

## ОСОБЛИВОСТІ СТАНОВЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ СПОЛУЧЕНЬ У РАМКАХ ЄС У ПЕРІОД 1987–1997 РОКІВ

Гаврилова Ю. Ю.,

аспірант Інституту законодавства ВРУ

Статтю присвячено одному з найбільш складних питань сучасного міжнародного права – створенню єдиного правового регулювання при використанні повторного простору. Саме від того, які ідеї закладаються для майбутнього розвитку такого регулювання, залежить ефективність таких норм у майбутньому, особливо це стосується функціонального регулювання повітряного простору.

**Ключові слова:** міжнародні повітряні сполучення, повітряний простір, ЄС, функціональний повітряний простір.

Статья посвящена одному из наиболее сложных вопросов современного международного права – созданию единого правового регулирования при использовании повторного пространства. Именно от того, какие идеи закладываются для будущего развития такого регулирования, зависит эффективность таких норм в будущем, особенно это касается функционального регулирования воздушного пространства.

**Ключевые слова:** международные воздушные сообщения, воздушное пространство, ЕС, функциональный воздушное пространство.

This article is devoted to one of the most complex issues of modern international law - creating a single regulatory space by using repeated. It is on what the ideas are laid for the future development of the regulation, determine the effectiveness of such rules in the future, especially the functional regulation of the airspace.

**Keywords:** international air transport, air space, the EU, the functional airspace.

Особлива увага до досвіду Європейського Союзу щодо лібералізації регулювання міжнародних повітряних сполучень пояснюється наступними обставинами. Не дивлячись на відсутність прогресу в досягненні універсальної багатосторонньої угоди з питань міжнародних повітряних сполучень, вельми ефективними і перспективними є зусилля держав у багатосторонньому регулюванні повітряних сполучень на регіональному рівні. У цьому напрямі саме державам-членам ЄС вдалося добитися найбільших успіхів і, очевидно, їх досвід не може не представляти цінність для інших держав, які мають намір провести реформу правового регулювання цієї сфери.

Для дослідження було обрано період у десять років, протягом якого було закладено основи правового регулювання використання повітряного простору ЄС.

Мета статті полягає у встановленні та аналізі особливостей становлення правового регулювання міжнародних повітряних сполучень у рамках ЄС в період з 1987 по 1997 роки.

Предмет дослідження – законодавчі акти ЄС, які регулювали використання повітряного простору з 1987 по 1997 роки.

Основна ідея, яка виникла у рамках ЄС щодо правового регулювання повітряного простору, стала ідея про єдине європейське небо, яке доповнювало б єдиний ринок і єдину євровалюту. У цьому контексті європейський повітряний простір (єдине європейське небо) – не просто умовне найменування частини повітряного простору, а намір надати цій частині спеціального статусу, що відрізняється від статусу суверенного повітряного простору європейських держав і в той же час не співпадаючої зі статусом відкритого повітряного простору вже з тієї причини, що розташоване над сухопутною і водною територією держав. Такий функціональний підхід до повітряного простору свого часу вже створили учас-

ники Конвенції про співпрацю у сфері аеронавігації і спільної організації і забезпечення обслуговування повітряного руху у верхньому повітряному просторі Західної Європи (Брюссель, 1960 р.).

Учасники Конвенції ввели поняття «повітряний простір Західної Європи», як кумулятивне, що є сувою суверенних повітряних просторів відповідних європейських держав.

Із введенням режиму простору загального користування в ЄС 01 січня 1993 р. були скасовані всі двосторонні договори щодо діяльності повітряного транспорту. Це означало, що держави ЄС отримали право здійснювати повітряні сполучення в загальному просторі без отримання попереднього дозволу з боку інших держав Євросоюзу. При цьому держави ЄС не позбавляються своєї території, залишаються суб'єктами міжнародного права і учасниками Конвенції Чикаго 1944 р. Часткове обмеження їх суверенітету, звичайно, відбулося, але воно носить винятково функціональний характер, слугує вирішенню загальних завдань держав ЄС [1].

Основи правового регулювання міжнародних повітряних сполучень у рамках Європейського Союзу були закладені ще в Договорі про заснування Європейського Економічного Співтовариства, підписаному в Римі у 1957 р. Договір закріпив, що Співтовариство ставить своїм завданням сприяти, шляхом створення спільного ринку і прогресуючого зближення економічної політики держав-членів, гармонійному розвитку економічної діяльності у всьому Співтоваристві, безперервному і збалансованому зростанню, зростаючій стабільності, прискореному підвищенню рівня життя і тіснішим зв'язкам між державами, які воно об'єднує.

Римський договір 1957 р. містив спеціальний розділ, присвячений свободі надання послуг у сфері транспорту. У зв'язку з недостатньо чітким формулюванням п. 2 ст. 84 протягом деякого часу вважало-

ся, що даний пункт виключає застосування до морського і повітряного транспорту. Проте подібна точка зору була спростована у рішеннях Суду ЄС 1974 р. і 1986 р.

Так, у рішенні 1974 р. у справі Комісії проти Французької Республіки (справа «французьких моряків») Суд ЄС ухвалив, що загальні положення Римського договору (наприклад, положення, що стосуються вільного руху осіб, свободи заснування і економічної діяльності) розповсюджуються на морський і повітряний транспорт, як і на інші види транспорту [2]. У рішенні 1986 р. у справі «Нувель Фронт'єр», Суд ЄС зазначив, що до загальних положень Римського договору, які автоматично розповсюджуються на повітряний транспорт, належать також правила про конкуренцію [3].

Таким чином, Римським договором 1957 р. і подальшою судовою практикою було встановлено, що відносно повітряного транспорту відповідне рішення Ради ЄС необхідне лише для застосування розділу «Транспорт», тобто положень Договору, безпосередньо пов'язаних зі свободою надання авіатранспортних послуг.

Слід зазначити, що до середини 1980-х рр. Рада ЄС практично не робила серйозних кроків у напрямку створення системи правового регулювання, що забезпечувала б вільне надання послуг у сфері повітряного транспорту. Дана обставина була, перш за все, обумовлена прагненням держав-членів зберегти національний статус цього стратегічно важливого виду транспорту [4]. Реальний прогрес у лібералізації регулювання повітряних сполучень в рамках Європейського Союзу намітився в кінці 1987 р., коли Радою ЄС був прийнятий так званий перший «пакет» документів. При чому така активізація діяльності Ради була зумовлена причинами як економічного, так і правового характеру.

Однією з головних економічних причин був вплив політики дерегулювання повітряного транспорту, що проводиться США з кінця 1970х рр. [5] У результаті цієї політики посилилися позиції американських авіапідприємств на міжнародних, і в тому числі на європейських ринках авіаперевезень, і перед державами-членами ЄС постала проблема підвищення конкурентоспроможності власної авіатранспортної галузі. Причини правового характеру були пов'язані зі змінами, внесеними до Римського договору в 1986 р. Відповідно до даних змін тоді ще Співтовариство повинно було вживати заходів для поступового створення внутрішнього ринку до 31 грудня 1992 р. [6]

Цей внутрішній ринок повинен бути простором без внутрішніх кордонів, в якому забезпечується вільний рух товарів, осіб, послуг і капіталів [7]. Цілком природно, що без модернізації регулювання різних видів транспорту було б важко забезпечити повну реалізацію цих чотирьох основних «свобод». Окрім цього, в Римському договорі 1957 р. було змінено положення, що стосується застосування до

повітряного транспорту розділу «Транспорт». У п. 2 ст. 84 Договору замість принципу одноголосності був введений принцип кваліфікованої більшості голосів, що певною мірою полегшило ухвалення Радою ЄС рішень з приводу свободи надання авіатранспортних послуг [7] і відповідно порядку та особливостей використання повітряного простору над ЄС.

Перший «пакет» документів з лібералізації повітряного транспорту в рамках Європейського Союзу, прийнятий Радою 14 грудня 1987 р., включав Директиву № 87/601 «Про тарифи при регулярних повітряних сполученнях між державами-членами» [8], Рішення № 87/602 «Про розподіл провізних ємкостей літаків для пасажирських перевезень між авіапідприємствами, що здійснюють регулярні повітряні сполучення між державами-членами, і про доступ авіапідприємств до регулярних авіаліній між державами-членами» [9], Регламент № 3975/87 «Про порядок застосування правил щодо конкуренції авіапідприємств» [10] і Регламент № 3976/87 «Про застосування п. 3 ст. 85 Договорів про заснування ЄЕС, до окремих категорій угод і картельної практики у сфері повітряного транспорту» [11].

Наступним етапом в створенні системи правового регулювання, що забезпечує вільне надання авіатранспортних послуг в рамках ЄС, стало ухвалення Радою ЄС у липні 1990 р. «другого пакету» документів з лібералізації повітряного транспорту. До нього увійшли Регламент № 2342/90 «Про тарифи при регулярних повітряних сполученнях» [12] і Регламент № 2343/90 «Про доступ авіапідприємств до регулярних авіаліній усередині Співтовариства і про розподіл провізних ємкостей літаків для пасажирських перевезень між авіапідприємствами, що здійснюють регулярні повітряні сполучення між державами-членами» [13].

Разом з правовими актами другого «пакету», в цей же період Радою ЄС був прийнятий ще цілий ряд важливих документів в питаннях повітряних сполучень між державами-членами. Зокрема, були врегульовані порядок використання автоматизованих систем бронювання [14], порядок виконання вантажних авіаперевезень [15], встановлені загальні правила виплати компенсацій при відмові в посадці на борт при регулярних повітряних сполученнях [16].

Положення «другого пакету» документів з лібералізації повітряного транспорту, що мали перехідний характер, діяли до кінця 1992 р. З 01 січня 1993 р. набули чинності правові акти «третього пакету», що законодавчо завершили становлення єдиного авіатранспортного ринку в рамках Європейського Союзу. До складу «третього пакету» документів з лібералізації повітряного транспорту увійшли Регламент Ради № 2407/92 «Про ліцензування авіаперевізників» [17], Регламент Ради № 2408/92 «Про доступ авіаперевізників Співтовариства на внутрішні повітряні лінії в середині Співтовариства» [18] і Регламент Ради №

2409/92 «Про тарифи і ставки на авіаперевезення» [19], які надали авіапідприємствам майже повну свободу відносно доступу до ринку, обсягів перевезень і ціноутворення. Певний час були обмежені лише каботажні авіаперевезення.

Таким чином, за порівняно невеликий період часу – з 1987 по 1997 рік – у рамках ЄС пройшов процес практично повної лібералізації правового регулювання міжнародних повітряних сполучень.

Проведений аналіз даного процесу дозволяє зробити наступні висновки:

1. Лібералізація регулювання міжнародних повітряних сполучень в рамках ЄС характеризується *поетапним* зменшенням державного контролю. Після кожного етапу лібералізації проводилася оцінка результатів, досягнутих в ході реалізації положень відповідних правових актів, і лише потім робилися подальші кроки. Завдяки цьому в рамках ЄС вдалося уникнути масштабних негативних наслідків встановлення режиму «відкритого неба» і побудувати систему правового регулювання міжнародних повітряних сполучень, що відповідає інтересам окремих держав-членів ЄС, авіапідприємств і споживачів (користувачів) авіатранспортних послуг.

2. З розвитком процесу лібералізації повітряного транспорту змінювалися і правові засоби, за допомогою яких досягалися бажані результати. Якщо на першому етапі лібералізації правові акти Ради ЄС мали форму директив, то в подальшому для

вирішення відповідних завдань переважно приймалися регламенти. Таким чином використовувався спочатку «м'який стиль» регулювання, що допускав обмежене втручання у внутрідержавні правопорядки і значну свободу держав-членів відносно реалізації приписів правових актів [20], поступово змінювався конкретнішими нормами, що детально регламентують поведінку суб'єктів.

3. Паралельно з багатосторонньою лібералізацією правового регулювання міжнародних повітряних сполучень в рамках Європейського Союзу, що проходила шляхом ухвалення органами ЄС відповідних правових актів, обов'язкових для всіх держав-членів, тривав процес лібералізації повітряного транспорту на двосторонньому рівні між окремими державами-членами. У літературі навіть висловлювалася думка, що в цьому напрямі набагато більших успіхів вдалося досягти за допомогою двосторонніх угод про повітряне сполучення, що укладаються державами-членами ЄС, чим за допомогою правових актів ЄС [21]. Проте на сьогоднішній день міжнародні повітряні сполучення, що здійснюються в межах Європейського Союзу, повністю регулюються правом ЄС. Двосторонні угоди, укладені державами-членами ЄС між собою, діють лише в частині, що стосується авіаперевезень, які здійснюються авіапідприємством однієї з держав-членів між територіями іншої держави-члена і третьої держави.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Balfour John. European Community Air Law. – Butterworths : London, Dublin, Edinburgh. – 2005.
2. Case 167/73, Commission Of (He European Communities V. The Republic Of France. // European Court Reports. – 1974. – P. 359.
3. Joint Cases 209-213/84. // European Court Reports. – 1986. – P. 1425.
4. Топорнин Б. Н. Европейское Право. – М. : Юристъ. 1998. – С. 95.
5. Вигго Батлер, Роберт У. Пул-мл. Деретулирование авиатранспорта: незавершенная революция <http://www.inliberty.ru/library/study/2452/>
6. The Single European Act and the road toward the Treaty of the European Union (1986-1992) // <http://www.historiasiglo20.org/europe/acta.htm>
7. Single European Act Of 28 February 1986. // Official Journal Of The European Communities. – №. L169. – 29.06.1987.
8. Council Directive № 87/601 On Fares For Scheduled Air Services Between Member States, 14.12.1987. // Official Journal Of The European Communities. – № L374. – 31.12.1987. – P. 12.
9. Council Decision № 87/602 On The Sharing Of Passenger Capacity Between Air Carriers On Scheduled Air Services Between Member States, 14.12.1987. // Official Journal Of The European Communities. – № L374. – 31.12.1987. – P. 19.
10. Council Regulation № 3975/37 Laying Down The Procedure For The Application Of The Rules On Competition To Undertakings In The Airtransport Sector, 14.12.1987. // Official Journal Of The European Communities. – № L374. – 31.12.1987. – P. 1.
11. Council Regulation № 3976/87 On The Application Of Article 85(3) Of The Treaty Lo Certain Categories Of Agreement And Concerted Practices In The Air Transport Sector, 14.12.1987. // Official Journal Of The European Communities. – № L374. – 31.12.1987. – P. 9.
12. Council Regulation № 2342/90 On Fares For Scheduled Air Services, 24.07.1990. // Official Journal Of The European Communities. – № L217. – 11.08.1990. – P. 1.
13. Council Regulation №. 2343/90 On Access For Air Carriers To Scheduled Intra-Community Air Services Routes And On The Sharing Of Passenger Capacity Between Air Carriers On Scheduled Air Services Between Member Slates, 24.07.1990. // Official Journal Of The European Communities. – № L217. – 11.08.1990. – P. 8.

14. Council Regulation № 2299/89 On A Code Of Conduct For Computerized Reservation Systems. // Official Journal Of The European Communities. – № L220. – 29.07.1989. – P. 1.
15. Council Regulation № 294/91 On The Operation Of Air Cargo Services Between Member States. – 01.02.1991. // Official Journal Of The European Communities. – № L36. – 08.02.1991. – P. 1.
16. Council Regulation № 295/91 Establishing Common Rules For A Denied-Boarding Compensation System In Scheduled Air Transport. 07.02.1991. // Official Journal Of The European Communities. – № L36.08.02.1991. – P. 5.
17. Council Regulation № 2407/92 On Licensing Of Air Carriers. 23.07.1992. // Official Journal Of The European Communities. – № L240. – 24.08.1992. – P. 1.
18. Council Regulation № 2408/92 On Access For Community Air Carriers To Intra-Community Air Routes. 23.07.1992. // Official Journal Of The European Communities. – № L240. – 24.08.1992. – P. 8.
19. Council Regulation № 2409/92 On Fares And Rates For Air Services. 23.07.1992. // Official Journal Of The European Communities. – № L240. – 24.08.1992. – P. 15.
20. Craig P., De Burca G. eu Law. – Oxford university press, 1998. – P. 105.
21. Adkins B. Air Transport And EC Competition Law. – London : Sweet & Maxwell. – 1994.