

І. І. Маринів

к.ю.н., асистент кафедри міжнародного права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

ВЗАЄМОДІЯ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА ТА ПРАВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ В КОНТЕКСТІ МОРСЬКОГО ТА ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Взаємодія міжнародного права із правом Європейського Союзу все більше стає предметом досліджень науковців, що пов'язано з однієї сторони із відсутністю чіткої регламентації вказаного питання в Договорі про Європейський Союз та Договорі про функціонування Європейського Союзу (далі ДЄС та ДФЄС), а з іншої сторони із появою судової практики законності актів ЄС в світлі міжнародного права.

Згідно ст. 216 ДФЄС Союз може укладати угоди¹ з однією або більше третіми країнами або міжнародними організаціями... Угоди, укладені Союзом мають обов'язків характер для інституцій Союзу та держав-членів. Із вказаної статті можна зробити висновок, що регламенти, директиви та рішення, прийняті інститутами ЄС, а також акти, прийняті на внутрішньому рівні державами-членами повинні відповідати міжнародним угодам укладених Союзом. Проте, окрім угод укладених Союзом, держави-члени також можуть укладати міжнародні угоди або приєднуватись до діючих міжнародних договорів, у сферах, що не належать до виключної компетенції ЄС. Такий стан закономірно породжує питання співвідношення двох правопорядків, а в особливості пріоритетності того чи іншого, у зв'язку з появою протиріч.

Важливою та показовою в цьому аспекті є стаття 351 ДФЄС, згідно з якою тією мірою, якою угоди є несутісними з Договорами, держави-члени, або зацікавлені держави вживають належних кроків для усунення встановлених несумісностей. Як свідчить практика, зміни вносяться саме міжнародні угоди, а не Установчі акти, що опосередковано свідчить про конституційний характер Договорів, та в ієрархічному порядку ставить їх над угодами. Як зазначає Т. В. Комарова положення вказаної статті має

¹ Під терміном «угода», в праві Європейського Союзу прийнято розуміти класичний міжнародний договір. В свою чергу термін «Договори» використовується у значенні Установчих актів ЄС, тобто ДЄС та ДФЄС.

конституційне значення та дозволяє ефективно захищати правопорядок Союзу від небажаного впливу міжнародного права, зміцнюючи таким чином його автономію [1, с. 61].

В свою чергу положення міжнародних угод беруться до уваги в законодавчому процесі Ради Європейського Союзу, де держави-члени беруть участь в переговорах щодо майбутнього законодавчого акту паралельно стежачи за дотриманням зобов'язань за міжнародними угодами, стороною яких вони є. Проте, як демонструє практика, конфлікти все ж таки існують, особливо в галузі морського та повітряного права. Їх важко уникнути з огляду на те, що міжнародний правопорядок є набагато старішим за європейський. Існує велика кількість конвенцій, присвячених міжнародно-правовому регулюванню питань морського та повітряного простору, сторонами яких є велика кількість держав світу. В той же час законодавчий процес Європейського Союзу є вельми активним в цих галузях та нараховує велику кількість актів в *acquis communautaire*. Значна роль у зв'язку з цим відводиться Суду ЄС, якому в суперечливих ситуаціях доводиться оцінювати законність актів ЄС в світлі міжнародного права.

Так, групою морських транспортних організацій було ініційовано питання щодо дійсності Директиви 2005/35 Парламенту ЄС та Ради ЄС від 7 вересня 2005 року [2, с. 11] що стосувалась забруднення суден та запровадження санкцій у разі порушень. Основною метою вказаної директиви було включення міжнародних стандартів, що містяться в Конвенції MARPOL до європейського права, та забезпечення того щоб суб'єкти відповідальні за забруднення підлягали санкціям. Дане положення стосувалось викидів з суден у всіх морських просторах, в протоках прибережних держав, у виключній економічній зоні та навіть у відкритому морі. Директива вимагала, щоб держави-члени прийняли на національному рівні акти, які б встановлювали відповідальність за викиди забруднюючих речовин, якщо такі дії були вчинені навмисно або через недбалість. Санкції повинні бути кримінальними або адміністративними, головне щоб ефективними та пропорційними.

Тож, преюдиційне питання подане до Суду ЄС стосувалося відповідності Директиви 2205/35 Міжнародній конвенції MARPOL (Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден підписана в Лондоні 2 листопада 1973 року в рамках Міжнародної морської організації, доповнена Протоколом 17 лютого 1978 року), що встановлює правила захисту від забруднення морського середовища шкідливими речовинами. Згідно з правилами 9 та 10 Додатку I до Протоколу 1978 року існує обмеження

скидання нафти та методи запобігання забруднення нафтою з суден при плаванні в особливих районах, окрім винятків, передбачених правилом 11 (виправдане забруднення для збереження безпеки корабля та життя; або ж забруднення відбулось внаслідок пошкодження судна чи обладнання, тощо) [3]. За аналогічним принципом правило 5 Додатку II забороняє викиди в море шкідливих небезпечних речовин [4].

Також преюдиційне питання стосувалось відповідність вказаної директиви Конвенції UNCLOS, («Конституція морського права» – Конвенція ООН з морського права 1982 р.), що містить досить загальний правовий матеріал щодо захисту та збереження морського середовища (Частина XII «Захист та збереження морського середовища»). Відповідно до ст. 198 вказаної Конвенції при виникненні неминучої загрози забруднення морського середовища або у разі шкоди морському середовищу, заподіяної внаслідок надзвичайного забруднення, держава повинна негайно повідомити інші країни, права яких можуть бути порушені цим забрудненням, і компетентні міжнародні організації. На доданок вказана конвенція класифікує морські зони та встановлює права і обов'язки держав учасниць в них (що стосується і захисту морського середовища). А також регламентує принцип мирного проходу в територіальних водах прибережних держав.

У відношенні з Конвенцією MARPOL, Директива звужує винятки допустимості викидів нафти, та розширює коло осіб відповідальних за забруднення. У відношенні ж з Конвенцією UNCLOS, питання полягало в тому чи Директива не створює обтяжень які не поміщуються в принцип мирного проходу суден в територіальних водах прибережних держав. Останнє питання не стосувалось тлумачення Директиви в світлі європейського права. Факт закріплення в Директиві терміну «серйозна недбалість», як поняття невідоме законодавчим органами держав-членів може порушувати принцип правової визначеності (який в широкому розумінні є запорукою ефективної реалізації та захисту прав людини).

3 червня 2008 року Суд ЄС виніс рішення, в якому вказав, що на підставі ст. 234 ДФЄС (сьогодні ст. 267) уповноважений контролювати відповідність актів законодавства ЄС в світлі міжнародного права лише якщо ЄС має зв'язок з міжнародною угодою. Про такий зв'язок будуть свідчити наступні умови. *По-перше*, положення міжнародної угоди повинні бути обов'язковими для Союзу (див. справу International Fruit Company [5, с. 1219]). Що означає, що або ж Союз приєднався до неї або держави-члени приєднались до угоди, а Союз на підставі принципу субсидіарнос-

ті та верховенства права перейняв компетенцію в сфері, що охоплюється міжнародною угодою. *По-друге*, Суд ЄС може розглянути дійсність законодавства ЄС в світлі міжнародної угоди якщо цьому не суперечить природа та структура угоди, а зміст її положень є безумовним і достатньо чітким (див. справу IATA і ELFAA [6 с. 464]). Тож в даній справі Суд дійшов висновку, щодо необхідність з'ясування дотримання цих двох умов.

Що стосується Конвенції MARPOL, Суд ЄС вказав, що Європейський Союз не пов'язаний цією міжнародною угодою. Хоча всі держави-члени ЄС є учасниками цієї конвенції, ЄС не отримав на підставі ДЄС компетенції, що здійснюється державами-членами в сфері застосування цієї конвенції. У зв'язку з чим конвенція MARPOL поширюється на держав-членів ЄС, однак не має обов'язкового характеру для Європейського Союзу. Як наслідок Суд ЄС визнав себе неправомочним здійснювати оцінку відповідності Директиви 2005/35 в світлі конвенції MARPOL.

Щодо конвенції UNCLOS, то вона була підписана Союзом і затверджена рішенням 98/39210, що, як наслідок призводить до того, що положення конвенції становлять невід'ємну частину правопорядку Європейського Союзу (*acquis communautaire*). Основною цілю конвенції є кодифікація звичаєвих норм міжнародного права щодо мирного співробітництва міжнародної спільноти у вивченні та експлуатації морських просторів. В той же час, фізичні та юридичні особи не користуються правами та свободами передбаченими Конвенцією. Вони можуть користуватись свободою судноплавства лише якщо встановлять тісний зв'язок між судом та державою, що надає йому свою приналежність держави прапора. Тобто права вважаються такими, що належать суднам, а не особам, пов'язаним з цими суднами. Тож, конвенція UNCLOS не містить норм, які б могли бути безпосередньо і негайно застосовані до фізичних чи юридичних осіб та надати їм права, що могли би бути висунені ними проти держави. На цій підставі Суд ЄС вказав, що природа і структура UNCLOS не дозволяють йому здійснити оцінку відповідності законодавчого акту в світлі конвенції.

Відмовившись давати оцінку відповідності Директиви 2005/35 конвенціям MARPOL та UNCLOS, Суд ЄС заперечив їх пряму дію та відкинув одночасне застосування міжнародного звичаєвого права. У зв'язку з чим існує думка, що судова практика законності актів ЄС в світлі міжнародного права демонструє своєрідну вибірковість до норм міжнародно-

го права. Попри повагу до Статуту ООН, Суд ЄС захищає конституційний лад ЄС, викликаючи тим самим бурхливу реакцію науковців та неможливість однозначного співвідношення вказаних двох правопорядків.

В справі C-366/10 з приводу законності Директиви Європейського Парламенту і Ради ЄС 2008/101/, що стосується включення авіаційної діяльності в схему торгівлі квотами на викиди парникових газів у межах Європейського Союзу – в світлі міжнародного права, а також відповідності Чиказькій Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року; Кіотському протоколу (як міжнародній угоді, що стосується обмеження викидів в атмосферу парникових газів); Угоді між ЄС та США про повітряне сполучення, а також міжнародному звичаєвому праву.

Основною метою вказаної Директиви було обмежити потенційний вплив авіації на зміну клімату шляхом включення викидів від авіаційної діяльності до системи торгівлі квотами. Її положення розповсюджуються на всі рейси, що розпочинаються або закінчуються в аеропорту, розташованому на території держави-члена. Викиди розраховуються як на підставі таких рейсів в цілому, так і на підставі частин рейсів, що здійснювались над відкритим морем або над територією третьої країни.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, підписана в Чикаго 7 грудня 1944 року (так звана «Чиказька конвенція»), є основним джерелом міжнародного авіаційного права, що регулює питання повноважень в повітряному просторі, реєстрації літака, взаємного визнання ліцензій та сертифікатів, заборон використання зброї проти цивільного літака тощо. Вона заснувала Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), метою якої є розробка правил і методів міжнародної аеронавігації, сприяння створення міжнародного повітряного транспорту та стимулювання його розвитку.

Кіотський протокол від 11 грудня 1997 року є Додатковим протоколом до Рамкової конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату від 9 травня 1992 року, основною метою якої є стабілізація концентрації парникових газів в атмосфері на такому рівні, який не допускав би небезпечного антропогенного впливу на кліматичну систему. Метою ж самого Кіотського протоколу є зменшення загального обсягу викидів парникових

¹ Так, в справі Kadi, Суд першої інстанції (далі СПІ) зазначив, що зобов'язання держав-членів за Статутом ООН мають превалювати над усіма іншими зобов'язаннями чи то за національним правом, чи то за міжнародним правом, чи то за правом ЄС. СПІ підкреслив, що визнає такі зобов'язання навіть не дивлячись на те, що не пов'язаний положеннями Статуту ООН, оскільки не є його стороною [7].

газів у період 2008–2012 рр., у тому числі щонайменше на 5% нижче порівняно з базовим рівнем цих викидів в 1990 році, що також включає викиди від палива, яке використовується повітряним та морським транспортом.

Угода між ЄС та США про повітряне сполучення, так звана угода «Про відкрите небо» (Open skies) від 30 квітня 2007 року, що набула чинності 30 березня 2008 року. За даною угодою передбачається можливість європейських компаній здійснювати рейси в США з будь-якої держави-члена ЄС, як і американським компаніям вільно обирати пункти призначення в державах-членах ЄС без обмежень на кількість рейсів, літаки, що використовуються, маршрути або ціни.

21 грудня 2011 року Суд ЄС виніс рішення в якому зазначив, що ЄС не є стороною Чиказької конвенції 1944 року. Не дивлячись на те, що всі держави-члени ЄС є учасниками вказаної конвенції, Союз повинен був взяти на себе всі зобов'язання передбаченні у конвенції, чого не відбулось. Тож Союз не пов'язаний даним міжнародним договором.

Щодо Кіотського Протоколу, то у зв'язку з тим, що ЄС затвердив його рішенням 94/6914 і 2002/35815 [8] – положення протоколу, з моменту набрання ним чинності, є невід'ємною частиною правового порядку Союзу. Те саме стосується і угоди «Про відкрите небо». Не існує ніяких сумнівів, що її положення є невід'ємною частиною правопорядку ЄС, оскільки вона була прийнята від імені Союзу рішенням 2007/33916 та 2010/46517 [9].

Тож перша умова щодо можливості здійснювати оцінку відповідності Директиви Кіотському протоколу та угоді «Про відкрите небо» дотримані. Що стосується другої умови, а саме чи положення вказаних актів є безумовним і достатньо чітким з тим, щоб вони могли надати громадянам Союзу право посилатись на їх положення в суді з метою оскарження законності законодавчого акту ЄС – то щодо Кіотського Протоколу відповідь Суду ЄС була негативною. Сторони Протоколу зобов'язались вжити необхідних заходів щоб досягти скорочення викидів парникових газів, але в той же час, Протокол, давав їм певну свободу для виконання цих зобов'язань. Крім того, у Протоколі не визначено процедури та механізми реалізації цих зобов'язань, оскільки відповідні процедури та механізми повинні бути схвалені Конференцією Сторін. Отже, положення Протоколу не можна вважати безумовним та достатньо чітким.

Інша ситуація мала місце з приводу угоди «Про відкрите небо» [10]. В пункті 84 Рішення, Суд ЄС вказав, що з огляду на те, що вказана угода запроваджує правила, які можуть бути застосовані безпосередньо до авіа-

підприємств і надавати їм права та свободи, на які вони можуть посила-
тись, а також у зв'язку з тим, що природа і структура цієї угоди не пере-
шкоджає її прямій дії – існує можливість здійснення оцінки відповіднос-
ті Директиви 2008/101 в світлі угоди «Про відкрите небо» [11].

Преюдиційне питання стосувалось статей 7,11,15. Зокрема ст. 7 Угоди
«Застосування положень та правил» передбачає чітке та безумовне
зобов'язання, яке застосовується до літальних апаратів, що використовую-
ються авіакомпаніями сторін цієї угоди: судна, що перетинають кордони
однієї з договірних сторін або перебувають на цій території, повинні до-
тримуватися законів та правил цієї держави. Стаття 11 передбачає вза-
ємне звільнення від митних зборів, акцизів та податків, які накладаються
національними органами влади або ЄС за пальне та інші предмети, що
призначені та використовуються виключно у зв'язку з експлуатацією або
обслуговуванням літальних апаратів (що ввозяться на територію ЄС або
доставляються в ЄС для використання) за умови, що таке обладнання та
матеріали залишаються на борту літака. І врешті ст. 15 накладає на сто-
рони зобов'язання дотримуватися стандартів захисту навколишнього се-
редовища, що передбачені у Додатках до Чиказької конвенції, за винятком
тих випадків коли були подані відмінності.

Заявники у справі стверджували, що Директива 2008/101 порушує
Статтю 7 угоди «Про відкрите небо», яка вимагає, щоб літак дотримував-
ся положень держав-членів тільки тоді, коли вони перебувають на їхній
території, в той час як Директива застосовується до ситуацій, коли політ
розпочинається в аеропорту, розташованому на території третьої країни
та закінчується в аеропорту, розташованому на території держави-члена
ЄС, або ж навпаки. Викиди розраховуються на підставі даних, що стосу-
ються всіх цих рейсів, а отже, і частини перельоту над територією від-
критого моря або третіх країн. Суд не погодившись з цим аргументом
заявив, що коли оператор повітряного судна вирішив здійснити комерцій-
ний рейс, який закінчується в аеропорту, розташованому на території
однієї із держав-членів ЄС, він підпадає під повну юрисдикцію Союзу та
його правопорядок.

Крім того, позивачі у справі стверджували, що Директива 2008/101
порушує зобов'язання, встановлене ст. 11 угоди «Про відкрите небо», що
полягає у звільненні від митних зборів, акцизів та податків заправленого
палива. Суд у свою чергу вказав, що витрати на паливо не оподатковують-
ся. Європейський Союз звільнив від оподаткування енергетичні продукти,
що постачаються для використання палива для аеронавігації, з метою,

дотримання міжнародних зобов'язань, що випливають з Чиказької конвенції, та міжнародних двосторонніх угод про повітряне сполучення, які ЄС уклав з деякими третіми державами, що в цьому відношенні підтверджує такий же характер, що й угода «Про відкрите небо».

І на сам кінець щодо ст. 15, в аспекті якої позивачі стверджують на порушення принципу щодо неможливості впровадження додаткових заходів які могли б обмежити частоту повітряних рейсів – Суд зазначив, що ч. 3 ст. 15 Угоди дозволяє запроваджувати заходи захисту навколишнього середовища в недискримінаційний спосіб до всіх авіакомпаній. Суд зазначив, що Союз сприяє суворому дотриманню та розвитку міжнародного права, включаючи міжнародне звичаєве право, оскільки принципи, на які посилаються позивачі, справді становлять частину міжнародного звичного права.

Після короткого аналізу Суд ЄС підтвердив, що принцип, згідно з яким кожна держава має повний і винятковий суверенітет у повітряному просторі над її територією, і принцип, згідно з яким жодна держава не може розповсюдити суверенітет на будь-яку частину відкритого моря, а також принцип свободи транзиту через територіальне море є частиною міжнародного звичаєвого права. Крім того, ці принципи були кодифіковані в статті 1 Чиказької конвенції. Суд підтвердив, що особи можуть посылатися на принципи міжнародного звичаєвого права, які на їхню думку входять в колізію з актом ЄС, якщо вони наділятимуть фізичних осіб правами або покладатимуть на них зобов'язання, і якщо акт ЄС порушує ці права та обов'язки. З іншого боку, якщо засади міжнародного звичаєвого права, про які йдеться, лише створюють зобов'язання між державами, (оскільки норми міжнародного звичаєвого права не мають такої ж точності, як положення міжнародного договору), судовий контроль повинен суворо обмежуватися визначенням того, чи мали право інституції Союзу видавати вказаний акт, що спричинив очевидні помилки при оцінці умов застосування принципів міжнародного звичаєвого права. На цій підставі Суд визнав, що принципи, про які йде мова створюють зобов'язання для держав, а не окремим особам, у зв'язку з чим не існує підстав які можуть вплинути на дійсність Директиви.

Як зазначає професор К. Зіглер, пряма дія міжнародних норм у правовій системі Європейського Союзу є одним із важливих чинників оцінки його відкритості до міжнародного права. Пряма дія може бути визначена як питання про те, чи можуть приватні особи посылатись на ці

норми в Суді ЄС та судах держав-членів ЄС. Суд ЄС наголошує на єдиному тлумаченні прямої дії норм міжнародного права, що передбачає його пряму дію в якості *права Євросоюзу* і, отже, його застосування аналогічне застосуванню норм права ЄС. На доданок пряма дія сама собою не свідчить про ієрархічний статус міжнародного права в правопорядку ЄС [12, с. 34].

Вказані справи дозволили систематизувати критерії, які Суд ЄС встановлює, коли має на меті здійснити оцінку дійсності акту ЄС в світлі міжнародного права. До уваги береться: по-перше участь ЄС в міжнародному договорі; по-друге природа та характер такого договору, тобто чи є положення безумовними та достатньо чіткими і можуть безпосередньо і негайно бути застосовані до фізичних чи юридичних осіб та надати їм права. Як було зазначено вище судова практика законності актів ЄС в світлі міжнародного права демонструє своєрідну вибірковість до норм міжнародного права. Однак, аналіз морського та повітряного права ілюструє, що таку вибірковість не слід розглядати як «подвійні стандарти». Суд ЄС розробив критерії, аналіз яких дозволяє говорити про послідовність судового органу в питаннях оцінки законності актів, прийнятих інституціями ЄС, в світлі міжнародного права. Тож беззаперечним є факт, що Суд зумів співвіднести повагу до міжнародного права із захистом конституційного ладу Європейського Союзу.

Література:

1. Комарова, Т. В. Роль міжнародного права у практиці суду Європейського Союзу / Т. В. Комарова // Актуальні проблеми сучасного міжнародного права : зб. наук. статей за матеріалами II Харків. міжнарод.-прав. читань, присвяч. пам'яті проф. М. В. Яновського і В. С. Семенова (Харків, 21 лист. 2016 р.) : у 2-х ч. / Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого, Нац. акад. прав. наук України, НДІ держав. буд-ва та місцевого самоврядування; редкол. А. П. Гетьман [та ін.]. – Харків : Право, 2016. – Ч. 1. – С. 59–65.
2. Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 // Official Journal of the European Union / C.11. [Режим доступу]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2005:255:FULL&from=EN>
3. Поправки 1984 року до Додатка до Протоколу 1978 року до міжнародної Конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (прийняті резолюцією Мерс 14 (20) 7 вересня 1984 року) Додаток I [Режим доступу]: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/896_018

4. Поправки 1985 року до Додатка до Протоколу 1978 року до міжнародної Конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (що відносяться до Додатка II до міжнародної Конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року зміненої Протоколом до неї 1978 року) (прийняті резолюцією КЗМС 16 (22) 5 грудня 1985 року) Додаток II [Режим доступу]: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU73027.html
5. Judgment of the Court of 12 December 1972. – International Fruit Company NV and others v Produktschap voor Groenten en Fruit. – Reference for a preliminary ruling: College van Beroep voor het Bedrijfsleven – Netherlands. – Joined cases 21 to 24–72. P.7
6. Case C-344/04 IATA v. ELFAA // European Court Reports. – 2006. – S-403. P.39
7. Joined cases C-402/05 and 415/05 Yassin Abdullah Kadi and Al Barakaat International Foundation v Council of the European Union and Commission of the European Communities // European Court Report. – 2008. I-0635. P. 308.
8. Council Decision of 25 April 2002 concerning the approval, on behalf of the European Community, of the Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change and the joint fulfilment of commitments thereunder // Official Journal L 130 // [Режим доступу]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002D0358&rid=2>
9. Decision of the Council and the Representatives of the Governments of the members states of the European Union, meeting within the Council of 24 June 2010 on the signing and provisional application of the Protocol to Amend the Air Transport Agreement between the United States of America, of the one part, and the European Community and its Member States, of the other part // Official Journal L 223 // [Режим доступу]: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=OJ:JOL_2010_223_R_0001_01&from=EN
10. Air transport agreement // Official Journal of the European Union L 134/4 [Режим доступу] // https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=OJ:JOL_2007_134_R_0001_01&from=PL
11. Case C-366/10 Air Transport Association of America and Others v Secretary of State for Energy and Climate Change // European Court Report. – 2011. – I-13755 [Режим доступу]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:62010CJ0366&from=PL>
12. Зіглер, К. Взаємозв'язок міжнародного права та права ЄС: «Інтернаціоналізація» права ЄС та «Європеїзація» міжнародного права / К. Зіглер // Європейське право. – 2012. – № 2–4. – С. 24–47.