**Задание**

1. Правовое регулирование международных морских, речных перевозок и режим международных проливов.

2. Тестовые задания.

3. Дать правовую характеристику ЕС.

Литература

**1.Правовое регулирование международных морских, речных перевозок и режим международных проливов**

Объем перевозок морскими путями год за годом растет. Это обусловливается не только дешевизной морских перевозок сравнительно с другими видами транспорта, а и географическим удобством стран, которые берут участие в морских перевозках. Для разовых перевозок используются судна арендованные (фрахтованные); судна, которые используются на длительное время, срок (тайм-чертер); судна, которые на основании соглашений между государствами используются систематически на определенных географических направлениях, за раннее установленным графиком.

Важное значение для регулирования морских перевозок имеет *международное морское право как система правовых норм и принципов, которые регулируют отношения, которые возникают в процессе использования Мирового океана для торгового и военного мореплавания, рыболовного и морского промысла, добычи биологических и минеральных ресурсов, проведения научных исследований.* В основе таких отношений лежит принцип свободы открытого моря, относительно которого все государства и народы имеют равные права на использование Мирового океана.

Источниками международного морского права являются Устав ООН, Женевские Конвенции 1958г. (Про территориальное море и зону, которая прилегает к нему; Про открытое море; Про континентальный шельф; Про рыболовство и охрану живых ресурсов), Брюссельская конвенция 1910г., Лондонская конвенция 1954г. (с поправками 1962, 1969, 1972, 1973 гг.), Конвенция охраны человеческой жизни на море 1960г. Особенно важное значение имеет Конвенция ООН морского права 1982г., которая была подписана 159 государствами. Она охватывает вопросы, связанные с мореплаванием и перелетами, разведкой и разработкой ресурсов, рыболовством и др. Конвенция определяет морские зоны, правила проведения морских границ, права, обязанности и ответственность государств, механизм урегулирования споров.

Правовое регулирования международных морских перевозок предусматривает также решение вопросов, связанных с определением, во-первых, режима торговых суден в открытом море и в территориальных водах и, во-вторых, режима торговых суден в международных проливах и каналах, а также в портах.

Относительно ст.1 Конвенции по этому вопросу (Женева, 1958г.) под «открытым морем» следует понимать все части моря, которые не входят как до территориальных, так и до внутренних вод какого-нибудь государства и которыми могут пользоваться разные государства.

«Открытое море» свободно для доступа всех государств и не одна из них не имеет права претендовать на подчинение какой-нибудь его части своему суверенитету. Все государства пользуются в нем свободой кораблеплавания, рыболовства, прокладывания подводных кабелей и трубопроводов, а также свободой полетов.

Находясь в «открытом море», судна должны плавать под флагом только одного государства (кроме случаев, предусмотренных в международных договорах), подчиняться юрисдикции того государства, под флагом которого они находятся. Не разрешается во время плавания или стоянки при вхождении в порт менять свой флаг (кроме случаев перехода права собственности на судно или смены регистрации). Судно имеет свою прописку в порту относительно государства, имеет флаг этого государства и подчиняется в открытом море только ее юрисдикции.

Проливы играют важную роль в международном мореплавании, создании единой системы морских путей. *Пролив* – это единственный морской проход, соединяющий районы одного и того же моря или моря и океаны между собой.

Хотя в мире существует великое множество проливов, лишь часть из них может быть отнесена к категории международных. Определяющим моментом для отнесения того или иного пролива к категории проливов, используемых для международного судоходства, является:

а) расположение пролива на мировых морских путях;

б) его интенсивное использование в течение достаточно длительного периода для целей мореплавания многими государствами;

в) такой пролив должен соединять морские пространства, пользующиеся статусом открытого моря, и быть или единственным, или наиболее коротким путем между таким пространствами.

Доктрина международного права признает, что международные проливы, в отличие от других морских проливов, представляют собой отдельную категорию. Причем из различных признаков международных проливов на первое место выдвигался критерий важности для международного судоходства.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 года установила следующие виды проливов, используемых для международного судоходства:

а) проливы между одной частью открытого моря или экономической зоны, в которых любые судна пользуются правом беспрепятственного транзитного прохода в целях непрерывного и быстрого прохода или пролета через пролив (Баб-эль-Мандебский, Гибралтарский, Дрейка, Ла-Манш, Магелланов, Па-де-Кале, Сингапурский и др.);

б) проливы между островом и континентальной частью прибрежного государства, в которых применяется право мирного прохода как для транзита, так и для захода в территориальные и внутренние воды;

в) проливы между одним районом открытого моря и территориальным морем государства, в которых также применяется право мирного прохода;

г) проливы, правовой режим которых регулируется специальными международными соглашениями (Черноморские проливы, Балтийские проливы и т.д.).

Независимо от правового статуса вод пролива, а они могут относиться как к внутренним морским водам, так и к территориальному морю прибрежного государства, в соответствии с общими принципами международного права, вытекающими из положений статей 34-36 Конвенции по морскому праву 1982 года, в проливах обеспечивается свобода судоходства, которая не затрагивает, однако, суверенитета прибрежного государства. С другой стороны, граничащие с проливом государства не должны препятствовать транзитному проходу или пролету над проливами морских и воздушных судов других государств и должны соответствующим образом оповещать о любой известной им опасности для судоходства или пролета. В проливах устанавливается режим мирного прохода.

Вместе с тем граничащие с международным проливом государства вправе в пределах, предусмотренных международными соглашениями, регулировать транзитный и мирный проходы судов и летательных аппаратов через пролив, в частности, устанавливать правила относительно:

- безопасности судоходства;

- предотвращения загрязнения судов;

- недопущения рыболовства;

- погрузки и выгрузки товаров, посадки и высадки лиц в нарушение таможенных, фискальных, санитарных или иммиграционных правил и т.п.

Рассмотрим кратко правовой режим наиболее важных международных проливов.

Географически *Черноморские проливы* не существуют. Под Черноморскими проливами понимают Босфор, Дарданеллы и соединяющие их Мраморное море. Через эти проливы осуществляется выход из Черного моря в Средиземное, и поэтому они являются важными морскими путями для государств, расположенных в бассейне Черного моря. Важнейшее значение имеют Черноморские проливы и для Украины, обладающей мощным торговым флотом, ведущей интенсивную торговлю через свои морские порты и предоставляющей их для торговли другим странам. Кроме того, Украина располагает и военно-морским флотом, а также рядом военно-морских баз, которые способны в своей совокупности оказывать существенное воздействие на политическую и военную обстановку в Черном и Средиземном морях.

Режим Черноморских проливов определен специальной Конвенцией о проливах 1936 г., подписанной в городе Монтре. В соответствии с ней проход через эти проливы в мирное время для всех торговых судов свободен, но требует соблюдения некоторых санитарных норм. Суда подлежат санитарному осмотру со стороны представителей власти Турции. Если состояние суда отвечает санитарным нормам, что засвидетельствовано соответствующими документами, то оно может не останавливаться в проливах и идти своим курсом. Если же нет, то должно сделать остановку для тщательного санитарного осмотра, а также уплатить стоимость предоставленных услуг. Кроме того, за проход с каждой нетто-тонны Турцией взимается санитарный и маячный сборы.

В случае войны и по условию, что Турция будет нейтральной страной, сохраняется принцип свободного прохода как для воюющих, так и нейтральных стран. Если Турция будет воюющей страной, то она пропускает суда лишь тех стран, которые не находятся с ней в состоянии войны. Однако эти суда должны будут проходить через проливы днем и только по указанному властями маршруту. Это же относиться к случаям, когда Турция оказалась под угрозой войны.

По духу конвенции нечерноморские государства не могут проводить через проливы корабли с ядерным оружием, ибо оно по мощности несравнимо со снарядами калибра 203 мм. Общий тоннаж всего отряда при транзите по проливам не может превышать 15 тыс.тонн. Общий тоннаж пребывающих в Черном море судов нечерноморских государств не может превышать 30 тыс. тонн, а время их пребывания – 21 день. Указанный тоннаж в исключительных случаях может быть доведен до 45 тыс. тонн.

Конвенция установила порядок полетов над проливами: нерегулярные полеты требуют предупреждения за три дня, регулярные – общее уведомление о датах полетов.

*Гибралтарский пролив* является естественным водным путем, который соединяет Средиземное море и Атлантический океан. Особая важность этого морского пути обусловлена тем, что на акваторию Средиземного моря выходят берега 20 европейских и африканских стран, имеющих мощные торговый и военный флоты. Территория пролива контролируется тремя крупными портами: Гибралтаром (принадлежит Великобритании), Альхесирасом (Испания) и Танжером (Марокко).

В марте 1980 года Испания ввела в действие ордонанс о нейтральном судоходстве по проливу. Он не содержал каких-либо ограничений для плавания в целях транзита между Средиземным морем и Атлантическим океаном, предусматривая, что их документы и груз будут «находится в добром порядке». После обретения независимости, 26 мая 1956 года Марокко подписало договор с Францией, которым признало себя правопреемником договоров Франции, в том числе и относительно Гибралтара. Тем самым все прибрежные и иные заинтересованные государства подтвердили право беспрепятственного плавания в проливе.

Под *Балтийскими проливами* имеют в виду три пролива, обеспечивающие выход из Балтийского в Северное море и Атлантический океан.

Воды Большого и Малого Бельтов перекрываются территориальными водами Дании, а воды Зунда – территориальными водами Дании и Швеции.

В соответствии с Актами о вооруженном нейтралитете 1780 и 1800 годов Балтийское море было объявлено закрытым морем, в том смысле, что прибалтийские государства вправе принимать в отношении него необходимые меры для недопущения на море и его берегах военных действий или насилия. Поэтому проливы были закрыты для военных судов неприбрежных государств.

Проливы *Ла-Манш* и *Па-де-Кале* отделяют берега Франции от берегов Великобритании. До принятия Конвенцией ООН, по морскому праву 1982 года, судоходство в проливах регламентировалось общими принципами международного права относительно свободы судоходства. В настоящее время аналогичный порядок регламентирован нормами Конвенции.

*Магелланов пролив* располагается между южной оконечностью Южной Америки и архипелагом Огненная Земля и соединяет Атлантический и Тихий океаны. Правовой статус пролива определялся взаимоотношениями Чили и Аргентины, которые еще в 1873 году в ответ на запрос Великобритании признали свободу судоходства по проливу, а 23 июля 1881 года в Буэнос-Айресе заключили двусторонний договор, в статье 5 которого провозглашены свобода судоходства по проливу и его нейтрализация «на вечные времена».

Соответствующий международно-правовой режим имеют каналы: Суэцкий, Панамский, Кельтский.

**2. Тестовые задания**

1. .Выберите государства – члены ЕС:

Ответ: а) Люксембург;

 в) Латвия;

 г) Нидерланды.

1. Официальные языки ООН:

Ответ: а) Русский;

 в) Китайский;

 г) Французский.

1. Закон Украины «О международном коммерческом арбитраже» применяется в случае:

Ответ: б) Когда место проведения арбитража находится на Украине.

1. Без специальных полномочий имеют право вести переговоры и подписывать международные договора:

Ответ: а) Президент Украины;

 в) Министр иностранных дел Украины;

 г) Премьер-министр Украины.

1. Виды экспортных квот:

Ответ: б) глобальная;

 в) антидемпинговая;

 г) групповая.

1. Последовательность применения средств обеспечения решения международных экономических споров:

Ответ: а) Дипломатические переговоры, личное посредничество, согласительные комиссии, арбитражное рассмотрение спора.

1. Понижение официального курса валюты называется:

Ответ: в) девальвация.

**3. Правовая характеристика ЕС.**

*Право Европейского Союза – это совокупность правовых норм, которые регулируют процессы европейской интеграции, осуществляемых в рамках Европейского Союза.*

Экономическая интеграция не может успешно развиваться без надлежащей правовой основы. Такой основой является право Европейского Союза.

Европейский союз, ЕС (European Union, EU) – объединение европейских государств, участвующих в процессе европейской интеграции.

Предшественниками ЕС были: 1951–1957 – Европейское сообщество угля и стали (ЕОУС); 1957–1967 – Европейское экономическое сообщество (ЕЭС); 1967–1992 – Европейские сообщества (ЕЭС, Евратом, ЕОУС); c ноября 1993г. – Европейский Союз. Название «Европейские Сообщества» часто употребляется применительно ко всем этапам развития ЕС.

Официальными языками ЕС являются государственные языки стран-членов: английский, греческий, испанский (каталанский), итальянский, немецкий, нидерландский, португальский, финский, фламандский, французский, шведский.

ЕС имеет собственную официальную символику – флаг и гимн. Флаг утвержден в 1986 и представляет собой синее полотнище в форме прямоугольника. Хотя ЕС не имеет официальной столицы (страны-члены являются поочередно председателями Сообщества в течение полугода согласно латинскому алфавиту), большинство основных институтов ЕС расположены в Брюсселе (Бельгия). Помимо этого некоторые органы ЕС находятся в Люксембурге, Страсбурге, Франкфурте-на-Майне и других крупных городах.

В целом Европейский Союз поддерживает дипломатические отношения более чем со 130 странами мира. Он участвует в работе ОЭСР и имеет статус наблюдателя в ООН.

Механизм функционирования ЕС основывается прежде всего на политико-правовой системе управления, в кото­рую входят как общие или межгосударственные органы, так и элементы национально-государственного регулирова­ния. В качестве межгосударственных органов управления ЕС выступают:

1. *Совет Европейского союза (СЕС).* Он не реже двух раз в год проводит сессии на уровне глав государств и правительств, а также регулярно собирается на уровне различных министров (иностранных дел, экономики, финансов, сельского хозяйства и др.). СЕС на высшем уровне принимает стратегические интегра­ционные решения наподобие Единого европейского акта или Ма­астрихтского договора и обладает важнейшими нормотворческими функциями.

2. *Комиссия ЕС (КЕС)* — исполнительный орган, своего рода правительство ЕС, претворяющее в жизнь решения СЕС. В то же время КЕС издает директивы и регламенты, т.е. обладает и нормотворческими компетенциями. КЕС состоит из 20 членов (ко­миссаров), ведающих определенными вопросами (сельское хозяй­ство, энергетика и т.д.) и назначаемых сроком на пять лет наци­ональными правительствами, но не зависимых от последних. Ре­зиденция КЕС находится в Брюсселе, штат насчитывает примерно 15 тыс. человек. Среди органов Европейского союза КЕС играет ключевую роль в том смысле, что именно в его аппарате разра­батываются идеи и конкретные предложения относительно путей и форм дальнейшего развития Союза.

3. *Европейский парламент (ЕП)* с резиденцией в Страсбурге; избирается с 1979 г. прямым голосованием граждан во всех стра­нах — членах ЕС. Сейчас в него входят 626 депутатов, причем представительство каждой страны зависит от численности ее на­селения. После вступления в действие Маастрихтского договора с 1 ноября 1993 г. функции ЕП были значительно расширены, выйдя далеко за рамки преимущественно консультативных пол­номочий. К ним относятся принятие бюджета ЕС, контроль за деятельностью КЕС и право поручать ей разработку конкрет­ных предложений по развитию интеграции, право принимать совместно с СЕС решения по отдельным вопросам законода­тельства ЕС.

4. *Европейский суд*, обеспечивающий правильную интерпре­тацию и реализацию нормативных актов (законодательства) ЕС.

5. *Европейский социальный фонд ориентации и гарантирования сельского хозяйства (ФЕОГА)*, на который приходится большая часть бюджета ЕС.

6. *Европейский социальный фонд*, облегчающий перемеще­ние рабочей силы внутри ЕС и ее адаптацию к изменяющимся условиям в интеграционном пространстве (например, путем со­действия переподготовке).

7. *Европейский фонд регионального развития*, содействую­щий структурной перестройке кризисных регионов — слабо ин­дустриально развитых или депрессивных (с большим удельным весом старых отраслей).

8. *Европейский инвестиционный банк*, созданный на основе долевого участия стран — членов ЕС в его основном капитале. Имея функции коммерческого банка, он предоставляет кредиты государственным структурам стран — членов ЕС.

Европейский Союз объединяет 15 европейских стран с целью обеспечения мира и процветания своих граждан в рамках все более тесного объединения на основе общих экономических, политических и социальных интересов.

Основные провозглашенные цели Союза:

– введение европейского гражданства;

– обеспечение свободы, безопасности и законности;

– содействие экономическому и социальному прогрессу;

– укрепление роли Европы в мире.

**Литература**

1. Закон Украины «О международных договорах» от 22 декабря 1993 г., ст.5.
2. Закон Украины «О международном коммерческом арбитраже» от 24 февраля 1994 г.
3. Баймуратов М. А. Международное право. – Х.: «Одиссей», 2000.
4. Вилкова Н.Г. Договорное право в международном обороте. М., 2002.
5. Декларація принципів міжнародного права від 24 жовтня 1970р
6. Ковалев А.А. Международное экономическое право и правовое регулирование международной экономической деятельности на современном этапе. М., 1998.
7. Міжнародне право. Підручник за ред. В.Г. Буткевича – К.: «Либідь», 2004.
8. Опришко В.Ф. Міжнародне економічне право: Підручник. К.: «Либідь», 1995.
9. Тускоз Ж. Міжнародне право. К., 1998.
10. Фомін А.І., Нестеров П.М. Міжнародне право в документах (Основна частина). Навчальний посібник – Луганськ: Видавництво СНУ ім. В.Даля, 2004.
11. Шумилов В.М. Международное экономическое право. – Ростов н/Д: изд-во «Феникс», 2003.