

Трибуна молодых ученых

И.В. Зверева*

ПРОБЛЕМЫ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК В ОТНОШЕНИЯХ РОССИИ И ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА

*Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования*

*«Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова»
119991, Россия, Москва, Ленинские горы, 1*

Статья посвящена анализу современных проблем в отношениях между Россией и ЕС в сфере воздушного сообщения. Представлен анализ становления международного воздушного сообщения и его правовой базы. Рассмотрены основные этапы формирования единого воздушного пространства в Европейском союзе. Особое внимание уделено изучению противоречий в отношениях между Россией и странами ЕС в сфере авиаперевозок. Проанализированы причины, а также возможные пути разрешения этих противоречий, намеченные в ходе двусторонних переговоров между Россией и странами — членами ЕС и в рамках первого международного Авиационного саммита Россия — ЕС в 2011 г.

Ключевые слова: Россия, Европейский союз, международное воздушное право, международное воздушное сообщение, гражданская авиация, авиаперевозки, либерализация рынка авиаперевозок, интеграция, европейский перевозчик, единое воздушное пространство, Авиационный саммит.

Мировая транспортная система относится к числу ключевых секторов мирового хозяйства, и ее развитие оказывает большое влияние на динамику глобальных экономических процессов. В условиях интенсификации международного экономического сотрудничества ни одна страна не может успешно развивать свою инфраструктуру в отрыве от аналогичных усилий, прилагаемых соседними государствами. Наибольших успехов в интеграции национальных транспортных систем в настоящий момент добились страны, входящие в Европейский союз. Так, формирование режима «Открытое небо» (Open sky) стало результатом трансформации суверенных воздушных пространств в единое европейское воздушное пространство.

* Зверева Ирина Викторовна — соискатель кафедры международной безопасности факультета мировой политики МГУ имени М.В. Ломоносова (e-mail: zverevaiv.biz@gmail.com).

ЕС постоянно расширяет границы «Открытого неба», в частности, за счет сотрудничества со странами бывшего СССР. В августе 2010 г. премьер-министр Молдавии Влад Филат направил письмо председателю Европейской комиссии Жозе Мануэлю Баррозу, в котором объявил о желании Республики Молдова добиться либерализации авиаперевозок и обеспечить доступ на молдавский рынок бюджетных авиакомпаний. 26 июня 2012 г. Соглашение о едином воздушном пространстве между Молдовой и Европейским союзом было подписано [Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States and the Republic of Moldova, 2012]. Согласно документу, Молдова должна согласовать свое законодательство с европейскими стандартами в вопросах защиты окружающей среды и прав потребителей, управления авиационным движением, экономического регулирования, конкуренции. 2 декабря 2010 г. ЕС и Грузия подписали Соглашение о едином авиационном пространстве [Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Georgia, of the other part, 2011]. Оно предусматривает полную либерализацию рынка авиаперевозок при выполнении грузинской стороной ряда требований, в частности по приведению грузинского законодательства в соответствие с европейскими стандартами в области авиации. С 2009 г. между ЕС и Азербайджаном действует Горизонтальное соглашение, а 24 января 2013 г. между этими субъектами международных отношений прошел первый раунд переговоров по созданию Единого воздушного пространства [European Commission, 2009]. Переговоры ЕС с Украиной были начаты в 2007 г.; в настоящее время готовится Соглашение об общем воздушном пространстве в целях постепенной либерализации транспортных перевозок и рынков. Согласно прогнозам Министерства транспорта Украины, она может присоединиться к единому авиационному пространству с Европейским союзом в 2014 — начале 2015 г. Главным препятствием для подписания договора об «Открытом небе» являются вопросы несоответствия систем сертификации самолетов в ЕС и на Украине.

На этом фоне особую актуальность приобретает вопрос либерализации воздушного сообщения между Россией и ее ближайшими партнерами, в том числе странами ЕС. Развитие переговорного процесса вокруг проблемы вступления России в ВТО позволило наметить пути углубления сотрудничества; в то же время наращиванию его объема препятствует устаревшая нормативная база.

Цель статьи состоит в том, чтобы оценить, во-первых, основные факторы, тормозящие взаимодействие России и ЕС, во-вторых — перспективы этого взаимодействия. Однако прежде целесообразно обозначить основные этапы эволюции международного

регулирования авиоперевозок, формирования режима «Открытое небо» в ЕС, а также проанализировать законодательную базу инициатив ЕС в области либерализации воздушного пространства.

1

По мере развития авиации и гражданских коммерческих авиоперевозок вопрос о принадлежности воздушного пространства все чаще вызывал озабоченность государств, и возникла проблема выработки международных норм регулирования воздушного сообщения. В начале XX в. среди специалистов по международному праву развернулась дискуссия относительно режима воздушного пространства и прав государств в пределах своих территорий. По мнению одних ученых, воздушное пространство над территорией государства должно быть свободным и открытым для полетов воздушных судов (теория «свободы воздуха»); по мнению других, на него должен распространяться его суверенитет. Особенно настойчиво поддерживали «свободу воздуха» французские юристы. Во-первых, перед Первой мировой войной Франция лидировала в производстве летательных аппаратов и не была заинтересована в каких-либо ограничениях на воздушные передвижения. Во-вторых, Франции была невыгодна суверенизация воздушного пространства ее колониальных территорий, расположенных в Африке, на Ближнем и Среднем Востоке и в других частях света.

В обоснование теории «свободы воздуха» известный французский ученый П. Фошиль приводил аргументы естественного и правового характера: человек не может воздействовать на физическую природу воздуха, а с юридической точки зрения действие права собственности ограничено высотой строения. В 1904 г., когда Фошиль разрабатывал свою теорию, самым высоким сооружением в мире была Эйфелева башня. Ориентируясь на ее высоту, равную 330 м, ученый пришел к выводу, что за ее пределами воздушное пространство неподвластно никому и свободно для воздушных передвижений. Таким образом, воздух вследствие его физических свойств невозможно подчинить суверенитету государства, а потому провозглашение «свободы воздуха» является естественным и юридически правильным решением. В то же время ученый допускал, что государства вправе накладывать некоторые ограничения, например: запрещать полеты иностранных воздушных судов над своей территорией, принимать меры предосторожности в целях обеспечения своей национальной безопасности, защищать свои коммерческие интересы от конкуренции других государств [Международное воздушное право, 1980: 51].

Итогом теоретических дискуссий стал отказ от попыток юридически закрепить «свободу воздуха». Так, уже в 1913 г. французско-германское соглашение зафиксировало право государств распоряжаться своим воздушным пространством, а в 1919 г. государства — участники Парижской мирной конференции, созванной после окончания Первой мировой войны, приняли Конвенцию о воздушной навигации и безоговорочно признали главенствующим принцип полного и исключительного суверенитета государств над воздушным пространством, расположенным над их сухопутной и водной территорией (ст. 1 Конвенции). «Свобода воздуха» была отвергнута как не отвечающая интересам государств, поскольку военные действия в период Первой мировой войны показали ее несовместимость с политическими, экономическими и военными реалиями.

Определившись в главном и принципиальном вопросе о том, кто распоряжается суверенным воздушным пространством, участники Парижской конвенции не стремились сделать ее положения приемлемыми для всех остальных стран. Так, в соответствии со ст. 5 право на осуществление полетов над территориями договаривающихся государств имели только участники Конвенции [International Commission for Air Navigation].

В 1920-х годах в международном воздушном праве возникло новое направление, связанное с установлением регулярных воздушных сообщений и их эксплуатацией в целях перевозок пассажиров, грузов и почты. В 1929 г. в Варшаве представителями 21 государства, в том числе СССР, была подписана Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Это многостороннее международное соглашение закрепило ответственность перевозчика за вред, который может быть причинен в связи с воздушной перевозкой пассажирам и их правопреемникам, а также грузовладельцам. На сегодняшний день участниками Варшавской конвенции являются 163 государства.

Важнейшим международным актом в области воздушного права стала подписанная в 1944 г. в Чикаго Конвенция о международной гражданской авиации [Международная ассоциация гражданской авиации, 1944]. Документ установил правила полетов над территориями договаривающихся государств, определил меры содействия аэронавигации, условия, подлежащие соблюдению в отношении воздушных судов. Важно отметить, что Конвенция предписывала регулировать гражданские авиаперевозки между государствами по двусторонним соглашениям о воздушном сообщении. В соответствии с Чикагской конвенцией правила регулирования воздушного сообщения должны были определяться посредством заключения двусторонних межправительственных Соглашений о воздушном

сообщении (СВС). Конвенция не применяется к воздушным судам, находящимся в распоряжении государственных органов. Воздушные суда, отнесенные к гражданским, могут быть государственной собственностью или включать долю государственного капитала. В Чикаго также была создана Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Целями ИКАО стали разработка принципов и методов международных аэронавигаций; содействие развитию международного воздушного транспорта и безопасности полетов: обеспечение упорядоченного функционирования международной гражданской авиации, аэропортов и аэронавигационных средств. СССР присоединился к Чикагской конвенции в 1970 г., Российская Федерация является ее участницей в порядке правопреемства.

Во второй половине XX в. процессы экономической и политической интеграции европейских стран привели к утверждению новых принципов международного регулирования воздушных сообщений, которые во многом противоречили устоявшейся практике. Уже в 1978 г. Европейским экономическим сообществом (ЕЭС) были определены основные направления либерализации в данной области. В 1979 г. Комиссия Европейского сообщества приняла Меморандум о воздушном сообщении, в котором была признана необходимость повышения конкуренции воздушных перевозок на европейском рынке. В 1990 г. Совет ЕС утвердил второй пакет мер в целях либерализации воздушных перевозок, включавший мероприятия по дальнейшей унификации технических стандартов и административной практики на воздушном транспорте. В 1992 г. Совет ЕС одобрил третий пакет мер, состоявший из пяти регламентов, которые закрепили принципы свободного ценообразования на воздушные перевозки, порядок применения технических спецификаций для приобретения оборудования и систем обслуживания воздушного движения. Нормативы Евроконтроля установили полную либерализацию воздушных перевозок авиапредприятиями стран — членов ЕС с 1 апреля 1997 г., что привело к введению режима «Открытое небо» и образованию единого европейского воздушного пространства [Бордунов, 2006: 470]. С 1999 г. концепция единого европейского воздушного пространства (The Single European Sky), в котором действуют нормы, установленные Европейской комиссией по транспорту, была окончательно введена в практику.

Европейская комиссия (ЕК) сформулировала основные понятия концепции, одобренные ЕС и Европейским парламентом 23–24 марта 2000 г. в Лиссабоне [European Council, 2000: 1]. Евроконтроль предложил рассматривать воздушное пространство стран — членов ЕС как совместный ресурс, подлежащий рациональному использо-

ванию в общих интересах. В целях решения проблемы юрисдикции, осуществляемой в пределах суверенного воздушного пространства, была проведена реформа управления воздушным движением, приняты общие для членов ЕС меры по повышению безопасности полетов, создан взаимосогласованный режим военной и гражданской деятельности в европейском воздушном пространстве, учтены требования охраны и защиты окружающей среды. Было также решено, что стандарты и практика ИКАО и Евроконтроля имеют рекомендательный характер для членов ЕС.

Наконец, 30 ноября 2001 г. ЕК объявила программу действий по формированию единого европейского воздушного пространства и представила проект регламента «Об определении рамок создания единого европейского воздушного пространства», содержащий перечень концептуальных мер, необходимых для его создания к 31 декабря 2004 г. [European Commission, 2001]. В регламенте были зафиксированы образование Комитета по использованию единого воздушного пространства, основные принципы функционирования такого пространства, а также, что особенно важно, определены критерии взаимодействия ЕС с третьими странами путем заключения двусторонних соглашений или посредством сотрудничества в рамках Евроконтроля. 11 декабря 2001 г. ЕК в документе «О создании единого европейского воздушного пространства» определила направления реорганизации структуры воздушного пространства в пределах ЕС и управления им, выработала унифицированный подход к производству, размещению и использованию аэронавигационных и иных систем, подлежащих применению органами обслуживания воздушного движения и на воздушном транспорте [Committee of the Regions (European Union), 2002].

30 марта 2008 г. соглашение «Открытое небо» вступило в силу между США и ЕС. Его подписали в Брюсселе Дэниэл Каллех от лица Европейской комиссии и Джон Барлей как представитель правительства США [Great Britain, 2011]. До 2008 г. существовали двусторонние договоры, заключенные США с отдельными странами Евросоюза. Новое соглашение предусматривало, что любая европейская авиакомпания может осуществлять рейсы в любой аэропорт США (но не между ними) из любого аэропорта ЕС (а не только из своей страны). Американские авиакомпании в свою очередь получили право совершать полеты с территории США в любой аэропорт Старого Света.

7 мая 2007 г. Канада и страны — члены ЕС подписали соглашение, которое заменило ряд действующих двусторонних соглашений между Оттавой и отдельными государствами Евросоюза [Agreement on Air Transport between Canada and the European Community and its

Member States, 2010]. Согласно документу, авиакомпании ЕС и Канады получили право беспрепятственно совершать перелеты через Атлантику по любым маршрутам в любые аэропорты. В рамках договора были также пересмотрены правила в отношении владения авиакомпанией. Была исключена статья, согласно которой преимущественное владение авиакомпанией должно принадлежать государству или гражданину данного государства.

Европейский союз также имеет практику заключения альтернативных СВС с иностранными государствами. Речь идет о «Горизонтальном» соглашении, которое снимает требование к действительному контролю со стороны государства/гражданина государства над авиакомпанией. 26 марта 2010 г. Евросоюз и Турция подписали «Горизонтальное» соглашение [European Commission, 2010] в сфере воздушного транспорта, которое снимает ограничения, содержащиеся в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении между Турцией и каждой из стран — членов ЕС. Соглашение позволяет любой авиакомпании Евросоюза выполнять рейсы между любым государством ЕС и Турцией при наличии двусторонних соглашений и соблюдении коммерческих прав на перевозки. «Горизонтальное» соглашение по воздушному сообщению не заменяет двусторонних соглашений между странами — членами ЕС и Турцией, но приводит их в соответствие с законодательством Евросоюза.

Если сравнить соглашения ЕС с США и Канадой, с одной стороны, и с Турцией — с другой, можно сделать следующий вывод. Единые соглашения США и Канады с ЕС снимают строгое государственное регулирование воздушного сообщения между странами, предоставляя доступ к совершению регулярных полетов авиакомпаниям с двух сторон и создавая конкурентную среду: авиаперевозчики получают возможность осуществлять регулярные полеты на основе анализа рынка и с учетом собственных экономических интересов. Соглашение с Турцией предусматривает снятие ограничения лишь на национальную принадлежность авиакомпании, выполняющей полет.

Все эти законодательные нововведения, сопутствовавшие выработке общей воздушной политики ЕС, создавали коллизию в отношении положений Конвенции 1944 г., которая не предусматривала объединения государств в единый интеграционный блок. К тому же ЕС до вступления в силу Лиссабонского договора (1 декабря 2009 г.) не имел правосубъектности, международные соглашения формально подписывались от имени Европейского сообщества. Эти обстоятельства привели к нарастанию разногласий в отношениях России со странами ЕС по вопросу воздушного сообщения.

Россия как член ИКАО занимает позицию, рекомендованную Чикагской конвенцией 1944 г. о международной гражданской авиации [Бордунов и др., 1988: 209], т.е. придерживается практики заключения двусторонних СВС. В связи с этим воздушное сообщение между Россией и странами ЕС осуществляется на основе заключенных СВС, а диалог авиационных властей государств идет на национальном уровне [Бордунов, 2009]. На 2013 г. Россия имеет правовые отношения с каждой отдельной страной, входящей в состав Европейского союза, в вопросе воздушного сообщения. Однако единого соглашения России с ЕС как с субъектом международного публичного права нет [Баталов, 2004: 5]. В ходе ежегодных консультаций авиационных властей России с авиационными властями стран — членов ЕС (консультации носят двусторонний характер и проводятся с даты установления отношений согласно плану-графику Министерства транспорта) последние уведомляли представителей Минтранса о своем желании привести действующие двусторонние СВС в соответствие с изменениями, произошедшими в Европе, и предложили заключить единое СВС между Россией и Европейским союзом.

В процессе переговоров было выявлено фундаментальное расхождение в позициях России и ЕС по вопросу регулирования воздушного сообщения. Россия продолжает отстаивать практику двусторонних СВС, которая направлена на защиту суверенных прав участников соглашения (а именно правительств). Подобный формат СВС отводит первостепенную роль государственному регулированию авиаперевозок. Соглашения носят паритетный характер. В них закреплено право государства регулировать уровень тарифов на направлении, количество авиаперевозчиков и частоту выполнения авиарейсов. Авиакомпании лишены права определять, по какому маршруту, на каких типах воздушных судов и с какой частотой летать, отсутствует возможность применить принципы свободной конкуренции. Согласно заключенным СВС, перевозчики вынуждены ограничивать свою форму собственности участием иностранного капитала.

Иного подхода придерживаются страны ЕС. На их территориях действует единый региональный рынок авиаперевозок, что за счет экономической конкуренции авиакомпаний внутри ЕС делает услугу гражданской перевозки более доступной для конечного потребителя. Либерализация воздушного сообщения в рамках Единого СВС между Россией и Европейским союзом, по мнению Европейской комиссии, откроет доступ на рынок авиаперевозок большому

числу авиакомпаний ЕС и России, создаст благоприятные условия для свободной конкуренции, позволит снизить тарифы на услуги.

На практике расхождение в подходах к регулированию авиаперевозок в ЕС и России с конца 1990-х годов сводится к двум ключевым вопросам.

Первый вопрос касается принятия российской стороной понятия «европейский авиаперевозчик». До 2011 г. в СВС, согласно Чикагской конвенции, было принято использовать понятие «национальный авиаперевозчик», что означало обязательный действительный контроль над авиакомпанией со стороны национального государства или гражданина данного государства. Однако мировой экономический кризис сказался на финансовом положении ряда авиакомпаний ЕС, что привело к смене их юридического статуса. Так, в 2009 г. немецкая авиакомпания «Lufthansa» купила принадлежавший Австрии пакет акций авиакомпании «Austrian Airlines» (41,56% акций), которая являлась национальным перевозчиком Австрии и была назначена авиационными властями австрийской стороны для выполнения регулярных авиаперевозок между Австрией и Россией. Немецкая авиакомпания приобрела, кроме того, акции «Austrian Airlines», находившиеся в свободном обращении, и стала владельцем в общей сложности 90% акций этого авиаперевозчика. В итоге австрийский национальный авиаперевозчик перешел в собственность немецкой компании. Это привело к неисполнению СВС между РФ и Австрией, основанного на принципах Чикагской конвенции, и могло остановить эксплуатацию воздушной линии иностранным авиаперевозчиком. Другим подобным прецедентом стало слияние европейских авиакомпаний «Air France» и «KLM». Голландский перевозчик приобрел у французского правительства часть контрольного пакета акций авиакомпании «Air France», что также противоречит Чикагским соглашениям.

Подобные коллизии ярко демонстрируют несоответствие Чикагской конвенции 1944 г. современным реалиям. Документ был подписан в условиях, когда рынок коммерческих авиаперевозок был поделен между национальными авиаперевозчиками. Каждое государство защищало свои финансовые интересы, препятствуя входу на рынок компаний из других стран и оттоку денежных средств. Естественно, создатели Конвенции не могли предвидеть объединение 28 европейских государств в единый Союз и соответствующие законодательные изменения. Конвенция 1944 г. не отвечает современной практике ведения бизнеса, которая не исключает сделок по приобретению акций авиакомпаний гражданами Европейского союза внутри своего рынка. Устаревшие меры по защите национального авиаперевозчика и интересов государства ограни-

чивают возможность свободной купли-продажи внутри одной из сторон СВС.

Второй вопрос, который осложняет отношения между Россией и ЕС в сфере авиаперевозок, — это эксплуатация транссибирских маршрутов. Система транссибирского маршрута (ТСМ), которую разработало Министерство гражданской авиации СССР, окончательно сложилась в СССР в конце 1970-х годов. Эта система была направлена на получение дополнительной выгоды от использования протяженного воздушного пространства страны при предоставлении ею прав пролета ТСМ иностранным перевозчикам. ТСМ — кратчайший маршрут из Европы, части стран Ближнего Востока и Северной Африки, соединяющий их с пунктами Азии от севера Японии до юга Китая.

Работа механизма ТСМ базируется на двусторонних СВС России с иностранными государствами. В дополнение к основному тексту соглашения содержат приложения, важнейшим из которых является «Таблица маршрутов», согласованная на двусторонних переговорах авиационных властей (направления, по которым назначенные авиаперевозчики могут совершать полеты на регулярной основе). В приложениях указаны договорные маршруты и согласованные условия их эксплуатации. При возникновении вопроса о ТСМ в действующий пакет двусторонних договоренностей может быть добавлено положение, в соответствии с которым стороны соглашаются установить новый маршрут (ТСМ) и назначить для его эксплуатации авиапредприятия обеих сторон. При этом оба предприятия наделяются равными правами выполнения рейсов по ТСМ, но приступить к полетам могут, только согласовав условия совместной эксплуатации линии, т.е. на основе коммерческого соглашения. Европейский союз был давно обеспокоен тем, что подобная практика является нарушением как антимонопольного законодательства ЕС, так и международного права (Чикагской конвенции). Помимо этого данные коммерческие соглашения ведут к необоснованному увеличению расходов авиакомпаний, делая билеты на рейсы из Европы в Азию более дорогими, нарушают правила конкуренции между авиаперевозчиками, работающими на этих рынках, а также накладывают дополнительное бремя на торговые отношения между ЕС и азиатскими странами.

Однако платежи, поступающие российским авиакомпаниям за использование иностранными авиапредприятиями системы ТСМ, в конечном итоге поступают в российскую казну. Помимо ОАО «Аэрофлот» (51% акций принадлежит государству) бенефициарами системы ТСМ являются компании «Трансаэро» и «Волга-Днепр». Механизм ТСМ действует следующим образом. Правительство (Минтранс) на основе действующих СВС уполномочивает назна-

ченных перевозчиков заключать соглашения о совместной эксплуатации коммерческих маршрутов ТСМ. Получаемые средства в дальнейшем частично перечисляются на развитие и модернизацию российского Управления воздушным движением (УВД), представляющего собой систему организационных и технических мероприятий по обеспечению порядка и безопасности полетов воздушных судов, а также на академическую подготовку авиационного персонала, покрытие издержек перевозчиков при работе на социально значимых внутренних российских маршрутах. В то же время государство демонстративно отстранилось от вопросов финансирования, дабы исключить возможность обвинений в нарушении принципов ИКАО и других международных обязательств в организации использования воздушного пространства.

С распадом СССР были предприняты неоднократные попытки пересмотреть систему эксплуатации ТСМ. Экспертизы с участием юристов мирового уровня (примером может служить привлечение консультантов компании «PricewaterhouseCoopers» в 1990-х годах), пытавшихся оспорить правомерность применения механизма ТСМ, в итоге вынуждены были засвидетельствовать его полную легитимность. У критиков системы не осталось других рычагов, кроме общественного порицания позиции России и «Аэрофлота». СССР не присоединился к подписанному в Чикаго 7 декабря 1944 г. Соглашению о транзите при международных воздушных сообщениях [International Air Services Transit Agreement, 1944], согласно которому страны-участницы предоставляют друг другу преимущественное право пролета над своими территориями, а также право совершения посадки с некоммерческими целями. Следовательно, Российская Федерация не связана обязательствами и не пользуется правами, предусмотренными этим документом.

Об остроте существующих противоречий свидетельствует следующий эпизод. 28 октября 2010 г. ЕК возбудила процедуру против Франции, Германии, Австрии и Финляндии о нарушениях законодательства ЕС (ст. 258 ДФЕС), касающихся двусторонних соглашений о воздушном сообщении с Россией, которые помимо прочего включали положения о транссибирских перелетах. Европейская комиссия ставила два вопроса. Во-первых, СВС не соответствовали подтвержденным решением Европейского суда об «Открытом воздушном пространстве» в 2002 г. [European Court of Justice, 2002] принципам Единого европейского авиационного рынка, согласно которым двусторонние соглашения о воздушном сообщении между отдельным государством — членом ЕС и страной, не входящей в Европейский союз, должны содержать условия, в равной степени применимые ко всем авиакомпаниям Евросоюза, а не только к компаниям конкретного государства-члена. Во-вторых, двусторонние

СВС между этими четырьмя странами — членами ЕС и Россией содержали конкретные положения, устанавливающие права на перевозку, а также механизмы фиксирования сборов, которые перевозчики из ЕС должны платить «Аэрофлоту» за перелеты в Азию над Сибирью. Европейская комиссия ссылаясь на то, что данные пункты могут нарушать антимонопольное законодательство ЕС и вести к нарушению правил конкуренции в ущерб другим авиакомпаниям ЕС. Комиссия оценила, соответствуют ли законодательству ЕС двусторонние соглашения о воздушном сообщении с Россией, заключенные другими 23 странами — членами ЕС. Суд постановил, что положения СВС между Россией и Францией, Германией, Австрией и Финляндией нарушают правила Евросоюза, а именно ст. 49 Договора о функционировании ЕС [European Union, 2008].

3

Описанные проблемы и противоречия поставили перед правительствами Российской Федерации и ЕС задачу внести изменения в действующие СВС во избежание прекращения регулярного воздушного сообщения. Осуществить эти изменения можно было либо путем заключения нового соглашения в рамках единого ЕС, либо путем модификации двусторонних договоров между Россией и отдельными государствами — членами ЕС. В ноябре 2006 г. в Хельсинки состоялась рабочая встреча министра транспорта России Игоря Левитина и вице-президента Еврокомиссии Жака Барро. Стороны договорились содействовать облегчению и укреплению сотрудничества в области авиации посредством реализации совместных проектов и разработки единых стандартов. В ходе встречи был подписан протокол «Согласованные принципы модернизации существующей системы использования транссибирских маршрутов». Согласно этому документу, с 1 января 2014 г. любые сборы с авиакомпаний стран ЕС за пролет над территорией России будут прозрачными, будут зависеть от затрат и не вести при этом к дискриминации отдельных авиакомпаний. Договоренность была закреплена обменом письмами между министром экономического развития России Эльвирой Набиуллиной с российской стороны и заместителем председателя Европейской комиссии Сиймом Калласом и членом Европейской комиссии по торговле Карелом Де Похтом со стороны ЕК. Договоренность вступила в силу 1 января 2012 г. после того, как Министерская конференция ВТО приняла решение о вступлении России в данную организацию (16 декабря 2011 г.) [World Trade Organization, 2012].

Еще большее значение имел прошедший в Санкт-Петербурге 12–13 октября 2011 г. Первый авиационный саммит Россия — ЕС,

который стал площадкой для обсуждения и принятия решений по накопившимся вопросам. Подготовка к саммиту заняла 5 лет и велась совместными усилиями РФ и ЕС.

Важным событием, непосредственно предшествовавшим саммиту, стал пересмотр СВС между Финляндией и Россией. Финляндия стала первой страной — членом ЕС, в отношениях с которой подверглось пересмотру прежнее СВС. 26 сентября 2011 г. был подписан протокол о внесении изменений в СВС от 8 декабря 1993 г. между Российской Федерацией и Финляндией. Была достигнута договоренность о внесении изменений в п. 4 ст. 4, касающийся назначения перевозчиков на установленные Соглашением маршруты: «Каждая Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на полеты или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, если не имеет доказательств того, что авиапредприятие, назначенное другой Договаривающейся Стороной: образовано на территории государства этой другой Договаривающейся Стороны, имеет действующие в соответствии с законодательством этого государства разрешение на полеты и сертификат эксплуатанта и действительный контроль над этим авиапредприятием осуществляется государством, выдавшим сертификат эксплуатанта» [Федеральное агентство воздушного транспорта, 2011]. Иными словами, согласно документу, авиапредприятие должно быть создано и зарегистрировано в Финляндии, а также обладать операционным разрешением и сертификатом эксплуатанта, т.е. государственным документом разрешительного характера, подтверждающим соответствие обладателя документа установленным для эксплуатантов воздушных судов требованиям (Чикагской конвенции, внутренним нормативным актам страны выдачи) и дающим право на выполнение полетов. Сертификат состоит из основного документа и приложений, в которых указаны воздушные суда, допущенные к полету, а также условия и ограничения производства полетов.

Для авиационных властей России было важно, чтобы финская сторона обеспечивала контроль над безопасностью полетов авиакомпании в соответствии со стандартами ИКАО [Международная организация гражданской авиации, 2007]. В связи с этим были внесены изменения в п. 1 ст. 5: «Каждая Сторона имеет право аннулировать разрешение на полеты или приостановить пользование правами, если назначенное авиапредприятие не выполняет условия, предусмотренные настоящим Соглашением; если действительный контроль над авиапредприятием осуществляется государством, во взаимоотношениях с которым у другой Договаривающейся Стороны отсутствует двустороннее соглашение в области

воздушного сообщения, и это государство отказало авиапредприятию этой другой Договаривающейся Стороны в использовании прав». Полностью была переработана статья «Тарифы», предусматривавшая для назначенных авиапредприятий возможность самостоятельно определять расценки при эксплуатации договорных линий, устанавливаемых авиационными властями сторон и закрепляемых в Приложении к СВС в виде таблицы маршрутов. В соглашение также была внесена дополнительная статья, касающаяся сотрудничества и взаимодействия сторон по вопросам безопасности полетов.

В октябре 2011 г. начал свою работу Первый авиационный саммит Россия — ЕС. В саммите участвовали 311 делегатов, 60 зарубежных компаний, 132 авиапредприятия. Было постановлено, что регулирование международного воздушного сообщения между РФ и странами ЕС осуществляется на основе межправительственных СВС. Авиационные власти сторон были уполномочены в ходе ежегодных консультаций рассматривать вопрос о развитии воздушного сообщения между договаривающимися сторонами. Участники также обсуждали ряд дискуссионных тем, формально менее значимых, однако фактически являвшихся фундаментом для дальнейшего диалога между РФ и ЕС.

В повестку работы саммита помимо вопросов эксплуатации транссибирских маршрутов и принятия понятия «европейский авиаперевозчик» были внесены вопросы безопасности полетов и авиационной безопасности. Проблема выбросов парниковых газов в атмосферу вызвала живую дискуссию среди участников. Суть дискуссии сводилась к следующему. В 2005 г. была принята Европейская система торговли квотами на выбросы парниковых газов, ставшая одной из основных составляющих климатической политики ЕС. Позднее Еврокомиссия приняла ряд изменений, в том числе распространив действие системы на авиационную отрасль, в основном по причине того, что ИКАО не смогла запустить в действие подобную систему в глобальном масштабе. Соответствующая директива Европарламента 2008/101/ЕС вступила в силу 1 января 2012 г. [European Parliament and the Council of the European Union, 2008].

Согласно принятым документам, авиакомпаниям и операторам самолетов была поставлена задача к 2020 г. снизить уровень выбросов CO₂ в окружающую среду на 20% по сравнению с 1990 г. Эксплуатанты должны компенсировать эмиссию с помощью покупки сертификатов. Часть их будет распределена ЕС, но значительную долю квот авиакомпании должны покупать на рынке. В 2010–2011 гг. был проведен мониторинг объемов выбросов CO₂. Регулирующие

органы рекомендовали участникам авиаперевозок контролировать отходы и передавать соответствующие цифры органам Евросоюза [Представительство Европейского Союза в России, 2012]. Было запланировано, что с 2012 г. перевозчики полностью включатся в Европейскую систему торговли выбросами (ЕСТВ) (European Union Emission Trading System — EU ETS).

Было предусмотрено, что авиакомпании обязаны подсчитывать расход топлива в течение определенных полетов. Далее эти величины необходимо умножать на специальный коэффициент. В частности, для авиакеросина он равен 3, а для биотоплива — 0. Полученные результаты и будут количеством выбросов CO_2 . Все процедуры сбора данных должны быть задокументированы. С учетом средней цены на авиатопливо (700 евро за тонну) и стоимости разрешений на выброс (чуть больше 13 евро за тонну CO_2) стоимость квоты будет составлять около 6% затрат на топливо. Помимо административных расходов предусмотрены штрафы за невыполнение требований ЕСТВ. В частности, 100 евро за каждое разрешение заплатят авиакомпании, которые не предоставят своих отчетов. Отказавшимся выполнять штрафные санкции грозит запрет на полеты над всей территорией Евросоюза. Система касается всех рейсов из/в ЕС и внутри него и распространяется не только на компании ЕС, но и на российские авиакомпании. В результате в распоряжение европейцев поступят значительные ресурсы, исчисляемые миллиардами долларов.

Некоторые страны (РФ, Китай, США) отказались от участия в данной системе. Со своей стороны они запретили своим национальным авиакомпаниям участвовать в программе ETS. Ввиду отсутствия на сегодняшний день какого-либо позитивного решения по данному вопросу как на уровне Авиационного саммита 2011 г., так и на уровне национального диалога он был внесен в повестку заседания Генеральной ассамблеи ИКАО (24 сентября 2013 г.).

Решения саммита внесли изменения в действующие СВС в части применения понятия «европейский перевозчик» взамен понятия «национальный перевозчик». Был зафиксирован отказ от необходимости согласовывать тарифы с назначенными авиапредприятиями и в дальнейшем утверждать расценки, определены стандартные правила и меры авиационной безопасности.

Приняты решения и по вопросу платежей ТСМ. Согласно «Протоколу между Министерством транспорта Российской Федерации и Комиссией Евросоюза» [Commission of the European Communities, 2005], был определен план работы группы воздушного транспорта Транспортного диалога Россия — ЕС. Модернизация соглашений в этой сфере подразумевает, что к 2014 г. положения

двусторонних договоренностей соответствующих авиационных властей, которые предусматривали обязательство авиаперевозчиков государств — членов ЕС заключать коммерческие соглашения с российскими авиаперевозчиками по эксплуатации упомянутых ранее маршрутов, будут отменены.

Итоги Авиационного саммита Россия — ЕС позволили изменить положения двусторонних СВС и привлечь новых участников рынка к выполнению авиаперевозок между РФ и страной Евросоюза. Так, была легализована деятельность «Swiss Airlines», «Austrian Airlines», преимущественное владение которыми не принадлежит государству или гражданам Швейцарии и Австрии соответственно. Отмена необходимости регулирования и утверждения тарифов позволит авиаперевозчикам свободно устанавливать тарифы, что стимулирует население к более активному использованию авиации в качестве средства передвижения.

Итоги саммита Россия — ЕС поставили перед Минтрансом РФ первоочередную задачу модернизации межправительственных СВС России со всеми 27 странами — членами ЕС. Формально модернизации подлежат лишь следующие положения:

- 1) преимущественное владение и действительный контроль над назначенным авиапредприятием теперь могут не принадлежать стороне, назначившей это предприятие, или ее гражданам;
- 2) предусмотрен отказ от согласования и регулирования тарифов на договорных линиях;
- 3) меры авиационной безопасности должны быть приведены к единым стандартам.

Со стороны РФ Федеральная антимонопольная служба рекомендовала Минтрансу установить порядок, предусматривающий возможность назначения не менее двух авиаперевозчиков на выполнение международных регулярных авиаперевозок. В 2012 г. произошла либерализация воздушного сообщения между Россией и Францией, а также между Россией и Италией. Стороны назначили второго перевозчика на эксплуатацию воздушных линий, долгое время находившихся в монополии. В отношениях с Чехией Российская Федерация пересмотрела свои договоренности, и к марту 2014 г. на линию Москва — Прага — Москва будет введен второй назначенный перевозчик с двух сторон. В договорных отношениях о воздушном сообщении РФ и Финляндии также был назначен второй авиаперевозчик на маршруте Москва — Хельсинки в 2013 г. Вместе с тем механизм внесения указанных изменений представляет собой проведение обычных двусторонних межведомственных переговоров, в ходе которых обсуждается весь спектр двусторонних отношений.

Диалог по вопросу развития воздушного сообщения между РФ и ЕС с 2000-х годов стал более динамичным. Правительства сторон за последние два года достигли явного прорыва в отношениях, были либерализованы ранее монопольные рынки авиаперевозок между Россией, Францией, Италией, Чехией и Финляндией, намечены дальнейшие шаги по решению острых вопросов в рамках переговорного процесса. Однако при нынешнем формате диалога РФ — ЕС создание единого воздушного пространства все еще остается невозможным. Причина этого — разнонаправленность интересов, целей и методов воздушного регулирования в России и ЕС.

В результате образования единого экономического пространства в ЕС ликвидированы все ограничения на деятельность перевозчиков стран — членов Евросоюза в зоне Евроконтроля. Стерт принцип национальной принадлежности авиапредприятий, взамен установлена свобода их коммерческой деятельности в рамках территории ЕС. В то же время действующая система двусторонних СВС между Россией и Евросоюзом направлена в первую очередь на защиту суверенных прав стран-участниц, особая роль отведена госрегулированию процессов перевозок.

Ключевым принципом в этой системе является паритет сторон, а не достижение максимальной экономической отдачи. Российские авиационные власти воспринимают действующие двусторонние договоры с европейскими странами прежде всего как инструмент защиты отечественных авиаперевозчиков. Подобные соглашения остаются исторически проверенным и наиболее благоприятным для российской стороны механизмом получения политических и экономических преимуществ при регулировании доступа на авиационные рынки стран ЕС.

Для развития сообщения между Россией и ЕС в условиях создания единого воздушного пространства в Европе отечественным авиакомпаниям необходимо провести глубокую модернизацию своей деятельности. На рынок международных перевозок наша авиация вышла с управленческим «наследием» советского прошлого, изношенным флотом, устаревшими аэропортами. Сегодня уже есть крупные российские компании, которые используют передовые технологии, пополняют свой парк современными самолетами, создают альянсы и хабы. Россия вступила в ВТО и заявляет о своей инвестиционной привлекательности для иностранного капитала, о равных возможностях для бизнеса на территории страны. И все же приходится констатировать, что в данный момент наше государство не имеет стратегической программы действий в отношении с ЕС, в том числе в сфере регулирования воздушного сообщения,

и не готово принять условия конкуренции, которые навязывает практика единого воздушного пространства, реализуемая странами Евросоюза.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Баталов А.А. Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений: Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Кафедра международного права юридического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова. М., 2004. Доступ: <http://lawtheses.com/jreader/17907/d#?page=4> (дата обращения: 09.08.2013).

2. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; Научная книга, 2006.

3. Бордунов В.Д. Международно-правовая унификация правил международных воздушных перевозок: теория и практика // Законодательство. 2009. № 1. С. 23–32.

4. Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М.: Наука, 1988.

5. Международная ассоциация гражданской авиации. Чикагская конвенция 1944 г. Доступ: http://www.un.org/ru/ecosoc/icao/chicago_convention.shtml (дата обращения: 01.08.2013).

6. Международная организация гражданской авиации. Глобальный план обеспечения безопасности полетов. 2007. Доступ: http://www.icao.int/safety/AirNavigation/Documents/GASP/GASP_ru.pdf (дата обращения: 06.08.2013).

7. Международное воздушное право. Книга 1. М.: Наука, 1980.

8. Представительство Европейского Союза в России. Вопросы и ответы касательно включения авиации в Европейскую систему торговли квотами (EU ETS). 2012. Доступ: http://eeas.europa.eu/delegations/russia/press_corner/all_news/news/2012/20120120_01_ru.htm (дата обращения: 06.08.2013).

9. Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). Протокол переговоров и Меморандум о взаимопонимании между Россией и Финляндией. 2011. Доступ: http://www.favt.ru/favt_new/sites/default/files/Finland_0.pdf (дата обращения: 06.08.2013).

10. Agreement on Air Transport between Canada and the European Community and its Member States. Official Journal — European Union Legislation. 2010. L. 53, 32–59. Available at: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/canada_en.htm (assessed: 01.08.2013).

11. Chang Yu-Chun, Williams G., Chia-Jui Hsu. An Ongoing Process — A Review of the Open Skies Agreements between the European Union and the United States // Transport Reviews. 2009. Vol. 29. № 1. P. 115–127.

12. Commission of the European Communities. A framework for developing relations with the Russian federation in the field of air transport: communication from the Commission to the European Parliament and the Council. Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities. 2005. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0077:FIN:EN:PDF> (assessed: 06.08.2013).

13. Committee of the Regions (European Union). Opinion on the communication from the commission to the council and the European Parliament: action programme on the creation of the single European sky; the proposal for a regulation of the European Parliament and of the council laying down the framework for the creation of the single European sky; the communication from the commission to the council and the European Parliament on the creation of the single European sky; the proposal for a regulation of the European Parliament and of the council on the provision of air navigation services in the single European sky; the proposal for a regulation of the European Parliament and of the council on the organization and use of the airspace in the single European sky; and the proposal for a regulation of the European Parliament and of the council on the interoperability of the European air traffic management network. Luxembourg, Office for Official Pubs. 2002. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2002:103E:0041:0054:EN:PDF> (assessed: 01.08.2013).

14. Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Georgia, of the other part: Brussels, 02 December 2010. 2011. London, Stationery Office. Available at: <http://ec.europa.eu/world/agreements/prepareCreateTreatiesWorkspace/treatiesGeneralData.do?step=0&redirect=true&treatyId=8821> (assessed: 04.08.2013).

15. Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States and the Republic of Moldova. Official Journal — European Union Legislation. 2012. L. 55, 3–37. Available at: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/doc/common_aviation_area_agreement_between_moldova_and_eu_ms.pdf (assessed: 04.08.2013).

16. European Commission. Action programme on the creation of the single European sky and proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council laying down the framework for the creation of the single European sky. Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities. 2001. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2001:0123:FIN:EN:PDF> (assessed: 01.08.2013).

17. European Commission. International aviation. Azerbaijan. 2009. Available at: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/azerbaijan_en.htm (assessed: 04.08.2013).

18. European Commission. EU and Turkey initial civil aviation agreement. Press release IP/10/369. 2010. Available at: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-369_en.htm?locale=en (assessed: 01.08.2013).

19. European Council. Presidency conclusions: European Council, Lisbon, 23 and 24 March 2000. [Europe], European Council. 2000. Available at: http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_en.htm (assessed: 01.08.2013).

20. European Court of Justice. Commission of the European Communities v United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Opinion of Advocate General Tizzano — CASES C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472V98, C-475/98 AND C-476/98. 2002. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61998CC0466:EN:PDF> (assessed: 02.08.2013).

21. European Parliament and the Council of the European Union. Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the

scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community (Text with EEA relevance). 2008. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:008:0003:0021:EN:PDF> (assessed: 06.08.2013).

22. European Union. Consolidated versions of the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union. Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities. 2008. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:115:0047:0199:en:PDF> (assessed: 02.08.2013)

23. Goldhirsch L.B. The Warsaw Convention annotated: a legal handbook. Dordrecht, Nijhoff, 1988.

24. Great Britain. Air Transport Agreement between the European Community and its Member States, of the one part, and the United States of America, of the other part, Brussels, 25 April 2007; with amending protocol, Luxembourg, 24 June 2010. London, Stationery Office. 2011. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:134:0004:0041:EN:PDF> (assessed: 01.08.2013).

25. Havel B.F. In search of open skies: law and policy for a new era in international aviation: a comparative study of airline deregulation in the United States and the European Union. The Hague, Kluwer Law International, 1997.

26. International Air Services Transit Agreement, signed at Chicago on 7 December 1944 (Transit Agreement). Available at: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944b.pdf> (assessed: 09.08.2013).

27. International Commission for Air Navigation. International convention relating to the regulation of aerial navigation dated October 13, 1919; with the annexes to the convention and protocols of proposed amendments. Washington, U.S. Govt. Print. Off. 1944. Available at: http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf (accessed: 20.08.2013).

28. Rauh C., Schneider G. There is No such Thing as a Free Open Sky: Financial Markets and the Struggle over European Competences in International Air Transport // *JCMS: Journal of Common Market Studies*. 2013. Vol. 51. № 6. P. 1124–1140.

29. Richards J. Toward a Positive Theory of International Institutions: Regulating International Aviation Markets // *International Organization*. 1999. Vol. 53. № 1. P. 1–37.

30. World Trade Organization. Protocol of accession of the Russian Federation to WTO. 2012. Available at: http://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/completeacc_e.htm (assessed: 08.08.2013).

I.V. Zvereva

AIR TRANSPORT LIBERALIZATION AGENDA IN THE RUSSIA — EU RELATIONS

*Lomonosov Moscow State University
1 Leninskie Gory, Moscow, Russia, 119991*

The paper unveils the current challenges in the Russia — EU dialogue on air transport. It tracks the history of international air transport and its contractual basis, and identifies the key phases of the Single European Sky initiative. Special attention is paid to studying the tensions between Russian and the EU

countries in the sphere of air transport. The paper examines both the causes of these tensions and the potential solutions suggested in the course of negotiations at the Russia — EU Aviation Summit in 2011.

Keywords: Russia, European Union, international air law, international air transport, civil aviation, air transport liberalization, integration, European carrier, Single European Sky, Aviation summit.

About the author: *Irina V. Zvereva* — PhD Candidate at the Chair of International Security, School of World Politics, Lomonosov Moscow State University (e-mail: zverevaiv.biz@gmail.com).

REFERENCES

1. Batalov A.A. 2004. *Problemy sovremennogo mezhdunarodno-pravovogo regulirovaniya vozдушnykh soobshheniy*. Diss. kand. jur. nauk [Problems of modern international-legal regulations of air communications. PhD thesis]. Moscow. Available at: <http://lawtheses.com/jreader/17907/d#?page=4> (accessed: 09.08.2013). (In Russ.).
2. Bordunov V.D. 2006. *Mezhdunarodnoe vozдушnoe pravo* [International Air Law]. Moscow. NOU VKSh «Aviabiznes»; Nauchnaya kniga Publ. (In Russ.).
3. Bordunov V.D. 2009. *Mezhdunarodno-pravovaya unifikatsiya pravil mezhdunarodnykh vozдушnykh perevozok: teoriya i praktika* [International-law unification of regulations of air communications: theory and practice]. *Zakonodatel'stvo*. No. 1, pp. 23–32. (In Russ.).
4. Bordunov V.D., Kotov A.I., Maleev Ju.N. 1988. *Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh poletov grazhdanskikh vozдушnykh sudov* [Legal regulation of civil international flights]. Moscow, Nauka Publ. (In Russ.).
5. *Mezhdunarodnaya organizatsiya grazhdanskoy aviacii* [International Civil Aviation Organization]. 1944. *Chikagskaya konvenciya 1944 g.* [Chicago Convention of 1944]. Available at: http://www.un.org/ru/ecosoc/icao/chicago_convention.shtml (accessed: 01.08.2013). (In Russ.).
6. *Mezhdunarodnaya organizatsiya grazhdanskoy aviacii* [International Civil Aviation Organization]. 2007. *Global'nyy plan obespecheniya bezopasnosti poletov* [Global Aviation Safety Plan]. Available at: http://www.icao.int/safety/AirNavigation/Documents/GASP/GASP_ru.pdf (accessed: 06.08.2013). (In Russ.).
7. *Mezhdunarodnoe vozдушnoe pravo* [International Air Law]. 1980. Moscow. Nauka Publ. (In Russ.).
8. *Predstavitel'stvo Evropeyskogo Soyuzu v Rossii* [Delegation of the European Union to Russia]. 2012. *Voprosy I otvety kasatel'no vkluycheniya aviacii v Evropeyskuyu sistemu torgovli kvotami (EU ETS)* [Questions & Answers on the inclusion of aviation in the EU's Emission Trading System (EU ETS)]. Available at: http://eeas.europa.eu/delegations/russia/press_corner/all_news/news/2012/20120120_01_ru.htm (accessed: 06.08.2013). (In Russ.).
9. *Federal'noe agentstvo vozдушnogo transporta (Rosaviatsiya)* [Federal Air Transport Agency]. 2011. *Protokol peregovorovi Memorandum o vzaimoponimaniy mezhdu Rossiei I Finlyandiye* [Protocol of negotiations and memorandum of understanding between Russia and Finland]. Available at: http://www.favt.ru/favt_new/sites/default/files/Finland_0.pdf (accessed: 06.08.2013). (In Russ.).
10. Agreement on Air Transport between Canada and the European Community and its Member States. 2010. *Official Journal — European Union Legisla-*

- tion L. 53, 32–59. Available at: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/canada_en.htm (assessed: 01.08.2013).
11. Chang Yu-Chun, Williams G., Chia-Jui Hsu. 2009. An Ongoing Process — A Review of the Open Skies Agreements between the European Union and the United States. *Transport Reviews*, vol. 29, no. 1, pp. 115–127.
12. Commission of the European Communities. 2005. *A framework for developing relations with the Russian federation in the field of air transport: communication from the Commission to the European Parliament and the Council*. Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0077:FIN:EN:PDF> (assessed: 06.08.2013).
13. Committee of the Regions (European Union). 2002. *Opinion on the communication from the commission to the council and the European Parliament: action programme on the creation of the single European sky; the proposal for a regulation of the European Parliament and of the council laying down the framework for the creation of the single European sky; the communication from the commission to the council and the European Parliament on the creation of the single European sky; the proposal for a regulation of the European Parliament and of the council on the provision of air navigation services in the single European sky; the proposal for a regulation of the European Parliament and of the council on the organization and use of the airspace in the single European sky; and the proposal for a regulation of the European Parliament and of the council on the interoperability of the European air traffic management network*. Luxembourg, Office for Official Pubs. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2002:103E:0041:0054:EN:PDF> (assessed: 01.08.2013).
14. *Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States, of the one part, and Georgia, of the other part: Brussels, 02 December 2010*. 2011. London, Stationery Office. Available at: <http://ec.europa.eu/world/agreements/prepareCreateTreatiesWorkspace/treatiesGeneralData.do?step=0&redirect=true&treatyId=8821> (assessed: 04.08.2013).
15. Common Aviation Area Agreement between the European Union and its Member States and the Republic of Moldova. 2012. *Official Journal — European Union Legislation L. 55*, 3–37. Available at: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/doc/common_aviation_area_agreement_between_moldova_and_eu_ms.pdf (assessed: 04.08.2013).
16. European Commission. 2001. *Action programme on the creation of the single European sky and proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council laying down the framework for the creation of the single European sky*. Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2001:0123:FIN:EN:PDF> (assessed: 01.08.2013).
17. European Commission. 2009. *International aviation. Azerbaijan*. Available at: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/azerbaijan_en.htm (assessed: 04.08.2013).
18. European Commission. 2010. *EU and Turkey initial civil aviation agreement*. Press release IP/10/369. Available at: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-369_en.htm?locale=en (assessed: 01.08.2013).
19. European Council. 2000. *Presidency conclusions: European Council, Lisbon, 23 and 24 March 2000*. [Europe], European Council. Available at: http://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_en.htm (assessed: 01.08.2013).

20. European Court of Justice. 2002. *Commission of the European Communities v United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Opinion of Advocate General Tizzano — CASES C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472V98, C-475/98 AND C-476/98*. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61998CC0466:EN:PDF> (assessed: 02.08.2013).

21. European Parliament and the Council of the European Union. 2008. *Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community (Text with EEA relevance)*. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:008:0003:0021:EN:PDF> (assessed: 06.08.2013).

22. European Union. 2008. *Consolidated versions of the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union*. Luxembourg, Office for Official Publications of the European Communities. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:115:0047:0199:en:PDF> (assessed: 02.08.2013).

23. Goldhirsch L.B. 1988. *The Warsaw Convention annotated: a legal handbook*. Dordrecht, Nijhoff.

24. Great Britain. 2011. *Air Transport Agreement between the European Community and its Member States, of the one part, and the United States of America, of the other part, Brussels, 25 April 2007: with amending protocol, Luxembourg, 24 June 2010*. London, Stationery Office. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:134:0004:0041:EN:PDF> (assessed: 01.08.2013).

25. Havel B.F. 1997. *In search of open skies: law and policy for a new era in international aviation: a comparative study of airline deregulation in the United States and the European Union*. The Hague, Kluwer Law International.

26. *International Air Services Transit Agreement, signed at Chicago on 7 December 1944 (Transit Agreement)*. Available at: <http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944b.pdf> (assessed: 09.08.2013).

27. International Commission for Air Navigation. *International convention relating to the regulation of aerial navigation dated October 13, 1919: with the annexes to the convention and protocols of proposed amendments*. Washington, U.S. Govt. Print. Off. Available at: http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf (accessed: 20.08.2013).

28. Rauh C., Schneider G. 2013. There is No such Thing as a Free Open Sky: Financial Markets and the Struggle over European Competences in International Air Transport. *JCMS: Journal of Common Market Studies*, vol. 51, no. 66, pp. 1124–1140.

29. Richards J. 1999. Toward a Positive Theory of International Institutions: Regulating International Aviation Markets. *International Organization*, vol. 53, no. 11, pp. 1–37.

30. World Trade Organization. 2012. *Protocol of accession of the Russian Federation to WTO*. Available at: URL: http://www.wto.org/english/thewto_e/acc_e/completeacc_e.htm (assessed: 08.08.2013).