1. Петрунко К.А. Развитие гражданской авиации КНР.//Россия и АТР, 2015.URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-grazhdanskoy-aviatsii-knr> (дата обращения:05.02.2019).
2. Лю Синь. Практика регулирования международных полетов гражданских воздушных судов в законодательстве Китайской Народной Республики. //Вестник РУДН. Юридические науки, 2010 №3.
3. Лист участников Монреальской конвенции 1999 года. ИКАО. Официальный сайт. [Электронный ресурс]-[Сайт] url:https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (дата обращения: 24.06.2019).
4. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция) 1999 года. Консорциум кодекс. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. [Электронный ресурс]-[Сайт] url:<http://docs.cntd.ru/document/901784390> (дата обращения: 24.06.2019).
5. Закон КНР о Гражданской Авиации. Официальный сайт Китайской морской арбитражной комиссии. [Электронный ресурс]-[Сайт] url: http://www.cmac.org.cn/?page_id=283&lang=en (дата обращения: 24.06.2019).
6. Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о воздушном сообщении. Международное право. Портал. [Электронный ресурс]-[Сайт] url: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=1163 (дата обращения: 24.06.2019).

7. Гареев Р.Р. Гражданско-правовая ответственность перевозчиков в области международной воздушной перевозки груза: определение компетентного суда, альтернативные способы разрешения споров. //European Science, №6, 2019.С.84-90.