Совершенствование правового регулирования воздушных сообщений в Европейском союзе

Л. ВРБАШКИ, аспирант Московского государственного института международных отношений Министерства иностранных дел Российской Федерации

Дерегулирование авиационного рынка США повлекло за собой схожий процесс модернизации воздушного транспорта в Европейском союзе. Либерализация авиационного рынка заложила основы правового регулирования воздушных сообщений в ЕС, развитие его внутренней и внешней составляющих. Благодаря четким критериям лицензирования авиаперевозчикам ЕС был предоставлен особый режим доступа на внутренние воздушные линии, а совершенствование норм ценообразования повысило уровень правовой защиты пассажиров. Такая целостная модернизация правового регулирования воздушных сообщений сделала внутренний рынок ЕС привлекательным для его зарубежных партнеров, что стимулировало развитие внешнего измерения авиатранспортной политики союза.

Воздушный транспорт, подобно любой другой сфере деятельности Европейского союза, характеризуется внутренней и внешней составляющих, взаимосвязь и взаимозависимость которых сложно переоценить.

Основная проблема развития авиатранспортной отрасли в ЕС на протяжении последних десятилетий XX в. заключалась в том, что традиционно существующая система регулирования сдерживала прогресс. В решении данной проблемы немалую роль сыграла международная практика тех времен. С принятием в 1978 г. Закона о дерегулировании авиакомпаний США протекционистские меры в отношении национальных авиаперевозчиков, ограничивающие развитие всей отрасли, отменялись с целью достижения экономического дерегулирования авиационной промышленности **[1]**. В глобальном масштабе это повлекло за собой резкое снижение конкурентоспособности авиапредприятий ЕС, в связи с чем в рамках союза были приняты три пакета актов вторичного права с целью восстановления позиций европейских авиакомпаний на рынке. Благодаря им в Евросоюзе стало возможным дальнейшее развитие воздушного транспорта.

Нередко на практике встречается и обратная тенденция, когда прогрессивные нормы права ЕС влияют на поведение его зарубежных партнеров, а иногда и международного сообщества в целом. Так, усовершенствование режима ответственности во вторичном праве ЕС привело к принятию подобных мер на международном уровне, что, в свою очередь, облегчило присоединение ЕС к Монреальской конвенции 1999 г.

Внутренняя составляющая

Первые основополагающие нормы в сфере воздушных сообщений были закреплены в ЕС в форме регламентов на более поздних этапах либерализации воздушного транспорта. Это соответствовало постепенной смене форм правового регулирования, начавшейся с принятия директив, предполагающих свободу государств — членов союза в выборе форм и средств достижения предписываемого результата. Они уступили место регламентам, став предпочтительным инструментом унификации правового регулирования, позволяющим достичь качественно более высокого уровня интеграции, в том числе и в сфере воздушного транспорта **[2]**.

Ключевое значение для рассматриваемой темы имеет ныне действующий Регламент № 1008/2008 об общих правилах осуществления воздушных сообщений в сообществе **[3]**, консолидировавший положения трех регламентов:

- о лицензировании авиаперевозчиков;
- о доступе авиаперевозчиков сообщества на внутренние воздушные линии сообщества;
- о тарифах и ставках на воздушных сообщениях **[4]**.

Эти регламенты были приняты на третьем этапе либерализации в целях обеспечения более ясного, эффективного и устойчивого применения права ЕС на внутреннем авиационном рынке. Стоит отметить, что целый ряд основополагающих норм данных регламентов был включен в Регламент № 1008/2008, который структурирован таким образом, что каждой из регулируемых ранее отдельным регламентом областей в нем отведен особый раздел. Таким образом, чтобы оценить достижения Евросоюза в решении реальных и потенциальных проблем, возникающих при формировании прогрессивного и эффективного регулирования воздушных сообщений, представляется целесообразным сравнить положения этих актов.

Будучи заинтересованным в повышении конкурентоспособности и создании как можно более благоприятного правового режима для собственных авиаперевозчиков, Европейский союз был вынужден ограничить круг субъектов, на которые распространяются более широкие права, чем имеющиеся у авиакомпаний третьих стран. Прежде всего это касалось сферы эксплуатации внутренних воздушных линий ЕС. Такое разграничение удалось провести с помощью механизма лицензирования авиаперевозчиков союза, которому посвящен первый раздел Регламента № 1008/2008.

Разграничение позволило, например, предоставить право осуществлять перевозки между двумя пунктами на территории одного государства — члена ЕС (так называемые каботажные перевозки) только лицензированным авиаперевозчикам ЕС. Несмотря на ряд спорных вопросов относительно соот-

ветствия данного режима основополагающим нормам международного права, созданный таким образом уникальный режим воздушных сообщений внутри Европейского союза попросту не мог бы существовать без ограниченного круга лиц, в отношении которых он действует.

Регламент № 1008/2008 решает задачу выделения авиаперевозчиков ЕС из общей массы участников европейского авиатранспортного рынка путем установления экономических и технических критериев, которым должны соответствовать авиаперевозчики, желающие получить или продлить лицензию. Отсутствие данной лицензии, за редкими исключениями, запрещает компании перевозку пассажиров, почты или груза по территории ЕС за вознаграждение.

Поскольку лицензия выдается национальными органами в сфере воздушного транспорта, претендовать на ее получение могут только перевозчики Евросоюза; при этом их головной офис[1] должен находиться в государстве — члене ЕС, у которого запрашивается лицензия. В числе прочих условий выдачи лицензии узаконены следующие:

- наличие у авиаперевозчика действительного свидетельства оператора, выданного тем же государством — членом ЕС, у которого запрашивается лицензия;
- наличие одного или более воздушных судов на праве собственности или аренды без экипажа;
- соответствие требованиям, касающимся страхования перевозчиков;
- условие о том, что основной деятельностью компании является перевозка воздушным сообщением и что более 50 % акций компании находится во владении физических или юридических лиц государств — членов ЕС, которые осуществляют над ней эффективный контроль.

Однако наиболее передовые и в то же время самые спорные с точки зрения международного воздушного права инициативы европейских законодателей касаются свободы доступа авиаперевозчиков ЕС на внутренние воздушные линии союза. Проблема состоит в том, что Регламент № 2408/92 наложил на государства, являющиеся членами ЕС, обязанность разрешать авиаперевозчикам ЕС пользоваться коммерческими правами на любых линиях ЕС, включая, таким образом, и каботажные перевозки. Вместе с тем, анализ ст. 7 Чикагской конвенции позволяет сделать вывод, что сама конвенции, хотя и не запрещает каботажные перевозки, при этом не воспрещает государствам-участникам установить данный запрет. Кроме того, от государства, желающего открыть свое воздушное пространство, она требует предоставления каботажных прав на неисключительной основе. Поскольку сами регламенты не содержат ясных указаний относительно вопроса об исключительной основе предоставления каботажных прав, обратимся к мнению ученых.

Согласно точке зрения одних специалистов, среди которых У. М. Шихан, Д. Гоедхуис, Л. Льюис и др. **[5]**, соответствующие положения Регламента не сочетаются с основополагающими нормами международного воздушного права. Авторы, придерживающиеся другой точки зрения, отмечают, что такое расширительное толкование понятия «каботаж» способно создать преграду свободной авиации **[6]**. Согласно их мнению, ч. 2 ст. 7 Чикагской конвенции не запрещает отдельные акты предоставления каботажных прав, при условии отсутствия в соглашении упоминания (эксплицитного или имплицитного) о том, что каботажные права были предоставлены на исключительной основе **[7]**.

[1] Или зарегистрированный офис, в котором осуществляются основные финансовые операции и контроль над предприятием, включая поддержку летной годности флота.

При этом ряд авторов указывают, что ответ на вопрос о соответствии положений Регламента № 2408/92 ст. 7 Чикагской конвенции стоит искать в практической плоскости **[8]**. В этом отношении нельзя не согласиться и с мнением Б. Ченга, отмечающего, что такого рода проявление интереса к рынку внутренних авиаперевозок ЕС во многом зависит от конкурентной силы партнеров ЕС в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении **[9]**.

К тому же нельзя забывать, что на момент заключения Чикагской конвенции Европейского союза, который бы отстаивал особые интересы на международном уровне, просто не было. Если при этом учесть довольно почтенный возраст конвенции и учащающиеся предложения пересмотреть ее с целью лучшего приспособления правового механизма современным общественным отношениям **[10]**, все более реалистичными кажутся тенденции влияния права ЕС на формирование международного воздушного права. Отмечая необходимость внесения поправок в ст. 7 Чикагской конвенции для придания правовой стабильности инициативе ЕС, профессор Л. Вебер предлагает убрать второе предложение ст. 7, оставив первое неизменным. Обосновывает он это тем, что второе предложение не содержит правила, которое было бы существенным для сегодняшней системы воздушного транспорта **[11]**.

Рассматривая пределы свободы доступа авиаперевозчиков ЕС на внутренние воздушные линии союза, следует также остановиться на устанавливаемых ограничениях этой свободы. В этом смысле особое значение имеют случаи введения на определенной воздушной линии обязательств по осуществлению общественно значимых перевозок. Данные перевозки устанавливаются на маршрутах, жизненно важных для экономического и социального развития тех регионов, которые характеризуются недостаточной обеспеченностью адекватным транспортным сообщением. Основная проблема здесь состоит в том, чтобы найти баланс между удовлетворением нужд регионов и такой неотъемлемой, базовой для европейской интеграции составляющей свободного рынка, как свобода конкуренции. В поисках решения европейский законодатель пошел по пути установления четких критериев, при которых возможно введение обязательств. И хотя выбранный механизм в целом позволяет выработать компромиссное решение, думается, что формулировка критерия, которая была существенно переработана в новом регламенте, усовершенствована все же недостаточно.

Представляется, что оптимальный критерий введения обязательств, помимо упоминаемых новым регламентом сведений о частоте уже существующих сообщений, должен также включать указания

- на минимальное время в пути при доставке пассажиров и грузов до первых населенных пунктов, которые не считаются недостаточно обеспеченными транспортным сообщением;
- на минимально допустимое соотношение пассажиропотока и населения.

Полагаем, что совокупность данных составных элементов позволила бы должным образом учесть различные и при этом существующие в комплексе нужды регионов, касающиеся таких параметров перевозок, как частотность, скорость и пассажиропоток.

Стоит отметить, что прогрессивность многочисленных разработок регламентов, рассмотренных выше, была бы во многом сглажена на практике при отсутствии либерализированного регулирования тарифов на авиаперевозки, поскольку иначе участники авиационного рынка не ощутили бы выгод от совершенствования регулирования воздушных перевозок. В этом смысле особо остро стояла проблема протекционистского воздействия государств — членов ЕС на устанавливаемые авиаперевозчиками союза тарифы и ставки.

Решение данной проблемы в новом регламенте явилось смелым и в то же время положительным как с точки зрения соблюдения интересов прочих участников европейского рынка воздушных перевозок, заинтересованных в рыночно регулируемых ценах, так и в отношении обеспечения устойчивости всей системы нововведений. В ст. 22 нового регламента закреплен отказ от различных форм воздействия на ценообразование, в соответствии с которым авиаперевозчики ЕС и третьих стран на взаимной основе пользуются свободой установления тарифов и ставок на авиасообщение внутри Евросоюза. Представляется, что сама возможность такого законодательного подхода к изменению проверенной на практике традиционной системы регулирования свидетельствует о высокой степени развитости авиационного рынка ЕС, который уже в гораздо меньшей степени нуждается в протекционизме со стороны своих институтов и органов, чем это имело место на протяжении последних десятилетий XX в.

Указанная законодательная мера не решала, однако, отдельную проблему, которая проистекала из множества сохранивших силу двусторонних договоров, заключенных государствами — членами ЕС с зарубежными партнерами, прежде всего с США, после Второй мировой войны. Тем не менее только в одном случае (соглашение с ФРГ) Соединенные Штаты пошли на то, чтобы открыть свое небо без ограничений для всех видов авиаперевозок и на всех маршрутах **[12]**. Таким образом, множество подобных договоров в рамках внутреннего авиационного рынка ЕС обусловило разницу в правовом регулировании, что приводило к дискриминации на национальном уровне и, соответственно, противоречию праву ЕС. И хотя целостное решение этой проблемы связывается с возникновением внешней авиационной политики ЕС, о которой пойдет речь во втором разделе настоящей статьи, Регламент № 1008/2008 в своей области дополнительно обеспечил защиту интересов участников авиационного рынка.

Он напрямую запретил государствам — членам ЕС принимать меры дискриминационного по национальному признаку характера при установлении тарифов и ставок на авиасообщения с третьими странами вне зависимости от положений соответствующих двусторонних договоров. Связано это в немалой степени с общей тенденцией к либерализации регулирования авиатранспорта в ЕС, поскольку, как отмечает Г. Вассенберг, существует фундаментальное различие между свободой конкуренции, устанавливаемой подобными двусторонними соглашениями, и многосторонним (региональным) режимом. При двусторонних соглашениях стороны обязуются предоставить назначенным ими перевозчикам возможность свободной конкуренции, в то время как при многостороннем договоре стороны удаляются с рынка с тем, чтобы лицензированные ими авиаперевозчики самостоятельно раскрыли свой конкурентный потенциал на рынке **[13]**.

Тем не менее, при всей прогрессивности положений о тарифах и ставках на авиасообщения, в литературе отмечается определенная непоследовательность нового регламента в установлении сферы действия норм о тарифах на авиасообщения. Так, в соответствии с п. 2 ст. 23 нового регламента, положения о транспарентности ценообразова-

ния распространяются на воздушные сообщения, начинающиеся в аэропорту государства — члена ЕС, что не сочетается с общей нормой ст. 1 регламента, указывающей, что его положения регулируют вопросы тарифов на внутренних авиалиниях ЕС. При этом нельзя не согласиться с Дж. Бальфуром, полагающим, что «если правила применяются ко всем авиасообщениям, начинающимся в аэропорте ЕС, то это поднимает вопрос экстерриториальности, поскольку кажется, что они бы пытались регулировать маркетинг и продажу авиабилетов авиаперевозчиков из третьих стран в этих странах» **[14]**.

Внешняя составляющая

Если продвижение внутренней составляющей авиатранспортной политики ЕС зависит только от способностей и заинтересованности самого союза, то же самое нельзя сказать про ее внешнюю составляющую. Развитие последней зависит не только от самого Евросоюза, но и от его зарубежных партнеров. Это, естественно, создает немало проблем, решение которых требует взаимных усилий ЕС и третьих стран.

Необходимость целостного решения основной проблемы в отношениях ЕС с третьими странами по авиатранспортным вопросам — проблемы противоречия праву ЕС положений двусторонних договоров о воздушном сообщении — привела к разработке внешней авиационной политики Евросоюза. Принято считать, что целостная внешняя политика ЕС в сфере воздушного транспорта начала формироваться после того, как 5 ноября 2002 г. Европейский суд принял ряд решений, по которым положения упомянутых двусторонних договоров были признаны несоответствующими праву ЕС **[15]**.

Для решения столь масштабной проблемы был необходим комплексный подход, подразумевающий одновременную работу по трем основным направлениям:

- внесение изменений в так называемые горизонтальные двусторонние соглашения о воздушном сообщении в целях приведения данных актов в соответствие праву ЕС;
- заключение всеобъемлющих так называемых вертикальных соглашений о воздушных сообщениях с отдельными третьими странами;
- совместное с рядом соседних третьих стран создание Общего европейского авиационного пространства (ECAA — European Common Aviation Area), в рамках которого будут распространяться единые правила.

Первое и третье направления можно условно отнести к краткосрочным задачам ЕС, основная доля работы по которым уже проведена. Так, согласно данным, опубликованным на соответствующем разделе официального сайта Комиссии ЕС, по состоянию на конец 2008 г., свыше 770 двусторонних соглашений, участниками которых были около 100 стран мир, оказались пересмотрены **[16]**.

Что касается третьего направления, то летом 2006 г. договор с Евросоюзом о создании ECAA подписали большинство его соседей. Для многих из этих стран, потенциальных кандидатов для членства в ЕС, подписание договора стало свидетельством соответствия их авиационного сектора acquis communautaire[1]. Что же касается ЕС, то распространение внутреннего права на новые территории не только повысило уровень защищенности его членов в сфере международных воздушных перевозок, но и послужило эталоном уровня сотрудничества, которого можно добиться во внешней политике в сфере воздушного транспорта.

Второе направление следует условно отнести к долгосрочным задачам ЕС в области внешней авиатранспортной политики. Заключение вертикальных соглашений должно обеспечить комплексное и многоуровневое регулирование воздушных правоотношений между ЕС и его стратегическими партнерами в области воздушных сообщений. Существенный прогресс в данной области, которая больше всего способствует развитию внешней политики Евросоюза в сфере воздушного транспорта, был достигнут в сотрудничестве с США.

В рамках либерализированных рынков ЕС и США, чьи авиаперевозчики все меньше и меньше могут пользоваться достоинствами довольно анахроничной Чикагской системы двусторонних соглашений об авиасообщении, возникла необходимость поиска альтернатив. Авиаперевозчики, пользуясь поддержкой Ассоциации европейских авиапредприятий (AEA), членами которой они являлись, сами пришли к идее создания Общей трансатлантической авиационной зоны, вскоре переименованной в Открытую авиационную зону (OAA — Open Aviation Area) в целях снятия территориальной привязки членства.

Однако, несмотря на стимулирующий экономический климат и либерализированный характер авиационного рынка двух сторон, различные интересы, преследуемые сторонами в создании OAA, во многом притормаживают процесс ее формирования и создают дополнительные проблемы в правовом регулировании. В этом смысле стоит отметить, что интерес ЕС к освоению американского рынка авиаперевозок, отличающегося большим пассажиропотоком и экономически привлекательными маршрутами, безусловно, велик. До принятия решений суда ЕС от 5 ноября 2002 г., благодаря широкому набору двусторонних соглашений с отдельными государствами — членами ЕС, США обеспечили себе доступ практически во все экономически привлекательные пункты на территории Европы. Однако после принятия указанных решений интерес США закономерно уси-

[1] Совокупность всех нормативных актов ЕС.

лился по мере нарастания озабоченности тем, что многие из заключенных соглашений потенциально могут быть денонсированы или изменены в менее выгодную для американцев сторону.

Наконец, после долгих лет переговоров, долгожданное Авиатранспортное соглашение (более известное как Договор об открытом небе) было заключено и одобрено решением совета № 2007/339 от 25 апреля 2007 г., ознаменовав тем самым успешное завершение первой фазы имплементации проекта Открытой авиационной зоны.

Согласно договору, на условиях взаимности авиакомпании ЕС могут:

- осуществлять полеты в США из любого европейского аэропорта, независимо от национальной принадлежности (США их признает в качестве европейских), а также количества таких полетов, эксплуатируемых воздушных судов или маршрутов;
- устанавливать тарифы в соответствии с рыночными условиями;
- заключать соглашения о сотрудничестве.

Договор также укрепил сотрудничество между двумя сторонами по вопросам безопасности, свободы конкуренции, государственной поддержки гражданской авиации, защите прав потребителей и окружающей среды.

Тем не менее по некоторым существенным вопросам сторонам не удалось договориться. Так, ЕС с начала переговоров настаивал, чтобы нынешний 25 %-ный предел возможного иностранного участия в авиакомпаниях США был снят. В ответ на неготовность американской стороны пойти на такой шаг ЕС установил барьер участия в европейских авиакомпаниях на том же уровне, в целях соблюдения взаимности. Другой важный вопрос касался каботажных перевозок. Европейский союз придерживался мнения, что для авиаперевозчиков ЕС внутренний рынок каботажных перевозок по территории США должен быть открыт, подобно тому, как перевозчики США имеют право летать в любые страны ЕС.

Здесь необходимо отметить, что специфический характер и истоки каждой из проблем требуют особого подхода к выработке решения. Дело в том, что если проблема иностранного участия касается внутренней политики двух сторон, что позволит им легче прийти к консенсусу, то, как было отмечено выше, вопрос каботажных перевозок влечет за собой возникновение международно-правовых вопросов. Следует отметить, что согласно Договору об открытом небе стороны на самом деле обладают равным положением, несмотря на требования ЕС. Действительно, США вправе осуществлять авиаперевозки в любые страны внутри ЕС, однако, как указывалось ранее, это не служит основанием характеризовать данные перевозки в качестве каботажных в смысле Чикагской конвенции. Таковыми являлись бы только перевозки, осуществляемые авиаперевозчиками США из одного пункта в другой, оба из которых находятся на территории одного и того же государства — члена ЕС, и они все еще запрещены.

По всей видимости, предлагая в одностороннем плане устранить ограничения на осуществление каботажных перевозок по территории США, ЕС исходил не из правового определения каботажа, а из фактически возникшей ситуации. Дело в том, что по многим параметрам оценки выгодности воздушных линий (включая пассажиропоток, его соотношение с длиной маршрута, развитость наземной инфраструктуры и т. д.) вся воздушная территория ЕС сопоставима с воздушной территорией США, и с этой точки зрения маршрут Рим — Лондон сопоставим с маршрутом Лос-Анджелес — Сиэтл. Однако в данном случае правовая точка зрения не совпадает с экономическими реалиями, и если в первом случае перевозка американским авиаперевозчиком квалифицируется как международное авиасообщение, эксплуатация второй воздушной линии авиаперевозчиком ЕС — чистый пример каботажа.

Таким образом, представляется, что сопоставление экономических целей и правового положения позволяет превентивно отклонить данный спорный вопрос на стадии переговоров, что крайне важно, поскольку любая попытка правового закрепления свободы каботажных перевозок сторонами потенциально создаст гораздо более сложные проблемы. Вообще, в рамках Евросоюза было бы очень сложно снять ограничения на каботажные перевозки для авиаперевозчиков США. Такая мера не только вызвала бы противостояние государств — членов ЕС, но и нарушила бы Чикагскую конвенцию, а разрешенный каботаж привел бы к почти абсолютному доминированию более развитых американских перевозчиков на европейском авиационном рынке — естественно, в ущерб интересам ЕС.

К тому же США не заинтересованы в получении доступа на каботажный рынок государств — членов ЕС, поскольку маленькие расстояния и пассажиропоток в целом ряде случаев не привлекают даже национальных перевозчиков этих стран. Хорошим свидетельством тому служит редкое использование авиаперевозчиками США пятой свободы воздуха при выполнении перевозок в страны ЕС по существующим ранее двусторонним соглашениям. Так, для авиакомпании «Нортуэст» продлить рейс Детройт — Амстердам после посадки в Амстердаме до Мюнхена гораздо дороже, нежели перевести пассажиров, следующих в Мюнхен на рейс кодшер авиакомпании «КЛМ», которая сама эксплуатирует воздушную линию Амстердам — Мюнхен **[17]**.

Весьма конструктивным подходом по превентивному решению проблемы являются попытки США перенаправить переговоры по спорным вопросам из сферы каботажа в область иностранного участия, по поводу разрешения спорных моментов которого они гораздо более оптимистичны **[18].** Определенную гибкость в данном отношении показал и Евросоюз: вместо того чтобы реализовать свое право выхода из договора на случай неготовности США в дальнейшем прийти к консенсусу по данному вопросу, он проявил готовность продолжить переговоры и подписать 25 марта 2010 г. протокол, изменяющий договор 2007 г., который ознаменовал начало второго этапа ОАА.

Несмотря на то, что данное право не было охвачено указанным протоколом, представляется, что предложение о повышении предела иностранного участия в авиакомпаниях сторон (в отличие от крайне нецелесообразного требования[1] ЕС отменить ограничения на каботажные перевозки со стороны США) является взаимовыгодной инициативой, нацеленной на поощрение взаимных инвестиций, которая раньше или позже будет закреплена в системе актов, посвященных регулированию вопросов ОАА.

В целом стоит отметить, что протокол, хоть в нем и не содержатся ответы или конкретные механизмы решения указанных проблем, касающихся взаимоотношений ЕС и США по проекту ОАА, снимает с повестки дня дальнейших переговоров ряд важных вопросов. По сравнению с Договором об открытом небе он гораздо более подробно касается экологических вопросов, возникающих при осуществлении воздушных

[1] Именно так его охарактеризовали специалисты «Брэттл Групп» в своем отчете **[19]**.

сообщений, и вопросов авиационной безопасности. Он содержит положения, позволяющие авиаперевозчикам ЕС перевозить государственных служащих США, положения о взаимном признании регламентационных мер (что чрезвычайно важно для создания ОАА), об усовершенствовании взаимодействия антимонопольных служб, регулирующих в том числе вопросы права конкуренции применительно к совместным предприятиям и авиационным альянсам, о трудовом положении рабочих в сфере воздушного транспорта и др.

В заключение хотелось бы отметить, что пришедший на смену регламентам третьего пакета либерализации Регламент № 1008/2008 при ряде отмеченных недостатков все-таки позволил достичь одной очень важной цели — не только усовершенствовать положения трех ранее действовавших регламентов, но и заложить прочную основу для качественно более высокого уровня развития внутренней авиационной политики ЕС.

Однако практика показала, что полноценное развитие одной составляющей невозможно без сопутствующего продвижения другой. Высокий уровень развития внутреннего авиационного рынка позволил ЕС уверенно выступать на международной арене и заключать на равных началах всеобъемлющие соглашения о воздушных сообщениях со странами, представляющими собой крупнейшие авиатранспортные рынки мира. Благодаря развитию авиационного рынка ограниченные отношения Евросоюза с третьими странами превратились в разветвленную внешнюю политику.

Между тем переговорный процесс ЕС с США продемонстрировал сложность достижения компромисса в столь чувствительном для сторон вопросе. Дальнейшее развитие авиационной отрасли ЕС во многом будет зависеть от сбалансированности прогресса внутренней авиатранспортной политики Евросоюза и ее международного измерения. Представляется, что такой баланс будет достигнут по мере реализации концепции ОАА, для чего весьма важно не только применение на практике заключенных соглашений, но и снятие ограничений по иностранному участию в авиакомпаниях сторон.

Литература

1. Good D. H., Roeller L. H., Sickles R. C. US Airline Deregulation: Implications for European Transport // The Economic Journal. Jul. — 1993. Vol. 103. No. 419. — P. 1029.

2. Европейское право. Право Европейского союза и правовое обеспечение защиты прав человека: учебник / рук. авт. кол. и отв. ред. Л. М. Энтин. — 2-е изд., пересмотр. и доп. — М.: Норма, 2008. — С. 107–108, 658.

3. Regulation (EC) No. 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community. OJ L 293. 31.10.2008. — P. 3–20.

4. Council Regulation (EEC) No. 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers. OJ L 240. 24.08.1992. P. 1–7; Council Regulation (EEC) No. 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes. OJ L 240. 24/08/1992. P. 0008–0014; Council Regulation (EEC) No. 2409/92 of 23 July 1992 on fares and rates for air services. OJ L 240. 24.08.1992. P. 0015–0017.

5. Diederiks-Verschoor I. H. Ph., Butler M. A. An Introduction to Air Law. — Kluwer Law International. 2006. — P. 24.

6. Там же.

7. Mendes de Leon. P. Cabotage in Air Transport Regulation. — Martinus Nijhoff Publishers. 1992. — P. 65.

8. Баталов А. А. Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений. Дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2003. — С. 99.

9. Cheng B. EEC Aviation Policy: An International Law Perspective. Paper delivered at the Fourth Annual Conference of the European Air Law Association. Rome. November 1992. // EALA Conference Papers 5. Athens/Deventer. 1993. — P. 105–130.

10. Малеев Ю. Н. Воздушное пространство: основные конфликтные позиции государств // Пространство и время в мировой политике и международных отношениях: материалы 4 Конвента РАМИ. В 10 т. / под ред. А.Ю. Мельвиля; Рос. ассоциация междунар. исследований. — М.: МГИМО-Университет, 2007. Т. 5. — С. 123.

11. Weber L. EEC transport liberalization and the Chicago Convention. // Annals of Air and Space Law. Vol. XVII-I. 1992. — P. 255.

12. Международное право: учебник / отв. ред. Ю. М. Колосов, Э. С. Кривчикова — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Междунар. отношения, 2005. — С. 636.

13. Wassenbergh H. Commercial Aviation Law 1998, Multilateralism versus Bilateralism. // Air & Space Law. Vol. XXIII. No. 1. 1998. — P. 23.

14. Balfour J. EC Regulation 1008/2008 on common rules for the operation of air services in the EC – The third package revisited. // Beaumont Bulletin. January 2009. P.4. Официальный сайт международной юридической фирмы Clyde & Co. Систем. требования: Adobe Acrobat Reader. URL: http://www.clyde-co.com/attachments/published/3460/Beaumont%20Bulletin%202009_pdf.log.pdf. P. 4 (дата обращения: 22.03.2011).

15. Bombay P., Gergely M.. The 2006 ECAA Agreement: Centrepiece of the European Community's Aviation Policy Towards its Neighbours // Air & Space Law. Vol. XXXIII/3. June 2008. — P. 214.

16. URL: http://ec.europa.eu/transport/air/international_aviation/external_aviation_policy/horizontal_agreements_en.htm (дата обращения: 26.03.2011).

17. H. S. Rutger Jan toe Laer. The ECJ Decisions: "Blessing in Disguise"? // Air & Space Law. Vol. XXXI/1. Feb. 2006 — P. 22.

18. Доклад Джона Байерли, главного переговорщика американской стороны по поводу договора об открытом небе // Официальный сайт посольства США в Бельгии. URL:

http://www.uspolicy.be/Article.asp?ID=70E6A43D-2FAE-4E00-8D4C-02DFBAB8681B (дата обращения: 12.02.2011).

19. The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area. Report prepared for the European Commission, Directorate General Energy and Transport by the Brattle Group, Ltd. Dec. 2002 // Official website of Brattle Group, Ltd. URL:

http://www.brattle.com/_documents/UploadLibrary/Upload335.pdf (дата обращения: 02.03.2011).