

agreements. Such treaties mainly repeat principles of international air law and encompass specified rules, mechanisms in it.

Literature

1. Угода між Урядом України та Австрійським Федеральним Урядом про повітряне сполучення 1944 р. [Електронний ресурс] // Законодавство України.– Режим доступу:

http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/040_001#Find

2. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення 2005 р. [Електронний ресурс] // Законодавство України.– Режим доступу:

http://avia.gov.ua/documents/Miznarodnadiyalnist/Zovnishnja%20dijalnist/30158_1.html

УДК 349.412(477)(043.2)

Гаврилішин А.П.,

к.ю.н., доцент,

Національний університет ДПС України, м. Ірпінь, Україна

Кучеренко В.О.,

студент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ВИРІШЕННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ СПОРІВ ГОСПОДАРСЬКИМИ СУДАМИ УКРАЇНИ

При визначенні земельних правовідносин першочергово необхідно виходити з конституційних засад, зокрема, статей 13, 14 Конституції України, якими землю визначено як об'єкт права власності [1].

Земельні спори згідно ст. 158 Земельного кодексу України можуть розглядатися іншими органами проте, на наш погляд, відповідно до статей 159-161 Земельного кодексу України, які регламентують різні аспекти вирішення спорів цими органами, є декларативними і не завжди мають практичне застосування [2]. Вирішення спорів органами місцевого самоврядування та земельних ресурсів не передбачає остаточності прийнятого рішення (частини 3 та 4 ст. 158 ЗК України). Оскільки прийняте за результатами розгляду спору рішення не є виконавчим документом згідно з ч. 2 ст. 17 Закону України "Про виконавче провадження", виконати його примусово неможливо. З огляду на це, таке вирішення спору буде остаточним, якщо спір розглядається (в суді) чи господарському суді. Так у рішенні Конституційного Суду України від 16.04.2009 № 7-рп/2009 у справі за конституційним поданням Харківської міської ради щодо офіційно-

го тлумачення положень частини другої статті 19, статті 144 Конституції України, статті 25, частини чотирнадцятої статті 46, частин першої, десятої статті 59 Закону України "Про місцеве самоврядування в Україні" (справа про скасування актів органів місцевого самоврядування), про те, що орган місцевого самоврядування має право приймати рішення, вносити до них зміни та/чи скасовувати їх на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України. Однак, Конституційний Суд України у згаданому рішенні також зазначав, що органи місцевого самоврядування не можуть скасовувати свої попередні рішення, вносити до них зміни, якщо відповідно до приписів цих рішень виникли правовідносини, пов'язані з реалізацією певних суб'єктивних прав та охоронюваних законом інтересів, і суб'єкти цих правовідносин заперечують проти їх зміни чи припинення. Ненормативні правові акти органу місцевого самоврядування є актами одноразового застосування, вичерпують свою дію фактом їхнього виконання, тому вони не можуть бути скасовані чи змінені органом місцевого самоврядування після їх виконання. Факт виконання може підтверджуватись укладенням договору, видачею та реєстрацією державного акта на право власності тощо.

Також Постановою Пленуму Вищого господарського суду України від 17 травня 2011 року № 6 "Про деякі питання практики розгляду справ у спорах, що виникають із земельних відносин" вказано, що державні органи або органи місцевого самоврядування, реалізуючи відповідні повноваження, вступають з юридичними та фізичними особами у цивільні та господарські правовідносини. Отже, у таких відносинах держава або територіальні громади є рівними учасниками земельних відносин з іншими юридичними та фізичними особами, у тому числі з суб'єктами підприємницької діяльності. Справи у спорах за участю державних органів та органів місцевого самоврядування, що виникають з правовідносин, у яких державні органи та органи місцевого самоврядування реалізують повноваження власника землі, а також в інших спорах, які виникають із земельних відносин приватноправового характеру, за відповідності складу сторін спору статті 1 ГПК України підвідомчі господарським судам. Індивідуальні акти органів держави або місцевого самоврядування, якими реалізуються волевиявлення держави або територіальної громади як учасника цивільно-правових відносин і з яких виникають, змінюються, припиняються цивільні права і обов'язки, не належать до правових актів управління, а спори щодо їх оскарження мають приватноправовий характер, тобто справи у них підвідомчі господарським судам.

Тому, можна констатувати той факт, що виключно судом вирішують-

ся земельні спори з приводу володіння, користування і розпорядження земельними ділянками, що перебувають у власності громадян і юридичних осіб, а також спори щодо розмежування територій сіл, селищ, міст, районів та областей.

Отже, земельні спори являють собою особливий вид правовідносин щодо розв'язання розбіжностей, пов'язаних з порушенням права власності та права користування, тобто права володіння, користування та розпорядження наданою земельною ділянкою, а також вилученням землі, що виникають між власниками землі та землекористувачами, іншими особами, органами місцевого самоврядування та органами державної влади, що здійснюють управління земельними ресурсами.

У власному розумінні під земельними спорами необхідно вважати правовідносини, відповідно до яких виник конфлікт щодо суб'єктивного права на земельну ділянку фізичної або юридичної особи. Предметом земельного спору, на нашу думку, завжди є первинне – майнове суб'єктивне право особи на конкретну земельну ділянку, і вторинне – спосіб його захисту.

Таким чином, вирішення земельного спору є одним із основних елементів врегулювання земельних правовідносин, які і на сьогоднішній день залишаються найбільш актуальною та важливою проблемою сучасності.

Література

1. Рішення Конституційного Суду України від 16 квітня 2009 року № 7-рп/2009 у справі № 1-9/2009 [Електронний ресурс: режим доступу rada.gov.ua].

2. Земельний кодекс України // Відомості Верховної Ради України.– 2002. № 3-4, Ст.27.

3. Постанова Пленуму Вищого господарського суду України від 17 травня 2011 року № 6 "Про деякі питання практики розгляду справ у справах, що виникають із земельних відносин" [Електронний ресурс: режим доступу rada.gov.ua].

ПРАВОВІ ЗАСАДИ ТЕХНІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Одним із основних засобів державного регулювання діяльності суб'єктів господарювання у сфері залізничного перевезення вантажів є технічне регулювання. Відповідно до ст. 1 Закону України "Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності" від 1 грудня 2005 р. [1] технічне регулювання – це правове регулювання відносин у сфері встановлення, застосування та виконання обов'язкових вимог до продукції або пов'язаних з нею процесів, систем і послуг, персоналу та органів, а також перевірка їх дотримання шляхом оцінки відповідності та/або ринкового нагляду. У зв'язку з цим справедливим є твердження, що технічне регулювання є правовою формою державного регулювання підприємницької діяльності [2, с. 8-14].

Протягом тривалого періоду державне регулювання у сфері залізничного транспорту здійснювалося шляхом ліцензування послуг, які надавалися при перевезенні вантажів, згідно з Законами України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності" від 1 червня 2000 р. [3] та "Про транспорт" від 10 листопада 1994 р. [4]. Інститути сертифікації та атестації розглядалися як обов'язкові, але проміжні, підготовчі стадії, що передують отриманню ліцензії для здійснення перевезення вантажів залізничним транспортом. Тобто, отримання атестату підприємства, сертифікату відповідності, розроблення технічних умов підприємством було необхідними умовами для отримання ліцензії. З прийняттям Закону України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обмеження державного регулювання господарської діяльності" від 19 жовтня 2010 р. [5] було скорочено перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, зокрема надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом. З того часу технічне регулювання стало основним засобом державного регулювання залізничного перевезення вантажів.

Як справедливо зазначають деякі дослідники, досі в жодній державі СНД не сформувалося чіткої системи технічного регулювання. У багатьох країнах, зокрема в Російській Федерації, діють правила і нормативи, прийняті ще за часів Радянського Союзу [6, с. 31]. Можна стверджувати, що на сьогоднішній день не існує системи технічного регулюван-