

чої діяльності, інформація, а також інші матеріальні і нематеріальні блага [1]. У такому випадку цивільне право регулює широке коло суспільних відносин, даючи загальну характеристику об'єктам права і визначаючи загальні положення, що можуть бути до них застосовані. Разом з тим як об'єктами земельних відносин є землі в межах території України, земельні ділянки та права на них, у тому числі на земельні частки (паї).

Визначення питання про галузеву належність права спільної власності на землю в Україні необхідно робити з урахуванням положень ст. 9 Цивільного кодексу України та ст. 2 та ст. 4 Земельного кодексу України [2]. Оскільки, положення цивільного кодексу застосовуються до врегулювання відносин, які виникають у сферах використання природних ресурсів та охорони довкілля лише у тих випадках, коли вони не врегульовані іншими актами законодавства, а ст. 4 Земельного кодексу України зазначає, що завданням земельного законодавства є регулювання земельних відносин з метою забезпечення права на землю громадян, юридичних осіб, територіальних громад та держави, раціонального використання та охорони земель [2], визначаючи, таким чином, безпосередній об'єкт регулювання саме земельні відносини, можна зробити висновки, що норми земельного права по відношенню до цивільного права мають спеціальний характер, а тому віднесення вищезазначеного питання до галузі земельного права вважається за доцільне.

Підсумовуючи вищевикладене та враховуючи положення чинного законодавства України вважаємо, що дослідження питання права спільної власності на землю в Україні необхідно віднести до сфери земельного права.

Література

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV // Відомості Верховної Ради України.– 2003.– №№ 40-44.– Ст. 356.
2. Земельний кодекс України від 25.10.2001 № 2768-III // Відомості Верховної Ради України.– 2002.– № 3-4.– Ст. 27.

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СОЮЗ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ: ОСНОВНІ ЦІЛІ ТА ЗАВДАННЯ

Кількість досліджень, присвячених проблемам європейської інтеграції, постійно зростає. Цей процес став стійкою тенденцією у розвитку юридичної науки не тільки країн Європейського Союзу (ЄС), а й країн, які мають намір увійти до цього об'єднання. Не обійшов він й вітчизняну юриспруденцію. Одна з причин такої зацікавленості криється у тому, що процес саме європейської інтеграції, формуючи обрис сучасної Європи, став знаменням сьогодення. Безумовно, об'єднанчі тенденції проявляються й в інших регіонах світу, однак саме в Європі вони досягли найбільшого ступеня, аніж будь-де, що дозволяє попередньо оцінювати досягнені результати та виникаючі проблеми як такі, що притаманні сучасним інтеграційним процесам взагалі.

Стрімкий розвиток інтеграційних процесів в Європі у другій половині ХХ ст. став наслідком значних політичних і соціально-економічних змін. На момент свого започаткування в умовах біполярного світу об'єднання європейських держав було задумане, у більшій мірі, як співтовариство більш-менш подібних національних держав, які мали сформувати нове економічне і політичне потужне утворення, яке було б здатне виступати рівноправним партнером у відносинах як із США, так й з СРСР. Однак після розпаду Радянського Союзу геополітична мета такого утворення зазнала переосмислення.

Послідуючий розвиток інтеграційних процесів в європейських державах був орієнтований на створення відповідної організації на основі трьох Європейських Співтовариств (перша опора) та Європейського політичного співробітництва (спільної політики закордонних справ і безпеки) (друга опора), що знайшло втілення в укладанні 12 державами-членами Європейських Співтовариств Договору про Європейський Союз 07.02.1992р. у м. Маастрихт (Нідерланди), який набув чинності 01.11.1993р. (Маастрихтський Договір). У 1995р. до ЄС приєдналися ще 3 європейські держави: Австрія, Фінляндія, Швеція.

Даним договором було утворено інтеграційне об'єднання – Європейський Союз (ЄС), що охоплює у своїй діяльності основні сфери суспільного життя: економічну інтеграцію на основі трьох Європейських Співтовариств (перша опора), спільну політику закордонних справ і

безпеки (друга опора), а також співробітництво у сфері правосуддя та внутрішніх справ (третя опора), що в подальшому було названо як співробітництво з юстиції та поліції в кримінальних справах. Інакше кажучи, перша опора – соціально-економічна, друга – зовнішньополітична, третя – правоохоронна, при цьому економічна інтеграція визначалася на новому рівні – із формуванням економічного та валютного союзу.

На сучасному етапі Європейський Союз являє собою унікальне інтеграційне об'єднання 27 держав-учасниць. Унікальність цього об'єднання, зокрема полягає у тому, що Європейський Союз має свою територію, яка складається з території держав-членів, і є відповідно територією внутрішнього ринку та простором юрисдикції ЄС; має сформовану систему керівних інституцій, валютну систему та грошову одиницю, а також власну правову систему, що забезпечена юрисдикційним захистом, і інститут громадянства.

Головними цілями Європейського Союзу відповідно до основних правових документів ЄС визначається утворення тісного союзу народів Європи, сприяння збалансованому і стабільному соціальному та економічному прогресу шляхом посилення економічної і соціальної взаємодії, власна ідентичність у міжнародній сфері шляхом проведення спільної зовнішньої політики та політики у галузі безпеки, розвиток співробітництва у сфері юстиції і внутрішніх справ, збереження і примноження загального надбання європейської спільноти, що реалізується на таких основних засадах, як повага до національної ідентичності держав-членів, повага до прав людини та ін.

Отже, основні цілі Європейського Союзу на сучасному етапі можна поділити на соціально-економічні – сприяння економічному і соціальному прогресові, зовнішньополітичні – утвердження самобутності на міжнародній арені, гуманітарні – захист прав, свобод та законних інтересів людини і громадянина, правоохоронні – розвиток простору свободи, безпеки та правосуддя.

Відповідно до установчих документів (засновницьких договорів ЄС) основні завдання Європейського Союзу конкретизовані у наступних сферах компетенції ЄС: скасування мита і кількісних обмежень на імпорт та експорт товарів між державами-членами, а також інші заходи, що мають ту ж спрямованість; спільна торговельна політика; внутрішній ринок, заснований на принципі чотирьох свобод: вільний рух капіталу, товарів, послуг та осіб; заходи, що стосуються в'їзду та переміщення на внутрішньому ринку; спільна політика в галузях сільського господарства та рибальства; спільна транспортна політика; встановлення системи, що запобігає порушенням на внутрішньому ринку; зближення на-

ціональних законодавств держав-учасниць такою мірою, яка необхідна для належного функціонування внутрішнього (спільного) ринку; спільна політика у соціальній сфері, заходи в галузі соціального захисту; політика захисту навколишнього середовища, захист прав споживачів; заходи в сфері охорони здоров'я; підвищення конкурентоспроможності промисловості держав-членів ЄС; сприяння дослідженням та технологічному розвитку; стимулювання створення та розвитку трансєвропейських комунікаційних мереж та інфраструктури; заходи в галузі енергетики; внесок в освіту, професійне навчання, молодіжна політика; розквіт культури країн ЄС та заходи в сфері туризму; політика зайнятості; візова політика, політика притулку; імміграційна політика, співпраця митних органів; політика співробітництва у сприянні всебічного розвитку держав-учасниць.

Тим самим, Європейський Союз може визначатися як міждержавне інтеграційне утворення, що охоплює у своїй юрисдикції економічну, політичну та правову інтеграцію.

УДК 340.15(477)

Усеїнова Г.С.,

к. ю. н.,

Цибуляк О.В.,

студент,

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна,
м. Харків, Україна

ТРАНСПОРТНІ СУДОВІ ОРГАНИ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ІСТОРИЧНИЙ ДОСВІД

Правовідносини, пов'язані із транспортом завжди підлягали особливій увазі зі сторони держави. Із того часу, як з'явилися розвинені транспортні засоби, вони стали з однієї сторони ресурсом у багатьох значеннях, а з іншої – джерелом підвищеної небезпеки. Саме тому у нормативно-правових актах різних держав та часів особлива увага приділялась врегулюванню всіх аспектів поведінки із транспортом. Також неодноразово підіймалися питання про необхідність створення спеціалізованого суду щодо розгляду спірних транспортних правовідносин. Та у вітчизняній державно-правовій практиці існує такий досвід, який доцільно ретельно дослідити та проаналізувати для виокремлення необхідності створення спеціальних транспортних судових інституцій.