Додаток Г

до п.п. 3.6

**МІНІСТЕРСВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Навчально-науковий юридичний інститут

КАФЕДРА ГОСПОДАРСЬКОГО, ПОВІТРЯНОГО ТА КОСМІЧНОГО ПРАВА

**КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ**

З дисципліни «Актуальні питання функціонування транспортної системи ЄС»

за напрямом (спеціальністю) 081 «Право»

 Укладач (і): к.ю.н., доцент, Корнєєв Ю.В

 Конспект лекцій розглянутий та схвалений

 на засіданні кафедри господарського,

 повітряного та космічного права

 Протокол №\_\_\_\_ від «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_2017р.

 Завідувач кафедри

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Юлдашев С.О.

ЛЕКЦІЯ № 1

Тема лекції: **Вступ до транспортного права Європейського Союзу**

**План лекції**

**1.Вступ до навчальної дисципліни «Транспортне право Європейського Союзу».**

**2.Загальні поняття та особливості транспорту ЄС.**

**3. .Історія становлення транспортного права ЄС.**

**Література:**

1. Европейское право: Учеб. для ВУЗов / Под общ. ред. д-ра юрид. наук, проф. Энгина Л.М. –М., 2008.
2. Кернз В. Вступ до права Європейського Союзу: Навч. посіб.: Пер. з англ. / Наук. ред. С.В.Ісакович, А.С.Метюшев. – К.: Знання, КОО, 2012. -381с.
3. Татам А. Право Європейського Союзу: Підручник / Пер. з англ. – К., 1998. - 424с.
4. Топорнин Б.Н. Европейское право: Учеб. –М., 1999.
5. Гнатовський М. Концепція “європейського правового простору” в контексті проблем європейської інтеграції // Право україни. – 2003. – № 1. - С. 133-135.
6. Ковальова О. Зближення законодавства Європейського Союзу з правовими системами держав-кандидатів на вступ до ЄС // Право України. – 2003. - № 9. – С. 138-142.
7. Баймуратов М.О., Максименко С.В. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу: політико-правовий аналіз // Право України. – 2001. - № 10. – С.101.
8. Забігайло В. Шлях України до Європейського Союзу: виконання зобов’язань за Угодою про партнерство і співробітництво в сфері політико-правової реформи та гармонізації права. – К.: UEPLAC, 2000. – с.7.

**Зміст лекції**

**1.Вступ до навчальної дисципліни «Транспортне право Європейського Союзу».**

Європейський вектор зовнішньої політики України сьогодні вже не лише плани на майбутнє. Процеси глобалізації та інтернаціоналізації охопили нашу країну з моменту проголошення незалежності.

Серед провідних напрямків розвитку української економіки не останнє місце займає транспортна галузь, адже Україна займає стратегічне з географічної точки зору місце в Європі і є визнаною як транзитна держава.

Спеціалісти в різних сферах, пов’язаних з транспортною системою, повинні сьогодні володіти не лише знаннями власного законодавства, а також орієнтуватись на складному ринку міжнародних та внутрішньо європейських перевезень.

Дисципліна “Транспортне право Європейського Союзу” включає в себе широке коло як теоретичних, так і практичних питань, що стосуються національно-правових та специфічних міжнародно-правових інструментів, які забезпечують функціонування транспортної політики Європейських Співтовариств, регулюють їх відносини в транспортній галузі з країнами-членами та узагальнюють досвід європейських держав в галузі розвитку транспортної інфраструктури.

Предмет курсу – транспортне право Європейського Союзу – як самостійна галузь права ЄС має комплексну правову природу. Вона поєднує в собі риси, характерні як для міжнародного, так і для національного права, містить норми різних галузей та правових інститутів (адміністративне, цивільне, трудове, екологічне, митне, податкове право та ін..).

Складну правову природу має і організація Європейський Союзу, що включає в себе три інших організації (Європейське співтовариство, Європейське об’єднання вугілля та сталі, Європейське об’єднання з атомної енергії).

Створений на підставі міжнародних угод та згідно з основними принципами міжнародного права, Європейський Союз на даному етапі функціонування має ознаки міжнародної організації, конфедерації та федерації. Це зумовлене наявністю у Союзу досить широких владних повноважень, що були добровільно передані європейським інституціям з боку держав-членів.

Складний характер юридичної природи Європейського союзу та процедури співробітництва держав в його межах зумовлює і особливості даного курсу.

Загальна направленість дисципліни “Транспортне право Європейського Союзу” орієнтована на вивчення студентами економічних, правових та соціально-культурних аспектів співробітництва європейських держав в галузі транспорту, теоретичних та практичних проблем цього процесу, а також можливих шляхів їх вирішення.

Зв’язок дисципліни “Транспортне право Європейського Союзу” із суміжними дисциплінами та її місце в навчальному процесі обумовлені попереднім вивченням студентами програмного матеріалу дисциплін “Міжнародне публічне право”, “Фінансове право”, “Конституційне право зарубіжних країн”, “Міжнародне приватне право”, “Право Європейського Союзу”, “Транспортне право”, що сприяє систематизації знань під час вивчення дисципліни “Транспортне право Європейського Союзу” та допомагає сприймати їх як цілісну систему.

**2.Загальні поняття та особливості транспорту ЄС.**

Транспорт - це найбільший сектор економіки, який забезпечує близько 10% ВВП ЄС. У Європі, за даними Європейської дорожньої федерації на 2008 р., працівники тільки автотранспортної галузі становили близько 17,5 - 18,0 млн чоловік, 65% з них працювали на наземному транспорті (в який включають залізниці й автошляхи, внутрішні водні шляхи), 2% були зайняті на морському транспорті, 5% - в авіаційному. Ще 29% працювали у допоміжних або суміжних сферах: у вантажно-розвантажувальних роботах, зберіганні, транспортних і туристичних агентствах. Середній зростання пасажирських перевезень у 1995-2008 рр. склав 1,9% в рік, а зростання вантажних перевезень за той же період - 2,9% в рік.

Відмітна особливість транспорту як галузі матеріального виробництва полягає в тому, що він не створює нових матеріальних цінностей і тому не збільшує багатства суспільства. Його продукція - діяльність по територіальному переміщенню вантажів або людей2. Крім того, транспорт самим безпосереднім і вельми суттєвим чином впливає на переміщення речей і населення: на міграцію, торгівлю, робочу силу. Величезна соціальна та економічна залежність від цього сектора господарювання визначила нагальну потребу у створенні особливої ***"загальної транспортної політики.***Транспортна політика була проголошена одним з важливих напрямів співпраці Співтовариства ще в Римському договорі 1957 р. Це було обумовлено тим, що саме в Римському договорі 1957 р. була поставлена задача створення спільного ринку в рамках ЄЕС, а без належного розвитку співробітництва в галузі транспорту вільний рух людей і товарів не представляється можливим.

Як у вітчизняній, так і в зарубіжній доктрині, демонструється два основних підходу до дефилированию поняття ***транспорт.***У першому випадку, категорія "транспорт" буде сприйматися як різновид сервісу - підприємницької діяльності з надання послуг з перевезення товарів та (або) вантажів; в цьому випадку мова буде йти про професійному транспорті. Тому тут діють принципи свободи надання послуг - одного з найважливіших фундаментальних свобод в ЄС, і це є головне напрям транспортної політики ЄС. З 1 січня 1993 р. ліцензія ЄС повністю замінила національні ліцензії, що видаються раніше державами іноземним перевізникам. У другому випадку, транспорт буде виступати засобом пересування, що належить громадянам чи підприємствам на праві власності. У цьому випадку мова буде йти про власному транспорті.

Так чи інакше, транспортні послуги можливі при наявності таких засобів виробництва, як транспортні засоби та транспортна інфраструктура (шляхи і термінали).

"Транспорт" у першому з зазначених значень підпадає під дію принципів спільного ринку ЄС, що гарантують свободу підприємницької діяльності фізичним і юридичним особам на всій території інтеграційного об'єднання.

**3.Історія становлення транспортного права ЄС**

Поставлена задача лібералізації перевезень між державами-членами, не мала практичного рішення до середини 1980-х рр.., а кількість джерел транспортного права ЄС було вкрай незначним. Транспорт в момент створення ЄЕС потрапив в "секторну політику Співтовариства. Однак, якщо в таких сферах економічного розвитку країн ЄС, як промисловість або енергетика, механізми регулювання та інтеграції ЄС виступали в основному в якості додаткових заходів до національних пріоритетів, сільське господарство і транспорт планувалися як політика Співтовариства, спрямована на фактичну заміну національних механізмів регулирования1. У 1962 р. Комісією був розроблений спеціальний план необхідних заходів. Рада відхилив цей план. "Загальну" транспортну політику сформувати не вийшло. Як, втім, і сам "загальний ринок ЄС, який у формально-юридичному сенсі повністю набув чинності лише з 1 січня 1993 р. Створення єдиного економічного простору передбачало і наявність "єдиного ринку транспортних послуг. Саме це завдання і повинна була виконати транспортна політика ЄС. Але ця задача виявилася не такою простою як за обсягом, так і за коштами рішення.

Чому ж держави - члени ЄС так пасивно ставилися до регулювання транспортних проблем? Справа в тому, що ця сфера національної інфраструктури завжди була в монопольному становищі - звідси і небажання урядів здійснювати гармонізацію та уніфікацію режиму транспортного сектора. Ці "природні монополії" поступово зживають себе.

Після підписання та вступу в силу Єдиного європейського акта лібералізація транспорту почалася більш інтенсивно.

Європейською радою в Гетеборзі в червні 2001 р. була прийнята так звана "Біла книга - Європейська транспортна політика на період до 2010 року: час рішень". "Біла книга" являє собою збірник документів і пропозицій Європейської комісії зі зміцнення зв'язків між різними видами транспорту, надання населенню необхідних високоякісних і безпечних транспортних послуг і містить близько 60 розробок щодо розвитку транспортної політики в європейських країнах. Прийнятий документ був покликаний змінити до 2010 р. співвідношення видів транспорту шляхом пожвавлення залізниць, сприяння морського транспорту і транспорту на внутрішніх водних шляхах і з'єднання різних видів транспорту, а також включав в себе план дій, спрямованих на поліпшення якості транспортного парку Європи.

Влітку 2006 р. Європейська Комісія схвалила перегляд середньострокових перспектив розвитку транспорту в ЄС та представила "Білу книгу", в якій зроблено акцент на загальні для всіх країн ЄС підходи і спільний діалог з проблем транспорту. Документ також містить план розвитку галузі до 2020 р. 1 Слід зазначити, що до 2020 р. на здійснення тільки проектів ЄС у галузі розвитку ТЕЫ-Т планувалося виділити, в загальній складності, близько 600 млрд євро - цифра величезна. Європейська Комісія вперше поставила потреби споживачів у центр своєї стратегії і запропонувала заходи для виконання цього завдання. Комісія також пропонує стратегію, спрямовану на поступовий розрив взаємозв'язку між постійним зростанням транспорту та економічним зростанням, щоб знизити вплив на навколишнє середовище і запобігання утворення заторів на дорогах, зберігаючи при цьому економічну конкурентоспроможність ЄС.

28 березня 2011 р. у Брюсселі Європейська рада ухвалила чергову "Білу книгу - дорожню карту переходу Єдиної європейської транспортної зони до конкурентної та енергоефективної транспортній системі", що містить положення про заходи, необхідні для переходу до конкурентної низьковуглецевої економіки до 2050 р.

Серед бажаних досяжних ефектів - результатів реалізації, зазначених у документі завдань:

- відсутність машин, що виконують традиційне паливо, в містах;

-досягнення показника в 40% по використанню палива з низьким вмістом вуглецю (вугілля) в авіації, принаймні на 40% зниження викидів від судноплавства;

- зміщення на 50% питомої ваги пасажирських та вантажних перевезень на середні дистанції з автомобільного транспорту на залізничний і водний;

- скорочення до середини століття (до 2050 р.) за допомогою перелічених заходів транспортних викидів в атмосферу на 60%.

Як було зазначено раніше, транспортний сектор є частиною спільного ринку. У рамках транспортної політики ЄС ця частина ринку регулюється спеціальними нормами, які встановлюють Європейський парламент і Рада.

Сьогодні дані норми спільно з положеннями розд. VI "Транспорт" частини третьої Договору про функціонування ЄС є джерелами формується у системі права ЄС субінститута - транспортного права.

Однак з інтеграцією транспортної в Співтоваристві держави-члени не поспішали, незважаючи на те, що вже в Римському договорі 1957 р. був спеціальний розділ "Транспорт", в якому на співтовариство покладався обов'язок координації національних заходів держав-членів у сфері транспорту. Норми цього розділу і склали основу правового регулювання політики в галузі транспорту на території ЄС. Ці положення зберегли практично первозданний вигляд, сформувавши однойменний розд. VI "Транспорт" Договору про функціонування ЄС. І все ж в розділ Маастрихтського договору, присвячений транспорту, були внесені деякі зміни. Так, на сферу транспортної політики було поширено голосування кваліфікованою більшістю, а питання безпеки перевезень увійшли до компетенції Ради. У частину третю Договору про функціонування ЄС був також включений окремий розд. XVI, присвячений створення транс'європейських мереж, який сьогодні має важливе значення для регулювання сфери транспорту. У ньому регулюється інтеграційна роль транспортного сектора у вирішенні проблем розвитку єдиної регіональної економіки ЄС.

ЛЕКЦІЯ № 2

Тема лекції: **Поняття транспортного права Європейського Союзу та зміст транспортної політики ЄС**

**План лекції**

1. **Поняття права Європейського Союзу та його правова природа.**

**2.Компетенція ЄС у сфері транспортної інтеграції та кооперації.**

 **3.Обсяг повноважень ЄС у галузі транспортної політики**

**Література:**

1. Европейское право: Учеб. для ВУЗов / Под общ. ред. д-ра юрид. наук, проф. Энгина Л.М. –М., 2008.
2. Кернз В. Вступ до права Європейського Союзу: Навч. посіб.: Пер. з англ. / Наук. ред. С.В.Ісакович, А.С.Метюшев. – К.: Знання, КОО, 2012. -381с.
3. Татам А. Право Європейського Союзу: Підручник / Пер. з англ. – К., 1998. - 424с.
4. Топорнин Б.Н. Европейское право: Учеб. –М., 1999.
5. Гнатовський М. Концепція “європейського правового простору” в контексті проблем європейської інтеграції // Право україни. – 2003. – № 1. - С. 133-135.
6. Ковальова О. Зближення законодавства Європейського Союзу з правовими системами держав-кандидатів на вступ до ЄС // Право України. – 2003. - № 9. – С. 138-142.
7. Баймуратов М.О., Максименко С.В. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу: політико-правовий аналіз // Право України. – 2001. - № 10. – С.101.
8. Забігайло В. Шлях України до Європейського Союзу: виконання зобов’язань за Угодою про партнерство і співробітництво в сфері політико-правової реформи та гармонізації права. – К.: UEPLAC, 2000. – с.7.

**Зміст лекції**

**1.Поняття права Європейського Союзу та його правова природа.**

В більшості джерел іноземної навчальної та наукової літератури, присвяченої міжнародному або європейському праву можна знайти наступне визначення права Європейського Союзу : « право ЄС – це норми, які незалежно від джерела їх походження , спрямовані на регулювання діяльності й політики Європейського Союзу» ( В.Кернз). Згідно з концепцією європейських науковців поряд з терміном «право ЄС» може вживатись також термін «право Співтовариства», який використовувався до створення Європейського Союзу. Сьогодні ці два терміни можна використовувати як взаємозамінні.

Російська правова думка стоїть на іншій позиції. Ентін Л.М. вважає, що термін «європейське право» використовується для позначення сукупності правових норм, які регулюють взаємовідносини, що складаються в рамках європейських інтеграційних об’єднань, в рамках Європейських співтовариств та Європейського Союзу. При цьому важливо мати на увазі, що право Співтовариств та право ЄС – з багатьох сторін співпадають, але не є ідентичними поняттями. Під європейським правом розуміється система юридичних норм, що створюються у зв’язку з утворенням та функціонуванням Європейських Співтовариств та Європейського Союзу та діють і застосовуються у відповідності зі статутними угодами та загальними принципами права. Європейське право складається з трьох складових :

право Європейських Співтовариств;

право Європейського Союзу, що застосовується в межах другого та третього стовпа;

норми Європейської конвенції про захист прав людини та її основних свобод.

Серед українських правознавців панує така позиція щодо права ЄС: право Європейського Союзу – це сукупність правових норм, які регулюють процеси європейської інтеграції, здійснюваної в межах Європейського Союзу.Економічна інтеграція не може успішно розвиватися без належної правової основи. Такою основою є право Європейського Союзу.

Право Євросоюзу поділяється на первинне і вторинне. До первинного права Європейського Союзу належать норми міжнародних угод, які становлять правову основу для функціонування всіх структур, що формують Євросоюз. Вторинне право Європейського Союзу являє собою більш складну підсистему норм. До нього відносять норми, закріплені :

в актах органів Євросоюзу,

у міжнародних угодах, що уклали між собою європейські співтовариства та інші суб’єкти міжнародного права.

Вторинне право Європейського Союзу не повинне суперечити первинному праву Євросоюзу, яке є основою правопорядку Європейського Союзу. Система права Євросоюзу ще перебуває на етапі становлення. Але вже нині можна виокремити такі її складові, як галузі та інститути.

До галузей права Європейського Союзу належать сукупність правових норм, які визначають :

правове становище Євросоюзу;

правове регулювання внутрішнього ринку;

торговельне та комерційне право,

право конкуренції;

право охорони навколишнього середовища;

право щодо державних замовлень;

трудове право;

право зовнішніх зносин тощо.

Що стосується інститутів права Європейського Союзу, то можна говорити про два їх види.

По-перше, це інститути, що є спільними для всієї системи права Євросоюзу. До них належать:

визнання,

правонаступництво,

відповідальність.

Окрім цього, у кожній з галузей права Європейського Союзу формуються свої інститути. Наприклад, в межах правового регулювання внутрішнього ринку Євросоюзу діють такі інститути, як :

свобода пересування товарів,

вільний рух людей,

свобода економічної діяльності та надання послуг,

вільний рух капіталів.

До згаданих галузей права Євросоюзу треба додати також групи норм, що регулюють європейську інтеграцію у сфері мирного використання атомної енергії. У цій сфері так званої секторної інтеграції склалися та діють окремі нормативні масиви в рамках Євратому.

Характеристика системи права Євросоюзу буде неповною, якщо не звернути уваги на таку її особливість: галузі та інститути права Євросоюзу, як правило, не охоплюють цілком правовідносини в тій чи іншій сфері правового регулювання, а лише доповнюють відповідні галузі національного права держав-членів.

Винятком із цього правил є такі галузі:

норми, що визначають правове становище Євросоюзу,

право конкуренції та право зовнішніх зносин Євросоюзу.

Будь-яка стратегія зближення законодавства третіх країн, включаючи Україну, з правом Євросоюзу повинна враховувати цю особливість системи права Європейського Союзу.

За своєю юридичною природою право Європейського Союзу становить особливу, третю систему права, яка діє поряд з міжнародним та національним правом.

**2.Компетенція ЄС у сфері транспортної інтеграції та кооперації**

Компетенція ЄС у сфері транспортної інтеграції та кооперації досить обширна:

- ЄС визначає загальні правила міждержавних транспортних перевезень;

- формує умови надання транспортних послуг перевізникам-нерезидентам в країнах ЄС;

- визначає заходи транспортної безпеки;

- визначає ліцензійний порядок надання транспортних послуг (наприклад, на залізничному транспорті) і т. д.

***Спільна транспортна політика***здійснюється шляхом координації зусиль держав-членів. Така координація відноситься до предметів спільного ведення" ЄС і його учасників. У Договорі про функціонування ЄС викладена компетенція держав у процесі регулювання власних транспортних політик. Йдеться:

1) про скасування будь-якої дискримінації, що полягає в застосуванні транспортними агентствами різних тарифів і різних умов при перевезеннях одного і того ж товару і по одним і тим же транспортним шляхах залежно від країни походження або призначення перевезених товарів (п. 1 ст. 95);

2) про заборону застосування державою-членом до транспортних операцій, здійснюваних в межах ЄС, тарифів та умов, що містять елемент підтримки чи захисту в інтересах одного або декількох певних підприємств або галузей промисловості, якщо це не санкціоновано Комісією (п. 1 ст. 96).

Розвиток транспортної системи ЄС стикається з рядом серйозних проблем, що значно знижують її ефективність:

- транспортна перевантаженість деяких територій та напрямків і, перш за все, автомобільних магістралей. Ця ж проблема має безпосереднє відношення до залізничної мережі, міських дорогах, аеропортів і спричиняє суттєві економічні втрати, зниження якості життя населення, а також одночасне погіршення транспортного забезпечення ряду периферійних територій;

- транспортна аварійність;

- побоювання шкідливого впливу на навколишнє середовище, здоров'я населення і змінюється климат1; Сьогодні в ЄС є позначення, так звані екологічні знаки, не тільки для продуктів екологічно чистого сільського господарства, споживання побутовою технікою енергії і води, але навіть для витрат пального і емісії транспортними засобами (див. Директиву 99/94/ЄС);

- значне споживання невідновлюваних ресурсів, наприклад, нафтопродуктів.

Сьогодні спільна транспортна політика ЄС базується на принципах лібералізації й гармонізації. За допомогою встановлення єдиних правил діяльності в рамках спільного ринку ліквідуються перепони і розходження, що існують в транспортному законодавстві держав - членів ЄС. Виправданість вживаються у цьому напрямку зусиль ЄС визначається значимістю перевезень, як найважливішою складовою розвиненої економіки. Останні часто стають джерелом проблем і суперечок, особливо з питань зайнятості та бюджетних відрахувань.

Що ж стосується питання бюджетування і фіску на транспорті, то він особливо актуальний у ЄС. Постійна підтримка інфраструктури за рахунок водіїв - це джерело соціального невдоволення. Чому потрібно приділяти увагу підтримки вже побудованих доріг? Тому що один євро, вкладений в підтримку автодоріг, еквівалентний двом-трьом євро, вкладених в ремонт автомобілів. Тому для ЄС підтримувати дороги рентабельно, ніж підтримувати автомобілі.

У Європі вважається, що це достатня підстава для того, щоб автомобілісти платили за добре підтримувані дороги, так як даний платіж дешевше, ніж ремонт автомобіля, що експлуатується в поганих дорожніх умовах. Багато підприємців ЄС вважають таку мотивацію аргументом, що використовуються органами ЄС для створення більшого бюджету "в суспільних інтересах". Тобто основною проблемою є прийняття або неприйняття концепції "плати за інфраструктуру": кожен користувач транспортної інфраструктури шкодить суспільству шумом і забрудненнями, які виробляє його транспортний засіб, тому повинен цьому суспільству заплатити суму, яка покриє вартість пошкодженої інфраструктури та навколишнього середовища. Слід зазначити, що близько третини податків на транспорт витрачається власне на розвиток транспорту-дві третини європейських транспортних податків вже йдуть в загальний бюджет. У відповідності з положеннями Договору про функціонування ЄС різні збори, які стягуються з транспортних засобів при перетині кордонів на додаток до транспортних тарифів, не повинні перевищувати розумного рівня, приймаючи в розрахунок вже вироблені у зв'язку з цим фактичні витрати (ст. 97).

**3.Обсяг повноважень ЄС у галузі транспортної політики**

Обсяг повноважень ЄС у галузі транспортної політики полягає у наступному:

- встановлення загальних правил, застосовних до міжнародних транспортних перевезень, надісланих з території або направляються на територію держави-члена або перетинають територію однієї або декількох держав-членів;

- умови, на яких нерезиденти, які представляють транспортні послуги, можуть надавати їх на території держави-члена;

- заходи по підвищенню безпеки на транспорті та всі інші необхідні положення.

Однак не всі види транспорту спочатку піддаються регулюванню "союзними органами" ЄС, а лише ті, які вважалися найбільш важливими в контексті спільного ринку Співтовариства: ***автомобільний, залізничний***і ***внутрішній водний.***Всі інші види знаходяться у сфері компетенції держав-членів, хоча Рада ЄС і має право прийняти якісь регулятивні заходи, але зовсім не зобов'язаний це робити.

**ЛЕКЦІЯ № 3**

**Тема лекції: Організаційно-правові засади спільної діяльності держав-членів ЄС у галузі повітряного транспорту**

**План лекції**

**1.Формування єдиного європейського повітряного простору*.***

**2.Особливість повітряного права ЄС.**

**3.Змішані перевезення.**

**Література:**

1. Европейское право: Учеб. для ВУЗов / Под общ. ред. д-ра юрид. наук, проф. Энгина Л.М. –М., 2008.
2. Кернз В. Вступ до права Європейського Союзу: Навч. посіб.: Пер. з англ. / Наук. ред. С.В.Ісакович, А.С.Метюшев. – К.: Знання, КОО, 2012. -381с.
3. Татам А. Право Європейського Союзу: Підручник / Пер. з англ. – К., 1998. - 424с.
4. Топорнин Б.Н. Европейское право: Учеб. –М., 1999.
5. Гнатовський М. Концепція “європейського правового простору” в контексті проблем європейської інтеграції // Право україни. – 2003. – № 1. - С. 133-135.
6. Ковальова О. Зближення законодавства Європейського Союзу з правовими системами держав-кандидатів на вступ до ЄС // Право України. – 2003. - № 9. – С. 138-142.
7. Баймуратов М.О., Максименко С.В. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу: політико-правовий аналіз // Право України. – 2001. - № 10. – С.101.
8. Забігайло В. Шлях України до Європейського Союзу: виконання зобов’язань за Угодою про партнерство і співробітництво в сфері політико-правової реформи та гармонізації права. – К.: UEPLAC, 2000. – с.7.

**Зміст лекції**

1. **Формування єдиного європейського повітряного простору*.***

Головною перевагою повітряного транспорту є те, що це найшвидший вид транспорту, однак він має незначну вантажопідйомність. Правовий режим повітряних перевезень в більшій частині визначається міжнародним правом. Ще Чиказька конвенція про міжнародної цивільної авіації 1944 р. встановила принципи співробітництва держав у галузі міжнародних польотів, перевезень вантажів і пасажирів. Конвенцією була також заснована Міжнародна організація цивільної авіації. Міжнародним правом керується і ЄС.

Формування єдиного європейського повітряного простору було розпочато в 1978 р., коли Рада Європи виробив перелік пріоритетних напрямів у сфері повітряних повідомлень: лібералізація повітряних вантажних перевезень, реалізація свободи економічної діяльності на повітряному транспорті, визнання дипломів та інших офіційних свідоцтв про кваліфікації авіаційного персоналу, поліпшення регіонального повітряного сполучення, надання допомоги при авіаційних подіях, гармонізація технічних стандартів і норм льотної придатності, а також умов праці на повітряному транспорті і т. д. В додаток до цього в 1979 р. Комісія ЄС приймає (1-й) Меморандум про повітряне сполучення, в якому підкреслювалася важливість підвищення ринкових почав у організації ринку повітряних перевезень.

Підсумки реалізації цього документа були підведені в 1984 р. в (2-м) Меморандумі "Успіхи на шляху втілення в життя загальної політики в галузі повітряного сполучення", у якому була викладена комплексна програма розвитку ринку повітряного транспорту. У 1987 р. Комісія ЄС запропонувала заходи щодо її реалізації, у яких передбачалося підтримку справедливих умов конкуренції на ринку повітряних перевезень, упорядкування тарифів на транспортні слуги і введення раціональної системи завантаження повітряного транспорту. У 1990 р.

Рада ЄС ухвалює другий пакет заходів для подальшої лібералізації повітряних перевезень, а в 1993 р. ним був схвалений третій пакет заходів у вигляді п'яти регламентів, які закріпили вільне ціноутворення на повітряні перевезення і повну лібералізацію повітряних перевезень авіапідприємствами держав - членів ЄС з 1 квітня 1997 р. У результаті виникло європейське "відкрите небо". Його правова база була доповнена актами про уніфікацію технічних вимог до обладнання і систем управління повітряним рухом, гармонізації порядку аварійного оповіщення та інформування про інші події, що впливають на безпеку польотів, правил уніфікації підстав відповідальності повітряних перевізників при авиапроисшествиях, а також заходами з обмеження критеріїв, що допускають картельні угоди і картельну практику на ринку повітряних перевезень.

Новий етап у проведенні політики "відкритого неба" і лібералізації повітряних перевезень був покладений документом Європейської комісії від 1 грудня 1999 р. "Створення єдиного європейського повітряного простору". У ньому повітряний простір держав - членів ЄС оголошувалося як спільний ресурс, що підлягає найбільш раціональному використанню у спільних інтересах. Першочерговим завданням визнавалася реформа управління повітряним рухом, прийняття заходів по підвищенню безпеки польотів і забезпечення взаємоузгодженості діяльності військової та цивільної авіації. 30 листопада 2001 р. Європейська комісія вносить програму дій по створенню єдиного європейського повітряного простору, яка містить перелік концептуальних заходів, необхідних для його створення в Європі до 31 грудня 2004 р. Остаточне ж рішення всіх питань, пов'язаних з європейським "відкритим небом" намічалося вирішити до 2010 р. Так, були прийняті Директива ЄС № 255/2010 від 25 березня 2010 р. про встановлення загальних правил управління повітряним рухом та Директива ЄС № 1070/2009, що вносять зміни до положення Директиви ЄС № 549/2004, Директиви ЄС № 550/2004, Директиви ЄС № 551/2004 та Директиви ЄС № 552/2004 щодо поліпшення продуктивності і сталого розвитку європейської авіаційної системи.

Основні зусилля ЄС спрямовані на реформування системи обслуговування повітряного руху в єдиному європейському повітряному просторі. У цих цілях введена єдина система сертифікації спеціалізованих організацій, які здійснюють інспекторські перевірки відповідних органів, встановлено єдині правила їх ліцензування, визначена структура та порядок використання повітряного простору в єдиному європейському повітряному просторі.

У праві ЄС число джерел власне повітряного права незначно, так як у відповідності зі ст. 100 Договору про функціонування ЄС Союз не зобов'язаний видавати положення з питань повітряного транспорту.

Принцип вільного надання послуг розкритий для повітряного права ЄС у Регламенті 2343/90М про доступ повітряних перевізників до регулярних лініях в межах Співтовариства та розподіл обсягів перевезень пасажирів між авіаперевізниками на регулярних лініях і державами-членами. Документ скасував виключні права окремих авіапідприємств на польоти в повітряному просторі ЄС.

Правом Союзу встановлено пільговий режим злиття і картелів авіакомпаній.

1. **Особливість повітряного права ЄС.**

Особливістю повітряного права ЄС є правила про відповідальність повітряних перевізників, встановлення цін на авіаквитки, шумових обмеження до повітряним суднам, посадкових смуг, уніфікації технічних вимог та адміністративних процедур.

Величезне значення також на сьогоднішній день з числа міжнародно-правових актів має Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. (Монреальська конвенція). Учасниками Конвенції є США, Японія, Канада, країни ЄС та інші держави. З набранням чинності Конвенції в міжнародному повітряному праві стався якісний зсув у бік уніфікації правового регулювання відповідних відносин. Основними причинами прийняття Конвенції з'явилися надто низькі порівняно з сьогоднішніми суспільними та економічними стандартами межі відповідальності Варшавської системи, проблема тривалих розглядів, шкодять діловій репутації повітряного транспорту в цілому, збільшення різними державами меж відповідальності, необхідність консолідації всього наявного конвенційного механізму з питань повітряних перевезень, а також обліку напрямків сформованої міжнародної практики1.

Монреальська конвенція являє собою єдиний правовий акт, заснований на принципі повного відшкодування шкоди, який увібрав в себе весь накопичений досвід правового регулювання міжнародних авіаперевезень. Керуючись цим принципом, Конвенція взагалі не передбачає яких-небудь меж відповідальності перевізника за смерть чи тілесні ушкодження пассажира1.

В даний час в рамках Юридичного комітету Міжнародної організації цивільної авіації ведеться робота з підготовки тексту нової конвенції про відповідальність перед третіми особами на поверхні за шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами.

Раніше безпосереднє правове регулювання авіаперевезень в рамках ЄС здійснювалося на підставі Регламенту Ради № 2407/92 про ліцензування транспортних авіакомпаній, Регламенту Ради № 2408/92 про доступ транспортних авіакомпаній Спільноти на авіалінії всередині Спільноти, Регламенту Ради № 2409/92, а також інших правових актів.

У жовтні 2008 р. всі три регламенту втратили силу і замінені єдиним Регламентом Ради № 1008/2008 про загальні правила надання повітряних послуг у співтоваристві.

Правове регулювання виконуваних авіапідприємствами ЄС перевезень за межі ЄС здійснюється на підставі двосторонніх угод членів ЄС з третіми державами, які містять традиційне умова про "переважне володіння та фактичний контроль". Разом з тим Комісією ЄС неодноразово робилися спроби, спрямовані на зміну змісту цієї умови. Зокрема, державам-членам пропонувалося включати в угоди положення про те, що зважаючи на їх правових зобов'язань як членів ЄС переважне володіння та ефективний контроль над призначуваними ними авіапідприємствами можуть здійснюватися будь-якою з держав - членів ЄС або його громадянами та юридичними лицами3. Позитивний результат все ж не був отриманий.

Лише 5 листопада 2002 р. Суд ЄС визнав, що включення державами-членами в свої угоди про повітряне сполучення з третіми державами умови про переважне володіння та фактичний контроль" над призначуваними ними авіапідприємствами є порушенням ст. 43 Римського договору 1957 р. (ст. 49 Договору про функціонування ЄС).

Таким чином, було визначено, що уніфіковані норми ЄС, що регламентують порядок здійснення авіаперевезень в межах Союзу, підлягають застосуванню і при здійсненні авіаперевезень по повітряних лініях, які виходять за межі ЄС, що свідчить про розширення сфери дії норм ЄС. Однак спроби поволі поширити нові правила ЄС на перевізників з третіх країн прямо порушують положення Чиказької конвенції 1944 р., що стосуються рівності можливостей при здійсненні міжнародних повітряних сполучень.

Підсумки Всесвітньої авіатранспортної конференції ІКАО 2003 р. показали, що в цілому більшість країн готові "з розумінням ставитися до прагнення окремих держав перейти до практики розширеного транскордонного володіння авіаперевізниками та контролю за їх діяльністю та призначення авіаперевізників на основі критерію основного місця діяльності за умови, що будуть збережені чіткі межі компетенції та контролю у сфері регулювання безпеки польотів та авіаційної безпеки".

Однак проблема взаємовідносин членів ЄС з третіми країнами не вичерпується лише положенням "про переважне володіння та фактичний контроль".

Аж до 2004 р. в правовій системі ЄС були відсутні уніфіковані правові норми, які чітко визначають суб'єкта (або ЄС в цілому, або держави - члени ЄС), правомочного від імені ЄС укладати договори авіаперевезення з третіми країнами. Лише 29 квітня 2004 р. прийнятий Регламент № 847/2004 про переговори та імплементації угод між державами-членами та третіми країнами в галузі авіаційних послуг, покликаний вирішити проблему розмежування компетенції ЄС та держав-членів з питань укладення відповідних договорів.

В цілях забезпечення більшої безпеки авіаперевезень ЄС прийняті такі правові акти: Регламент № 2320/2002, визначає загальні правила у сфері безпеки цивільної авіації; Регламент № 785/2004 від 21 квітня 2004 р. про вимоги страхування для повітряних перевізників та операторів повітряного флоту.

З 5 квітня 2006 р. на території ЄС також діє Директива Європейського парламенту та Ради 2006/23/ЄС про ліцензії Співтовариства для контролерів авіаперевезень. Цей важливий для повітряного права ЄС документ передбачає механізм взаємного визнання ліцензій контролерів авіаперевезень і визначає загальні правила щодо діяльності стажистів контролерів авіаперевезень.

Крім того, 30 березня 2008 р. набула чинності угода про лібералізацію авіаперевезень між США і ЄС (Угода першого етапу - ***англ.***First Stage Agreement). Угода передбачає, що кожна європейська авіакомпанія зможе здійснювати рейси в будь-яке місто США, але не між ними, з будь-якого аеропорту ЄС, а не тільки зі своєї країни, як сьогодні. Авіакомпанії США, в свою чергу, отримали право на польоти з США в будь-європейський аеропорт, а також між ними. У травні 2008 р. стартував другий етап переговорів. 25 травня 2010 р. він закінчився підписанням Угоди другого етапу (англ. The Second Stage Agreement). Угода другого етапу передбачив можливості для подальшого розвитку, у тому числі додаткових інвестицій і доступу до ринків, а також зміцнило основи нормативного співпраці в таких сферах, як забезпечення безпеки, в тому числі навколишнього середовища. Угода другого етапу було остаточно схвалено 24 червня 2010 р.

Ці дві угоди являють собою важливі кроки на шляху нормалізації міжнародної авіаційної промисловості. Кінцевою метою ЄС є створення вільного трансатлантичного повітряного простору: єдиного ринку авіаперевезень між ЄС і США, вільного потоку інвестицій і взаємного доступу на внутрішні ринки.

І, нарешті, слід згадати, що в рамках регіонального об'єднання в ЄС діють кодекси поведінки стосовно автоматизованих систем бронювання. Сьогодні все більше авіаційних квитків збувається за допомогою сучасних систем, які надають інформацію про розклад рейсів авіаперевізників, вільних місцях і тарифах, і з допомогою яких споживачі можуть здійснювати бронювання авіатранспортних послуг.

**3.Змішані перевезення.**Змішані (інтермодальні перевезення - використання по черзі кількох видів транспорту для переміщення вантажу. Змішані перевезення можна не тільки всередині ЄС, але і з іншими країнами.

Розрізняють наступні види змішаних перевезень:

1) контейнерні перевезення - перевезення автопоїздів, напівпричепів та знімних кузовів на спеціалізованих платформах прискореними маршрутними поїздами. Комбінований транспорт забезпечує поставку інтегрованої транспортної одиниці в системі з використанням залізничного транспорту на головному відтинку дороги, а автомобільного - тільки в процесі перевезення транспортної одиниці від постачальника до терміналу і з кінцевого терміналу до одержувача;

2) національні оператори або їх дочірні фірми - такі організації виконують транспортні послуги всередині країни та міжнародні перевезення комплексно.

У країнах ЄС не існує єдиної організаційної структури, за якої здійснювалися б операції комбінованим транспортом.

Нормативним правовим актом, регулюючим змішані перевезення в державах - членах ЄС, є Директива 92/106/ЄЕС про встановлення загальних правил для деяких видів змішаної перевезення вантажів між державами-членами. Згідно з цим документом змішані перевезення - це перевезення вантажів між державами-членами дорогами, залізницею, внутрішнім водним шляхам і морях, а також і пересадочним польотом.

В цілях здійснення контролю згідно з Директивою необхідно вказувати в транспортному документі станції, де здійснюється завантаження або розвантаження, з метою подальшої передачі інформації зацікавленим сторонам з допомогою об'єднаних інформаційних мереж, спільного використання високотехнологічного обладнання зв'язку і контролю за просуванням вантажів залізницею і автотранспортними компаніями.

**ЛЕКЦІЯ № 4**

**Тема лекції: Організаційно-правові засади спільної діяльності держав-членів ЄС у галузі морського транспорту**

**План лекції**

**1.Внутрішній водний транспорт.**

**2.Морська політика Європейського Союзу.**

**3. Основні напрями Морської політики ЄС**

**Література:**

1. Европейское право: Учеб. для ВУЗов / Под общ. ред. д-ра юрид. наук, проф. Энгина Л.М. –М., 2008.
2. Кернз В. Вступ до права Європейського Союзу: Навч. посіб.: Пер. з англ. / Наук. ред. С.В.Ісакович, А.С.Метюшев. – К.: Знання, КОО, 2012. -381с.
3. Татам А. Право Європейського Союзу: Підручник / Пер. з англ. – К., 1998. - 424с.
4. Топорнин Б.Н. Европейское право: Учеб. –М., 1999.
5. Гнатовський М. Концепція “європейського правового простору” в контексті проблем європейської інтеграції // Право україни. – 2003. – № 1. - С. 133-135.
6. Ковальова О. Зближення законодавства Європейського Союзу з правовими системами держав-кандидатів на вступ до ЄС // Право України. – 2003. - № 9. – С. 138-142.
7. Баймуратов М.О., Максименко С.В. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу: політико-правовий аналіз // Право України. – 2001. - № 10. – С.101.

**Зміст лекції**

1. **Внутрішній водний транспорт.**

Слід зазначити, що частка капіталовкладень у внутрішній водний транспорт, в усьому обсязі інвестицій у розвиток мережі ТЕ1Ч-Т, становить лише 1,5%, тоді як у залізні дороги - 66%. Таке співвідношення негативно впливає на бажане ефективне рівновага між різними видами транспорту. Тоді як, на думку фахівців, є заходи, що не потребують великих коштів, здатних виявитися дуже корисними для галузі внутрішнього судноплавства. Серед хороших прикладів таких заходів логічно називаються, в першу чергу, полегшення доступу до інформаційних і комунікаційних систем з борту суден. Створення річкових інформаційних служб також, безумовно, внесе значний внесок у підвищення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту. Що в свою чергу буде сприяти підвищенню ефективності і безпеки транспортних операцій.

Звичайно ж, річкові перевізники не здатні конкурувати з іншими видами транспорту, наприклад, і з-за відсутності належних інтермодальних логістичних рішень. Вони не можуть залучати нові види вантажів, такі як контейнери. Проте навіть і на цих ринках є позитивні приклади компаній ЄС, які успішно працюють у нових сегментах ринку. Крім того, внутрішній водний транспорт є одним з найбільш економічних видів транспорту. Так, з документів ЄС випливає, що на відстань 1 км при витраті 1 л пального можна перевезти таку кількість вантажів автомобільним транспортом - 50 т, залізницею - 97 т, річковим транспортом - 127 т.

До незаперечних переваг внутрішнього водного транспорту слід віднести його високу безпеку в порівнянні з іншими видами транспорту, особливо в зіставленні з обсягом перевезених вантажів і часткою аварій. І, нарешті, це один з найбільш екологічно чистих видів транспорту.

Саме тому сучасне внутрішнє судноплавство ЄС стабільно розвивається після значної стагнації і регулюється на сьогоднішній день наступними основними актами:

o загальноєвропейське Угоду про найважливіших внутрішніх водних шляхах міжнародного значення - передбачає відкриття національних водних шляхів для міжнародного судноплавства;

o Регламент 718/1999 про політику Співтовариства в області пропускної здатності флоту в цілях стимулювання внутрішнього водного транспорту - поширює свою дію на судна, що здійснюють перевезення вантажів по внутрішнім водним шляхам між двома пунктами у державах-членах. Документ вводить загальні для держав-членів вимоги до тоннажу суден, правила реєстрації суден, а також передбачає створення в державах-членах спеціальних фондів для фінансової підтримки розвитку внутрішнього водного транспорту;

o Директива 96/75/ЄС про систему фрахтування та розцінок в Співтоваристві для національного і міжнародного внутрішнього водного транспорту - містить початку свободи Договору щодо ціни контрактів на надання послуг з перевезення внутрішнім водним транспортом;

o Директива Європейського парламенту та Ради 2006/87/ЄС, що встановлює технічні вимоги для суден внутрішнього водного транспорту.

Найбільш перспективним сегментом ринку в найближчі роки вважають перевезення річка-море. Ця система перевезень володіє великим потенціалом щодо контейнерних перевезень, так і в традиційних сегментах ринку перевезень масових вантажів. У результаті триваючої глобалізації торгівлі, структура транспортного ринку змінюється, інтермодальність стає нормою, і комбінація перевезень внутрішнім водним транспортом з іншими видами транспорту стає все більш і більш популярною. Одночасно з цим транспортні процеси стають більш тривалими і комплексними. Інтеграція морського транспорту в єдину логістичну ланцюг за допомогою включення річкових перевезень дозволяє перевізникам задовольняти зростаючий попит на свої послуги. Для подальшого розвитку внутрішнього водного транспорту і зміни існуючого розподілу перевезень між різними видами транспорту необхідний зацікавлений підхід з індивідуальним розглядом різних видів перевезень.

У Роттердамської декларації заявлено, що створення сучасної, екологічною і ефективної мережі - обов'язкова умова для забезпечення подальшого розвитку внутрішнього водного транспорту та для поліпшення перевезень річка-море.

**2.Морська політика Європейського Союзу.**

Європейська комісія оприлюднила положення про розвиток морського транспорту ЄС аж до 2018 р. У документі наголошується, що 90% всього обсягу вантажоперевезень між Європою та іншими частинами світу припадає на морський транспорт. У загальному обсязі зовнішньоторговельного вантажообігу з третіми країнами, за даними Європейського інституту статистики, частка морських перевезень становить в імпорті близько 87%, в експорті - 66%, між країнами ЄС - близько 30%. Особливо важливе значення зовнішньоторговельні перевезення мають для Великобританії, Данії, Греції, Іспанії і Португалії. Таким чином, надання послуг за допомогою морського транспорту є необхідною умовою в справі успішної конкуренції між державами - членами ЄС та іншими країнами світу.

Судноплавна політика ЄС характеризується наступними пріоритетними напрямками розвитку:

- захист вільного доступу на світовий фрахтовий ринок, що забезпечує необхідні переваги ЄС, залежить від морської торгівлі;

- заохочення справедливої конкуренції на світовому ринку транспортних послуг з метою гарантії в перспективі необхідного рівня підприємництва;

- посилення конкурентоспроможності флоту держав - членів ЄС, що покликана забезпечити гарантії його виживання;

- поліпшення умов найму і праці моряків;

- вдосконалення стандартів рятування на морі та захисту навколишнього середовища.

Із загального контексту взаємодії і переплетення перерахованих напрямків морської політики не вибиваються і положення Директиви 98/18/ЄС, присвячені стандартам безпеки для пасажирських суден.

Для реалізації поставлених морський політикою ЄС цілей і завдань розроблено ряд рекомендацій. У стратегічному документі "Морська політика до 2018 року" згадується про необхідність вироблення привабливою моделі для підвищення якості морських перевезень і надійності операторів в Європі, одночасно приділяючи увагу вирішенню фінансових проблем. Крім того, не останнє місце займає завдання підвищення привабливості морських професій і відкриття кар'єрних перспектив в морському секторі. Для цього необхідно підтримувати роботу морських організацій із захисту прав моряків. Крім глобальних проблем міжнародного співробітництва, з якими стикається морський сектор, розвиток технологій, систем безпеки і портів, особлива увага приділяється пошуку раціональних екологічних рішень на морському транспорті.

Треба сказати, що в основу сучасної європейської морської стратегії і значною мірою в основу формується морської політики ЄС було покладено екологічний підхід, або як його ще називають у науковій літературі, екосистемного підходу. Таке положення справ є логічним з причини того, що політика ЄС щодо навколишнього середовища вже протягом кількох десятиліть є одним з пріоритетних напрямів.

Не настільки віддалена передісторія морської політики ЄС така. Перші нормативні акти, що переслідують інтеграційні цілі з'явилися відносно недавно. Серед них незначна кількість Регламентів та Директив, присвячених питанням вільного надання послуг, застосування антимонопольного законодавства до підприємств морського транспорту, вільного пересування працівників морського транспорту, працевлаштування, зайнятості моряків, а також безпеки пасажирських суден та суден та портових споруд.

Що стосується сучасного етапу розвитку морської політики ЄС, то слід згадати про те, що у період з 2006 по 2007 р. був відзначений серйозними дискусіями з приводу прийняття нового пакета законів для морського транспорту. Згоди між Європейським парламентом і Радою ЄС вдалося досягти далеко не з усіх питань. Так, всі держави, за винятком Мальти, висловилися за створення портової інспекції для контролю за державною приналежністю судів. У підсумку Рада ЄС погодився заснувати постійно діючий незалежний орган з розслідування аварій на морі, а також схвалив пропозиції, що стосуються правил відповідальності транспортних компаній перед пасажирами.

30 червня 2007 р. завершився ініційований Європейською комісією річний процес обговорення державами - членами ЄС, усіма зацікавленими сторонами - приватними особами, неурядовими організаціями, національними та регіональними органами, науковими співтовариствами - майбутньої "цілісної" морської політики ЄС.

25-26 червня 2003 р. на міністерському нараді, що пройшла в Бремені, була прийнята спільна декларація Гельсінської комісії (ХЕЛКОМ) і Комісії по захисту морського середовища Північно-Східної Атлантики (ОСПАР). В декларації була висловлена підтримка пропозицією Європейської комісії з вироблення Європейської морської стратегії, заснованої на екосистемному підході. В розділі декларації, названому "До Європейської морської стратегії", презюмировалась необхідність інтеграції в більш широких областях, ніж ті, якими займаються ХЕЛКОМ і ОСПАР.

На думку розробників декларації, Європейська морська стратегія повинна охоплювати "всі моря навколо Європи", або "Європейські моря", включаючи Балтійське, Чорне, Середземне моря, північно-східну частину Атлантичного океану і навіть Північний Льодовитий океан, який, на думку специалистов2, географічно дуже складно віднести до "Європейських морів". Останнє може прямо вплинути на інтереси арктичних держав, і, в першу чергу, Росії.

На офіційному сайті Європейської комісії розташовується інформація про те, що площа морських просторів, що перебувають під юрисдикцією держав - членів ЄС, більше, ніж їх земна територія. Включаючи віддалені регіони, зазначається далі, "морська територія ЄС (maritime territory of the European Union) найбільша у світі". На думку російських вчених, континентальний шельф прибережних держав не є державною територією, тому говорити про "морський території" ЄС як про "найбільшого в світі" юридично невірно.

У декларації також особливо віталося широко підтриманий ЄС в цілому пропозицію про те, щоб великі райони Атлантики далеко від берегів цих держав повинні бути визнані "особливо вразливими морськими районами" (ОУМР). Таким чином, геополітична боротьба за Атлантику триває, але тепер політико-правовими методами.

Віталося в декларації і пропозицію деяких західноєвропейських держав - членів ЄС оголосити Балтійське море ОУМР. В обґрунтування своєї позиції країни-ініціатори заявили, що таке призначення здійснене в якості частини процесу, в якому належним чином враховані всі технічні аспекти, зазначені в керівництві з таким призначенням, що міститься в Резолюції А. 927 (22), прийнятої на Асамблеї Міжнародної морської організації1.

Таким чином, Балтика розглядається ЄС як своєрідний полігон для відпрацювання Європейської морської стратегії. Ґрунтуючись на завданнях охорони Балтійського моря, прибережні країни регіону під егідою ХЕЛКОМ розробляли Балтійський план дій на період до 2020 р., який повинен стати їхнім внеском у Європейську морську стратегію.

На думку ж ряду країн, в тому числі і Росії, а також ряду спеціалізованих міжнародних організацій позначення Балтійського моря ОУМР суперечить Конвенції ООН з морського права 1982 р., конкретно її п. 6 ст. 211.

Безумовно, питання екології та її захисту покликані грати у сучасному світі дуже велику роль. Проте екологічні проблеми таять у собі небезпеку використання їх в цілях витіснення конкурентів у такій традиційно жорсткої області міжнародного бізнесу, до якої відноситься торговельне судноплавство. У цьому сенсі прямо стосувалося російські інтереси оголошення Балтійського моря "особливо вразливим морським районом" - наочний тому приклад. Ситуація з Балтійським морем фактично повторює аналогічну ситуацію 1970-80-х роках, коли країни "Спільного ринку" прагнули перетворити Північне море в "озеро ЄЕС"1.

**3. Основні напрями Морської політики ЄС**

Основні напрями Морської політики ЄС до 2018 р. визначено в "Стратегічних та рекомендованих цілях для морської транспортної політики ЄС". Основними "екологічними" цілями, визначеними в документі, є:

- скорочення викидів парникових газів від міжнародних перевезень;

- поліпшення екологічної якості морської води;

- управління судновими відходами та демонтаж судів;

- зниження оксидів сірки та оксидів азоту від судів;

- сприяння екологічному судноплавству.

Цілям розвитку індустрії морського каботажу покликані служити наступні, передбачені документом заходи:

- створення "європейського простору морського транспорту без бар'єрів";

- розвиток транс'європейських транспортних мереж;

- створення привабливих умов для морського каботажу.

Сьогодні ЄС стає одним з найважливіших учасників світової політики, цілком можливо виникнення ситуації, коли найбільш сильно політично і економічно просунуте інтеграційне об'єднання, яка купує вже в даний час все більшою мірою ознаки федерації, може реально ініціювати процес зміни існуючого в Світовому океані правопорядку, виробленого за останні півстоліття. Підтвердження тому лист на ім'я Генерального секретаря ООН від 20 грудня 2002 р. від заступника голови Європейської комісії. У цьому листі зазначається, що багато міжнародні норми, що регулюють морське судноплавство, а також норми міжнародного морського права у цілому в їх нинішньому стані являють собою баланс інтересів, що сформувалися кілька десятиліть, а то й століть тому. Було також зазначено, що Європейська комісія і держави - члени ЄС мають намір активно виступати в ООН, ІМО, інших міжнародних організаціях за перегляд норм міжнародного морського права.

**ЛЕКЦІЯ № 5**

**Тема лекції: Організаційно-правові засади спільної діяльності держав-членів ЄС у галузі залізничного транспорту**

**План лекції**

**1.Загальна характеристика залізничного транспорту ЄС.**

***2.*Основні напрямки політики у сфері залізничного транспорту.**

**Література:**

1. Европейское право: Учеб. для ВУЗов / Под общ. ред. д-ра юрид. наук, проф. Энгина Л.М. –М., 2008.
2. Кернз В. Вступ до права Європейського Союзу: Навч. посіб.: Пер. з англ. / Наук. ред. С.В.Ісакович, А.С.Метюшев. – К.: Знання, КОО, 2012. -381с.
3. Татам А. Право Європейського Союзу: Підручник / Пер. з англ. – К., 1998. - 424с.
4. Топорнин Б.Н. Европейское право: Учеб. –М., 1999.
5. Гнатовський М. Концепція “європейського правового простору” в контексті проблем європейської інтеграції // Право україни. – 2003. – № 1. - С. 133-135.
6. Ковальова О. Зближення законодавства Європейського Союзу з правовими системами держав-кандидатів на вступ до ЄС // Право України. – 2003. - № 9. – С. 138-142.
7. Баймуратов М.О., Максименко С.В. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу: політико-правовий аналіз // Право України. – 2001. - № 10. – С.101.
8. Забігайло В. Шлях України до Європейського Союзу: виконання зобов’язань за Угодою про партнерство і співробітництво в сфері політико-правової реформи та гармонізації права. – К.: UEPLAC, 2000. – с.7.

**Зміст лекції**

1. **Загальна характеристика залізничного транспорту ЄС.**Поступово знижуються обсяги перевезень залізничним транспортом, тому в більшості країн ЄС цей сектор є збитковим і фінансується державою. З цим пов'язано і "останнє місце", що відводиться "європейського залізничного права" серед інших підгалузей спільної транспортної політики.

В цілому регулювання діяльності у галузі залізничного транспорту в Європі багато в чому визначається не власне нормами "європейського права", а нормами традиційних міжнародних договорів, до яких належать: Бернські вантажні конвенції 1966 р. (КОТІФ) з Додатковою угодою 1966 р., і Угоду про міжнародному залізничному вантажному повідомленні 1998 р. (СМГС), з подальшим доповненням (МТТ).

І все ж на ЄС покладається завдання забезпечити дія принципів Спільного ринку стосовно цього виду транспорту. ЄС уніфікує моделі управління для єдиної системи залізничного транспорту. Держави - члени

ЄС самостійно розвивають мережі залізниць і забезпечують дотримання стандартів безпеки залізничними підприємствами. Згідно Директиви 91/440/ЄЕС під залізничним підприємством розуміється будь-яке державне або приватне підприємство, що має ліцензію, видану відповідно з чинним законодавством ЄС, основна діяльність якого полягає у наданні послуг з транспортування товарів і (або) пасажирів по залізницях за умови, що підприємство є транспортним.

Слід згадати ще одну важливу Директиви 2001/14/ЄС про розміщення потужностей залізничної інфраструктури, стягування плати за використання залізничної інфраструктури та сертифікації безпеки покликана забезпечувати гармонізацію загальних принципів оплати використання залізничних мереж, єдиного порядку експлуатації інфраструктури залізниць, а також систему контролю держав-членів цих установлень. Директива 2008/57/ЄС встановлює положення, що стосуються дозволу на введення в експлуатацію транспортних засобів залізниці. Вона являє собою переробку положень Директиви 2001/16/ЄС про експлуатаційної сумісності звичайних (традиційних) транс'європейських залізничних систем і Директиви 96/48/ЄС про експлуатаційної сумісності високошвидкісних транс'європейських залізничних систем. Раніше процедура дозволу на введення в експлуатацію регулювалася директиви 96/48/ЄС, що поширювалася на нові або поновлені частини залізничної системи та Директивою 2004/49/ЄС, що встановлювала основні вимоги і нові стандарти безпеки залізничних шляхів, що стосуються транспортних засобів, які вже перебувають в експлуатації.

Крім перелічених основних директив, які формують гармонізований залізничний пакет, сферу залізничних транспортних перевезень регулює низку нормативних актів, покликаних уніфікувати питання скасування окремих тарифних і нетарифних ограничений1, створення єдиної структури субсидування та інвестиційної діяльності та установи єдиного залізничного агентства з метою встановлення контролю за конкурентним середовищем.

1. **Основні напрямки політики у сфері залізничного транспорту.**

Фундаментальні тенденції розвитку в галузі правового регулювання залізничного сектора в ЄС полягають в усуненні всіх адміністративних, технічних, експлуатаційних, економічних і фізичних бар'єрів при перевезеннях в межах єдиної території ЄС. Це стає можливим завдяки цілеспрямованої і ефективної політики об'єднання та координації зусиль усіх держав - членів ЄС на основі гармонізації, стандартизації, системного планування і фінансування.

Основними напрямами політики у сфері залізничного транспорту є: створення єдиної системи управління перевезеннями і поїздами, комунікаційних та інформаційних мереж, загальних методів експлуатації та технічного утримання рухомого складу, уніфікованих тарифів на перевезення і т. д.

Згідно "Сценарієм залізничного бізнесу 2020 року" з часом ЄС зможе об'єднати 30 країн. Разом з тим очікується, що до 2020 р. обсяг пасажирських перевезень зросте на 40%, до рівня 7500 млрд пасажиро-км, і на 70% - у сфері вантажних перевезень, досягнувши 6000 млрд тонно-км. Таким чином, у 2020 р. обсяг залізничних перевезень в пасажирському повідомленні зросте майже в три рази, а у вантажному повідомленні - більш ніж у три рази, загальна протяжність залізничних ліній досягне до 2020 р. 15 тис. км.

Зазначені результати можуть бути досягнуті при виконанні наступних умов: 1) перевезення вантажів та пасажирів при мінімальній тривалості; 2) збільшення пропускної спроможності залізниць; 3) залучення та ефективне використання інвестицій; 4) більш висока ступінь безпеки; 5) скорочення енергоспоживання; 6) інтероперабельність, сутність якої полягає у створенні та забезпеченні умов для експлуатаційної та технічної інтеграції різних залізничних систем ЄС. Першим кроком у цьому напрямку стала реєстрація і введення в дію в грудні 2002 р. Технічних умов для високошвидкісних поїздів, підготовлених АЕР1 (Європейською асоціацією з інтероперабельності залізниць); 7) розробка законів, стандартів, правил, спрямованих на створення єдиних документів, що регулюють діяльність залізниць.

Таким чином, можна констатувати, що в області залізничного транспорту ЄС уніфікація права проявляється як за допомогою реалізації методу гармонізації, так і шляхом створення уніфікованих норм цивільного права.

**ЛЕКЦІЯ № 6**

**Тема лекції: Організаційно-правові засади спільної діяльності держав-членів ЄС у галузі автомобільного транспорту**

**План лекції**

1. **Загальна характеристика автомобільного транспорту ЄС.**
2. **Заходи ЄС по вдосконаленню діяльності автомобільного транспорту.**

**Література:**

1. Европейское право: Учеб. для ВУЗов / Под общ. ред. д-ра юрид. наук, проф. Энгина Л.М. –М., 2008.
2. Кернз В. Вступ до права Європейського Союзу: Навч. посіб.: Пер. з англ. / Наук. ред. С.В.Ісакович, А.С.Метюшев. – К.: Знання, КОО, 2012. -381с.
3. Татам А. Право Європейського Союзу: Підручник / Пер. з англ. – К., 1998. - 424с.
4. Топорнин Б.Н. Европейское право: Учеб. –М., 1999.
5. Гнатовський М. Концепція “європейського правового простору” в контексті проблем європейської інтеграції // Право україни. – 2003. – № 1. - С. 133-135.
6. Ковальова О. Зближення законодавства Європейського Союзу з правовими системами держав-кандидатів на вступ до ЄС // Право України. – 2003. - № 9. – С. 138-142.
7. Баймуратов М.О., Максименко С.В. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу: політико-правовий аналіз // Право України. – 2001. - № 10. – С.101.
8. Забігайло В. Шлях України до Європейського Союзу: виконання зобов’язань за Угодою про партнерство і співробітництво в сфері політико-правової реформи та гармонізації права. – К.: UEPLAC, 2000. – с.7.

**Зміст лекції**

**1.Загальна характеристика автомобільного транспорту ЄС.**

Щільність автошляхів в країнах ЄС за даними Євростату невпинно зростає. Перевезення автомобільним транспортом становлять 1,6% від ВВП і майже 2% від кількості робочих місць в ЄС. Середній зростання вантажних автомобільних перевезень становить 3,4% в рік, це трохи вище ВВП. Середньою дистанцією перевезення є приблизно 100 км. Вантажні автомобілі складають 30% від загального дорожнього руху. 95% компаній, що здійснюють автомобільні перевезення, є микрокомпаниями з менш ніж 10 співробітниками. Сьогодні близько 40% товарів перевозиться в ЄС автошляхами. За останню декаду інтенсивний ріст автодоріг відзначався в тих країнах, які отримували значні транспортні дотації ЄС. Серед них Португалія та Ірландія (майже в 4 рази), Греція (в 2,6 рази), Фінляндія (в 2,1 рази)1. Зусилля ЄС спрямовані, по-перше, на інтенсивне підвищення оперативності економіки, а, по-друге, на усунення нагальної проблеми транспортної перевантаженості окремих територій і напрямків. Ця проблема вперше спантеличила Європи на початку 1990-х рр. Сьогодні постійним транспортним витратам схильні близько 10% дорожньої мережі держав ЄС. Зростання перевантаження і відповідне збільшення транспортних заторів є основною причиною зниження ефективності функціонування загальноєвропейської транспортної системи, її економічної конкурентоспроможності, зростання кількості та тяжкості ДТП. За оцінками західних експертів лише прямі втрати, пов'язані з перевантаженістю автомобільних доріг складають в даний час 0,5% ВВП.

1. **Заходи ЄС по вдосконаленню діяльності автомобільного транспорту.**

ЄС у рамках спільної транспортної політики розробляє цілий ряд програм по вдосконаленню перевезень автотранспортом. Серед них:

o Intelligent Transport Systems (ITS) - застосування інфокомунікаційних технологій (інтелектуальні світлофори, системи оповіщення і т. д.). Фінансується державами-членами;

o Car-pooling - ініціативи по залученню вільних місць в автомобілях. Якщо в автомобілі більше однієї людини, то йому відкривається доступ на резервні (вільні) смуги в годину-пік;

o Car sharing - система невеликих автомобільних парків, керованих єдиним оператором. Фізичні особи орендують машини з цього парку за потреби;

o Parking manage ment - система оптимізації знаходження відповідного вільного місця для паркінгу з допомогою загальної електронної мережі;

o Cycling & walking - програма примусової заміни автомобілів на велосипеди і пішохідні зони пересування.

Беручи до уваги те, що автомобільний транспорт забезпечує еластичність, маневреність перевезень, безпосередню доставку вантажів, особливі зручності для вантажів, ЄС прагне гармонізувати законодавство в автомобільному секторі.

З 1989 р. усунутий контроль на кордонах держав-членів у сфері автомобільного та внутрішнього водного транспорту та скасовано процедуру проходження прикордонного контролю для автотранспортних засобів. Але незважаючи на те, що сьогодні можна говорити про вільне пересування в рамках єдиної території ЄС, не слід забувати, що ще недавно в державах - членах ЄС існувало, та й продовжує існувати безліч відмінностей у нормах, що регулюють використання автомобільного транспорту. Ці відмінності стосуються і максимальної швидкості руху, і максимальної ваги автомобілів, і дозволеного рівня алкоголю в крові водія і т. д. Саме тому сьогодні спостерігається інтенсифікація процесу гармонізації правового регулювання перевезень автомобільним транспортом у ЄС, яка здійснюється у сфері ліцензування, професійних вимог та трудових відносин, оподаткування, стандартів безопасности1.

Так, до створення ЄС у державах-членах існували власні системи ліцензування, документи яких діяли лише на території відповідної країни. Це позбавляло перевізників права доступу на ринки інших держав. Після утворення ЄС почалася гармонізація порядку видачі лицензий2, була проведена відміна квот і обмежень для громадян і підприємств держав - членів ЄС. Перша ліцензія Спільноти дає власникові право здійснювати транскордонні перевезення на всій території ЄС. З 1 січня 1993 р. ліцензія Спільноти повністю замінила національні ліцензії, видані раніше державами іноземним перевізникам. Ліцензії тепер стали застосовуватися тільки для комерційного вантажного автотранспорту. А з 2006 р. згідно з наведеним Директивою Європейського парламенту та Ради 2006/94/ЄС вичерпним переліком, перевезення цілого ряду товарів не вимагає ліцензування, як з боку держав-членів, так і з боку ЄС.

Відповідно до Директиви 72/166/ЄЕС від 24 квітня 1972 р. про зближення законодавства держав-членів стосовно страхування цивільної відповідальності при використанні автотранспортних засобів і розвитку страхування, у цій області повинні бути укладені угоди між страховими агентствами, існуючими в кожній з держав-членів. Ці норми з часом не раз змінювались та доповнювались. Останні зміни були встановлені спочатку Директивою Європейського парламенту та Ради 2000/26/ЄС, а потім і Директиви 2005/29/ЄС. Зокрема, вони торкнулися правил цивільної відповідальності при використанні автотранспортних засобів. 26 жовтня 2009 р. Директиви 72/166/ЄЕС і 2000/26/ЄС втратили силу і замінені Директивою 2009/103/ЄС від 27 жовтня 2009 р. Що стосується Директиви 2005/29/ЄС, то вона все ще продовжує діяти.

Згідно з цими угодами кожне з агентств гарантує відповідне страхове відшкодування збитків, завданих в результаті аварії транспортного засобу в країні, де зареєстровано підприємство перевізника.

Директива 96/53/ЄС від 25 липня 1996 р. встановлює для деяких експортних транспортних засобів, що переміщаються по ЄС, максимально допустимі розміри при національних і міжнародних перевезеннях максимально допустима вага при міжнародних перевезеннях. Крім того, директива закріпила положення, відповідно з яким заборона на експлуатацію автотранспорту на своїй території не може встановлюватися державою-членом, якщо технічні характеристики автотранспорту відповідають нормам ЄС, але не відповідають вимогам національного законодавства.

Існує ряд нормативних актів, які регулюють норми вихлопів газів, рівень створюваного шуму, стандарти скла заднього виду, види сертифікатів і систем гальм. Результати технічних перевірок автомобілів за цими стандартами мають визнаватися у всіх державах-членах. Так, на практиці принцип розширеної відповідальності виробників вперше був застосований у Директиві ЄС про автомобілі з вичерпаним терміном служби, у якій містяться положення про те, що автомобілі з вичерпаним терміном служби мають безкоштовно перевозити до місця їх утилізації. Найбільш інтенсивна полеміка до прийняття Директиви стосувалася питання утилізації автомобілів, вироблених раніше прийняття даного документа. Європейським парламентом, має репутацію "зеленого інституту", був внесений ряд пропозицій, які у випадку їх затвердження значно б обмежували відповідальність виробників у цьому питанні.

У 2006 р. держави - члени ЄС досягли угоди про введення єдиних водійських прав на території ЄС (Директива Європейського парламенту та Ради ЄС 2006/126/ЄС). До 2032 р. в якості водійських прав будуть використовуватися тільки пластикові картки з мікрочіпом, на якому буде міститися необхідна інформація, їх почнуть видавати з 2012 р. Остаточно зміни у законодавстві, ініційовані Директивою 206/126/ЄС вступлять в силу в усіх країнах ЄС 19 січня 2013 р. Передбачається, що всі раніше видані водійські права втратять чинність не пізніше 2033 р.