Додаток Г

до п. 3.8.

**(Ф \_\_- \_\_\_)**

**Національний авіаційний університет**

**Навчально-науковий юридичний інститут**

(назва інституту (факультету))

**Кафедра** **господарського, повітряного та космічного права**

(назва кафедри)

**Методичні рекомендації**

**для підготовки студента**

**до практичних (лабораторних) занять**

**з дисципліни «Транспортне право Європейського Союзу»**

для студентів 1-го курсу

Галузь знань: 08 «Право»

Спеціальність: 081 «Право»

Спеціалізація: «Правознавство»

###

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

(науковий ступінь, вчене звання, П.І.Б. викладача)

Розглянуто та схвалено

на засіданні кафедри господарського, повітряного та космічного права

 (повна назва кафедри)

Протокол № \_\_\_\_ від «\_\_\_»\_\_\_\_\_2017 р.

Завідувач кафедри Юлдашев С.О.

 Продовження Додатку Г

1. **Тема заняття: № 1 Вступ до транспортного права Європейського Союзу**
2. **Методичні рекомендації**

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).

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.

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.

**3. Теми рефератів**

 1. Поняття права Європейського Союзу та його правова природа.

2.Характерні риси права Європейського Союзу як особливої правової системи.

3.Відмінні та спільні риси в системі міжнародного права та права Європейського Союзу.

4.Історія виникнення Європейських Співтовариств та Європейського Союзу.

5.Система джерел права Європейського Союзу: первинні та вторинні джерела.

6.Директиви, регламенти, рішення.

7.Система європейських інституцій. Повноваження європейських інституцій щодо прийняття законодавчих актів.

**4.Контрольні питання**

1. Поняття права Європейського Союзу та його правова природа.

2.Характерні риси права Європейського Союзу як особливої правової системи.

3.Відмінні та спільні риси в системі міжнародного права та права Європейського Союзу.

4.Історія виникнення Європейських Співтовариств та Європейського Союзу.

5.Система джерел права Європейського Союзу: первинні та вторинні джерела.

6.Директиви, регламенти, рішення.

7.Система європейських інституцій. Повноваження європейських інституцій щодо прийняття законодавчих актів.

**6.Рекомендована 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.
9. **Тема заняття: № 2 Поняття транспортного права Європейського Союзу та зміст транспортної політики ЄС**
10. **Методичні рекомендації**

 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.

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.

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).

1. **Теми рефератів**

1.Поняття транспортного права ЄС.

2.Визначення транспортного права ЄС.

**3.**Поняття та організаційно-правові засади “спільних політик ЄС”.

4.Поняття та зміст транспортної політики Європейського Союзу.

5. “Біла книга” щодо транспортної політики Європейського Союзу.

6.Спеціальні програми співробітництва держав-членів в галузі транспорту.

7.Основні напрями та порядок діяльності європейських інституцій в галузі транспорту: Європейська Комісія (транспортна політика, субсидії, кредитування), Європейський Парламент (Комісія з питань транспорту та туризму), Рада ЄС (транспорт, телекомунікації та енергетика), Європейський медіатор, Європейський інвестиційний банк, Європейська комісія з морської безпеки.

1. **Контрольні питання**

1.Поняття транспортного права ЄС.

2.Визначення транспортного права ЄС.

**3.**Поняття та організаційно-правові засади “спільних політик ЄС”.

4.Поняття та зміст транспортної політики Європейського Союзу.

5. “Біла книга” щодо транспортної політики Європейського Союзу.

6.Спеціальні програми співробітництва держав-членів в галузі транспорту.

7.Основні напрями та порядок діяльності європейських інституцій в галузі транспорту: Європейська Комісія (транспортна політика, субсидії, кредитування), Європейський Парламент (Комісія з питань транспорту та туризму), Рада ЄС (транспорт, телекомунікації та енергетика), Європейський медіатор, Європейський інвестиційний банк, Європейська комісія з морської безпеки.

**6.Рекомендована література**

1,Булгакова Д.О. Міжнародний договір у системі права Європейського Союзу (теоретичні аспекти) [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11 / Булгакова Дар'я Олександрівна ; Нац. ун-т "Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого". - Х., 2013. - 19 с.

2.Васюк Н. О. Конвенція про захист прав людини і основних свобод як обов'язковий міжнародний договір про систему наднаціонального контролю за дотриманням прав людини / Н. О. Васюк, М. Г. Рожкова // Інвестиції: практика та досвід. - 2013. - № 13. - С. 117-119.

3.Галецька Н.Б. Форми імплементації міжнародних договорів європейськими державами: порівняльно-правове дослідження [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / Галецька Наталія Богданівна ; Львів. нац. ун-т ім. Івана Франка. - Львів, 2015. - 20 с.

4.Градова Ю. В. Міжнародний договір як об’єкт правового моніторингу / Ю. В. Градова // Південноукраїнський правничий часопис. - 2013. - № 2. - С. 32-34.

5.Звєрєв Є.О. Тлумачення міжнародних договорів національними судами: європейський досвід та українська практика [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / Звєрєв Євген Олександрович ; Нац. ун-т "Києво-Могилян. акад.". - Київ, 2015. - 16 с.

1. **Тема заняття: № 3 Організаційно-правові засади спільної діяльності держав-членів ЄС у галузі повітряного транспорту**

**2.Методичні рекомендації**

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.

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.

**3.Теми рефератів**

1.Загальні питання в галузі повітряного транспорту ( страхування повітряних перевізників та експлуатантів повітряних суден.

2. захист прав пасажирів.

3. Кодекс поведінки користувачів інформатизованих систем резервування.

4 Системи компенсації у випадку відмови прийняття на борт.

1. Ліцензування (сертифікація) персоналу в цивільній авіації.
2. Гармонізація правил та процедур в цивільній авіації.
3. Надання ліцензій повітряним перевізникам.
4. Доступ повітряних перевізників до повітряного сполучення між державами-членами ЄС (третя фаза).
5. Тарифи та розцінки повітряних послуг (третя фаза).
6. Формування розкладу руху повітряного транспорту.
7. Допомога при висадці у аеропортах Співтовариства.
8. Захист навколишнього середовища.
9. Регулювання шуму в аеропортах Співтовариства.
10. Угоди щодо повітряних послуг між державами-членами та третіми державами.
11. Монреальська конвенція щодо відповідальності повітряних перевізників; права фізичних осіб з обмеженими можливостями руху.

**4.Контрольні питання**

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

**2.**Особливість повітряного права ЄС.

**3.Змішані перевезення.**

**6.Рекомендована література**

1,Булгакова Д.О. Міжнародний договір у системі права Європейського Союзу (теоретичні аспекти) [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11 / Булгакова Дар'я Олександрівна ; Нац. ун-т "Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого". - Х., 2013. - 19 с.

2.Васюк Н. О. Конвенція про захист прав людини і основних свобод як обов'язковий міжнародний договір про систему наднаціонального контролю за дотриманням прав людини / Н. О. Васюк, М. Г. Рожкова // Інвестиції: практика та досвід. - 2013. - № 13. - С. 117-119.

3.Галецька Н.Б. Форми імплементації міжнародних договорів європейськими державами: порівняльно-правове дослідження [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / Галецька Наталія Богданівна ; Львів. нац. ун-т ім. Івана Франка. - Львів, 2015. - 20 с.

4.Градова Ю. В. Міжнародний договір як об’єкт правового моніторингу / Ю. В. Градова // Південноукраїнський правничий часопис. - 2013. - № 2. - С. 32-34.

5.Звєрєв Є.О. Тлумачення міжнародних договорів національними судами: європейський досвід та українська практика [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / Звєрєв Євген Олександрович ; Нац. ун-т "Києво-Могилян. акад.". - Київ, 2015. - 16 с.

**1.Тема заняття: № 4 Організаційно-правові засади спільної діяльності держав-членів ЄС у галузі морського транспорту**

**2.Методичні рекомендації**

 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;

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.

**3.Теми рефератів**

 1.Загальні питання (лібералізація обслуговування у морських портах;

2.Конкуренція в сфері надання транспортних послуг та доступ до трансокеанічного сполучення.

3. Вільне надання послуг в межах держав-членів (морський каботаж).

4.Субсидії та допомога у будівництві морських суден.

5.Формальності при вході та виході морських суден з портів Співтовариства.

6. Графіки роботи працівників, зайнятих на морському транспорті.

7. Начання та найм робітників морського транспорту.

8. Стратегія зменшення викидів морських суден.

9. Програми просування на ринок транспортних послуг морські перевезення на короткі дистанції.

10. Організація робочого часу на борту морських суден, що здійснюють висадку у портах Співтовариства

11.Ратифікація Конвенції про робочий час працівників морського транспорту).

12.Питання безпеки у галузі морського транспорту ( Комітет морської безпеки.

13. Попередження шкідливих викидів морського транспорту.

14. Міжнародний кодекс управління безпекою морських суден.

15.Програми Еріка 1, Еріка 2.

16. Правила та норми безпеки при морському перевезенні пасажирів.

17. Системи супутникового спостереження за морськими суднами);

**4.Контрольні питання**

**1.Внутрішній водний транспорт.**

**2.Морська політика Європейського Союзу.**

3. Основні напрями Морської політики ЄС

**6.Рекомендована 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.

**1.Тема заняття: № 5 Організаційно-правові засади спільної діяльності держав-членів ЄС у галузі залізничного транспорту**

**2.Методичні рекомендації**

1. 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.

**3. Теми рефератів**

1. Загальні питання (розподіл можливостей інфраструктури залізничного транспорту.

2. Біла книга : стратегія реабілітації залізниці Співтовариства).

**3.** Безпеки залізничного транспорту (безпека залізничних шляхів.

4. Перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом).

**5.**Залізничний європейський простір ( Європейська агенція залізничного транспорту.

6.Ліцензування підприємств залізничного транспорту.

7. Організація міжнародних залізничних перевезень.

8. Права та обов’язки пасажирів, що викристовують міжнародні залізничні шляхи

9. Сертифікація персоналу, що забезпечує рух локомотивів та поїздів.

10. Компенсація у випадку порушення вимог якості послуг залізничного транспорту).

**4.Контрольні питання**

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

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

**6.Рекомендована література**

* + 1. Талалаев А.Н. Право международных договоров. – М., 1989.
		2. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. – М.: Международные отношения, 1986.
		3. Международное космическое право: Учебник / Отв. ред. Г.П. Жуков, Ю.М. Колосов. – М.: МО, 1999.
		4. Павлишин О.Я. Правові особливості двосторонніх угод про повітряне сполучення (на практиці України)// Актуальні проблеми міжнародних відносин: Збірник наукових праць. – 2000. – № 23 (ч. 1) – С. 86-94.
		5. Сапрыкин Ф.И. Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства государств-участников СНГ \\ Московский журнал международного права. – 1993. – № 4.
		6. Манасуев А. Действие и применение международного договора. – Там же, 1998, №4.
		7. Космічне право України. Збірник нац. і міжнар. правових актів / Упоряд.: І.П. Андрушко, О.В. Бєглий; Відп. ред. Н.Р. Малишева та Ю.С. Шемшученко. – Вид. 3-тє, перероб. і допов. – К.: Юрінком Інтер, 2001.

**1.Тема заняття: № 6 Організаційно-правові засади спільної діяльності держав-членів ЄС у галузі автомобільного транспорту**

**2.Методичні рекомендації**

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.

**3.Теми рефератів**

1. Перевезення товарів (перевезення між державами-членами.
2. Європейський механізм нагляду.
3. Наземний каботаж.
4. Оподаткування важких вантажів : директива “Eurovignette”; обмеження руху важких вантажів.
5. Розподіл руху важких вантажів у Швейцарії.)

6.Перевезення пасажирів ( міжнародні перевезення автобусами та автокарами.

7) Іноземні перевізники на національних ринках: умови доступу.

8. Угода Interbus.)

9.Загальні питання ( доступ до автомобільних перевезень та взаємне визнення дипломів.

10. Організація робочого часу на автомобільному транспорті; соціальні регламенти; атестація водіїв).

11.Безпека дорожного транспорту ( перевезення небезпечних вантажів.

12. Програми дій в галузі автодорожної безпеки.

13. Посвідчення водія; максимальні дози алкоголю; максимальні розміри та вага автомобільного транспорту.

14.Технічний контроль транспортних засобів; технічний контроль важких вантажів; мінімальна безпека в тунелях.

15. Програма дій автодорожної безпеки (2015-2020).)

**Питання для контролю**

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

**6.Рекомендована література**

1. Талалаев А.Н. Право международных договоров. – М., 1989.
2. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. – М.: Международные отношения, 1986.
3. Международное космическое право: Учебник / Отв. ред. Г.П. Жуков, Ю.М. Колосов. – М.: МО, 1999.
4. Павлишин О.Я. Правові особливості двосторонніх угод про повітряне сполучення (на практиці України)// Актуальні проблеми міжнародних відносин: Збірник наукових праць. – 2000. – № 23 (ч. 1) – С. 86-94.
5. Сапрыкин Ф.И. Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства государств-участников СНГ \\ Московский журнал международного права. – 1993. – № 4.
6. Манасуев А. Действие и применение международного договора. – Там же, 1998, №4.
7. Космічне право України. Збірник нац. і міжнар. правових актів / Упоряд.: І.П. Андрушко, О.В. Бєглий; Відп. ред. Н.Р. Малишева та Ю.С. Шемшученко. – Вид. 3-тє, перероб. і допов. – К.: Юрінком Інтер, 2001.