

України, яка веде до його відставки. За відповідних умов Президент України має право розпуску парламенту.

Вищезазначені принципи нашої держави і державного ладу є пріоритетними, основними, але не єдиними. Прямо чи опосередковано Конституція України закріплює й низку інших принципів держави (їх можна було б віднести до субсидіарних принципів), зокрема принципи національної держави і принцип світськості держави.

Про національний характер нашої держави свідчать, зокрема, основні напрями її національної політики, передбачені і закріплені Основним Законом України. Зокрема, в статті 11 Конституції України зазначається, що "Держава сприяє консолідації та розвитку української нації, її історичній свідомості, традицій і культури, а також розвитку етнічної, культурної, мовної та релігійної самобутності всіх корінних народів і національних меншин України". Світський характер України закріплено в Основному Законі нашої держави опосередковано. Зокрема, в статті 35 Конституції України, поряд з проголошенням права на свободу світогляду і віросповідання, зазначається, що "Церква і релігійні організації в Україні відокремлені від держави, а школа – від церкви. Жодна релігія не може бути визнана державою як обов'язкова", тобто, як державна.

Отже, як стає очевидним із вищезазначеного, структурно-функціональні принципи формування механізму державної влади в умовах конституційного державного ладу знаходять своє пряме і безпосереднє продовження у вигляді конституційних принципів. Так, принцип поділу державної влади на законодавчу, виконавчу і судову та взаємодії органів державної влади пов'язаний із принципом республіканської форми правління та принципом правової держави; принцип демократичного порядку формування органів державної влади (вибор-

ність, призначення за згодою інших органів тощо) – пов'язаний із принципом демократизму, закріплений у Конституції України; принцип системності і структурованості – пов'язаний із принципами суверенності, унітарності (єдності, соборності) та демократизму; принцип конституційності, законності в організації і діяльності – пов'язаний із принципами соціальної та правової держави; принцип постійного характеру діяльності і детермінованості, тобто, визначеності повноважень органів державної влади – пов'язаний із конституційним принципом республіканізму; принцип врахування загально-визнаних принципів та норм міжнародного права, досягнень національної і світової конституційної думки й практики державного будівництва – пов'язаний з усіма конституційними принципами української держави, які відтворюють європейський (зокрема – французький) досвід конституціоналізму; принцип гарантування діяльності органів державної влади пов'язаним із принципом суверенності.

1. Конституція України від 28 червня 1996 року. 2. Абашмадзе В.В. Учение о разделении государственной власти и его критика / В.В. Абашмадзе. – Тбилиси, Изд-во Тбилисского гос. ун-та, 1972. – 156 с. 3. Байтин М.А. Государство и политическая власть / М.А. Байтин. – Саратов, Изд-во Саратовского гос. ун-та, 1972. – 208 с. 4. Богуцький П. Поняття правової держави та методологічний підхід до проблем її формування // П. Богуцький. – Київ: Право України. – 1996. – №4. 5. Болотина Е.В., Петухов В.Г. Разделение властей: исторический опыт, теория и практика российской государственности. / Е.В. Болотина, В.Г. Петухов. – СПб.: Речь, 2001. – 443 с. 6. Опришко В. Державно-правовою реформа в Україні: основні напрями / В. Опришко. – Київ: Право України. – 1998. – №1. 7. Хабибулин А.Г. Научные основы типологии государства: Вопросы теории и практики / А.Г. Хабибулин. – СПб.: Республика, 1997. – 223 с. 8. Чиркин В.Е. Элементы сравнительного государственного устройства / В.Е. Чиркин. – М.: ИНФРА-М, 1994. – 375 с.

Надійшла до редколегії 08.06.11

І. Діковська, доц.

ВИДИ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: НОРМАТИВНИЙ І ДОКТРИНАЛЬНИЙ ПІДХОДИ

У статті аналізуються характерні ознаки окремих видів міжнародних перевезень.

Ключові слова: регулярні, нерегулярні перевезення, вантажні, пасажирські перевезення, перевезення у змішаному сполученні, транспортні конвенції.

В статье анализируются характерные признаки отдельных видов международных перевозок.

Ключевые слова: регулярные, нерегулярные перевозки, перевозки в смешанном сообщении, транспортные конвенции.

The article analyzes the characteristics of various kinds of international carriages.

Key words: scheduled, nonscheduled operations, cargo, passenger carriage, mixed traffic, transport conventions.

Правове регулювання міжнародних перевезень відрізняється в залежності від виду перевезення, до якого воно застосовується. Відтак, визначення ознак кожного з видів перевезення набуває особливого значення, оскільки, в результаті, воно дозволяє правильно застосовувати правові джерела, що регулюють міжнародні перевезення.

Міжнародні перевезення можна класифікувати за різними ознаками. Зокрема, у залежності від того, яким видом транспорту здійснюються перевезення, їх класифікують на залізні, авіаційні, морські, внутрішні водні, автомобільні та перевезення в змішаному сполученні. При цьому слід звернути увагу, що деякі автори для даної класифікації використовують інший критерій. Так, наприклад, Садиков О.М. для даного поділу використовує такий критерій як характер транспортних організацій, які беруть у них участь [10, 6].

Поряд із цим варто відзначити, що у нормативному розумінні за певних умов перевезення певним видом транспорту може прирівнюватися до перевезення, що здійснюється іншим видом транспорту. Наприклад, від-

повідно до ст. 18 Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, вчиненої 28 травня 1999 року у м. Монреалі (далі – Монреальська конвенція) перевезення, здійснене перевізником повністю або частково іншим видом транспорту, ніж повітряний (без згоди вантажовідправника замість перевезення, яке за згодою сторін передбачалося здійснити повітряним транспортом) вважається перевезенням, здійснюваним у період повітряного перевезення.

Перевезення у змішаному сполученні має місце тоді, коли воно здійснюється різними видами транспорту. При цьому може використовуватися єдиний перевізний документ.

Варто відзначити, що разом з поняттям перевезень у змішаному сполученні на практиці застосовується поняття "інтермодальних", "мультимодальних" та комбінованих перевезень. Деякі автори розглядають їх як синоніми [3, 127]. Інші – розрізняють ці терміни. При цьому наголошується на тому, що інтермодальні перевезення є родовим поняттям. Їх визначають як перевезення вантажу декількома видами транспорту, де один

перевізник зобов'язується організувати всі перевезення вантажу (від дверей до дверей) з одного пункту відправлення чи порту через один чи декілька пунктів у кінцевий пункт призначення. В залежності від того, як розподілена відповідальність між включеними до такого перевезення перевізниками розрізняють мультимодальні та сегментарні перевезення. Мультимодальні перевезення визначаються як такі, у яких перевізник, який організує перевезення вантажу в цілому, бере на себе відповідальність за усе перевезення. У цьому випадку він може видавати відправникові документ на перевезення на весь шлях слідування. У сегментарних перевезеннях перевізник, що організує перевезення вантажу в цілому, бере на себе відповідальність лише за ту частину перевезення, яку він здійснює сам [5].

Деякі автори навпаки вважають, що інтермодальні перевезення є лише "сектором ширшого поняття комбінованих (модальних) змішаних перевезень" [7, 17].

Визначальною рисою комбінованих перевезень є те, що вони здійснюються у одному перевізному місці (контейнері). Європейська угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень і відповідні об'єкти від 1 лютого 1991 року визначає термін "комбіноване перевезення" як перевезення вантажів на одній і тій же транспортній одиниці з використанням декількох видів транспорту.

За об'єктом перевезення прийнято виділяти перевезення вантажів, пасажирів, а на залізничному транспорті – вантажобагажу (товаробагажу), поштових відправлень.

Визначення поняття вантажу міститься в різних міжнародних та внутрішніх нормативно-правових актах. Так, згідно з Конвенцією про полегшення міжнародного морського судноплавства від 9 квітня 1965 року вантаж – це будь-які товари й будь-якого роду предмети, що перевозяться на судні, за винятком пошти, суднових припасів, суднових запасних частин і спорядження, особистих мов команди й багажу, що слідує з пасажирами.

Відповідно до Міжнародної конвенції стосовно деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 року "вантажі" включають предмети, товари, вантажі й вироби будь-якого роду, за виключенням живих тварин та вантажу, який оголошений за договором перевезення як такий, що перевозиться на палубі й дійсно перевозиться таким чином (ст. 1).

Слід відзначити, що у певний період на сторінках української преси відбувалася дискусія стосовно відмежування поняття "вантаж" та "вантажобагаж". Вона була викликана тим, що редакція п. 6.2.4 Закону України "Про податок на додану вартість" зі змінами, внесеними Законом України "Про внесення змін до Закону України "Про Державний бюджет України на 2005 рік" передбачала застосування нульової ставки ПДВ для перевезення залізничним, автомобільним, морським і річковим транспортом пасажирів, багажу й вантажобагажу від пункту на зовнішньому митному кордоні до пункту за межами державного кордону України або від пункту за межами державного кордону України до пункту на зовнішньому митному кордоні. Беручи до уваги те, що п. 6.2.4. у згаданій редакції не передбачав застосування нульової ставки до перевезення вантажу, важливо було з'ясувати, чи охоплює поняття "вантажобагаж" поняття "вантаж". (Принагідно зазначимо, що сьогодні застосування нульової ставки ПДВ передбачене для міжнародних перевезень пасажирів і багажу та вантажів залізничним, автомобільним, морським і річковим та авіаційним транспортом (п. "а" п. 195.1.3. ст. 195 Податкового кодексу України).

Одна з точок зору полягала в тому, що "термін вантаж охоплює поняття вантажобагаж (товаробагаж)" [6]. Згідно з іншою думкою "вантажобагаж" й "вантаж" – різні предмети перевезення" [4].

Необхідно констатувати, що в чинному законодавстві України немає єдиного підходу до розуміння поняття "вантажобагажу". В одних випадках він визначається як різновид вантажу, а в інших – як різновид багажу. Так, наприклад, Закон України "Про залізничний транспорт" від 4 липня 1996 року № 273 із змінами та доповненнями, визначає вантажобагаж як вантаж, що перевозиться в пасажирських і поштово-багажних поїздах.

Водночас п. 1.7. Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджених Мінтранспорту та зв'язку України від 27 грудня 2006 року № 1196, визначаючи поняття легковагового багажу, як синонім до нього вживає поняття "вантажобагаж".

Інструкція про взаємодію посадових осіб митних органів, що здійснюють митні процедури з багажем і вантажобагажем, переміщуваними в багажних вагонах, і працівників залізниць України, затверджена наказом Державної митної служби України та Міністерством транспорту та зв'язку України від 18 вересня 2008 року № 1019 визначає вантажобагаж як предмети, що належать юридичним і фізичним особам, вагою окремого місця від 5 до 165 кг, що перевозяться в багажному вагоні за окрему плату без обмежень загальної ваги й без пред'явлення проїзних документів.

Для порівняння ця Інструкція визначає багаж як предмети загальною вагою до 200 кг (вагою окремого місця до 75 кг і довжиною не більше 3 м), що належать пасажиром, які мають проїзні документи й здають ці предмети для перевезення в багажному вагоні за окрему плату.

З наведеного, можна зробити висновок, що "вантажобагаж" – це речі, максимально дозволені виміри яких встановлюються актами законодавства, що перевозяться в багажних вагонах, відправниками яких можуть бути як пасажиром так і особи, що не мають проїзних документів.

Багажем є речі, що перевозяться за договором перевезення, укладеним між пасажиром та перевізником, окремі характеристики яких встановлені відповідними нормативно-правовими актами. Зокрема, визначення поняття багажу міститься у Афінійській конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року у редакції Протоколу 1976 року, Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу від 9 жовтня 1997, інших документах.

Більшість транспортних конвенцій визначають поняття пасажиром як фізичної особи, яка на виконання договору перевезення, укладеного від її імені або нею самою, перевозиться за сплату або безоплатно перевізником (ст. 1 Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу). Аналогічне визначення поняття "пасажир" міститься у Конвенції про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами (КППВ) й у Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП).

Водночас Афінійська конвенція до пасажирів відносить не лише осіб, які перевозяться на судні за договором перевезення, а й тих, які за згодою перевізника перевозяться на судні для супроводження автомашини або живих тварин, які є предметом договору перевезення вантажів.

За періодичністю транспортних операцій розрізняють перевезення регулярні та нерегулярні.

Аналіз визначень регулярних перевезень в окремих актах нормативного [11] та ненормативного характеру [8] дозволяє виділити їх характерні риси. Зокрема, вони здійснюються за визначеними маршрутами, згідно з затвердженими опублікованими розкладами руху або рейсами настільки систематичними і частими, що являють собою систематичну серію рейсів. Крім того, ці перевезення відкриті для загального користування. Вони здійснюються за винагороду, причому тарифи перевезення є заздалегідь відомими пасажиром чи вантажовідправником. Важливою характеристикою регулярних перевезень є те, що перевізники, які виконують такі перевезення, повинні здійснювати посадку і висадку пасажирів на кінцевих зупинках та в інших місцях, передбачених розкладами. Хоча окремі нормативно-правові акти можуть передбачати винятки з цього правила [11].

На авіаційному транспорті до регулярних належать також додаткові комерційні польоти, які виконуються у зв'язку з перевантаженням регулярних рейсів [8].

Морські регулярні перевезення іменуються лінійними. Вони здійснюються між визначеними портами двох або декількох країн, за лінійним розкладом суднами визначених типів з оплатою перевезень за встановленим тарифом лінії. До лінійних рейсів належить морське регулярне сполучення для забезпечення перевезень вантажів з періодичністю заходження суден до обов'язкового українського порту не рідше одного разу на місяць (п. 2.2. Інструкції про порядок реєстрації ліній закордонного плавання, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 13 червня 2000 року № 350).

Нерегулярними перевезеннями є такі, що не мають ознак регулярності або системності, тобто здійснюються не за опублікованим розкладом. Крім того, окремі нормативно-правові акти пов'язують "нерегулярність" перевезень, що здійснюються за одним і тим самим маршрутом, з їх частотою. Так, наприклад, п. 2.8. Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 9 лютого 2004 року № 75, до міжнародних регулярних перевезень відносить нерегулярні перевезення за одним і тим самим маршрутом з періодичністю частіше ніж один раз на тиждень.

До нерегулярних перевезень традиційно відносять чартерні, а також деякі інші. Так, наприклад, у повітряних перевезеннях до нерегулярних відносять нечартерні рейси для перевезення за індивідуально оформленими квитками чи індивідуально оформленою авіа вантажною накладною (інколи вони позначаються як "перевезення аеротаксі за запитом"). Ці рейси не виконуються відповідно до опублікованого розкладу, алі продаються окремим суб'єктам (наприклад, вантажовідправникам). Польоти в данному випадку здійснюються за встановленими маршрутами, але із зупинками тільки в пунктах на маршруті, де необхідно зробити вивантаження (висадку) чи завантаження (посадку).

Комерційні польоти аеротаксі виконуються відповідно до отриманого незадовго до польоту запити стосовно повітряного перевезення пасажирів, вантажу чи пошти, або будь-якої їх комбінації для отримання доходів. Звичайно вони виконуються малими повітряними суднами, включаючи вертольоти (звичайно не більше 30 пасажирських місць). До нерегулярних перевезень відносять також інші перевезення на вимогу [8].

Морські нерегулярні перевезення іменують трамповими. Вони виконуються без чіткого розкладу, і скеровуються судновласниками туди, де з боку фрахтувальників є попит на тоннаж. Трампові судна перевозять в основному масові вантажі: ліс, руду, вугілля, зерно,

нафтопродукти й інші вантажі, перевезені навалом або наливом. Більшість трампових суден – універсальні й можуть за необхідності перевозити генеральні вантажі – упаковані й неупаковані товарно-штучні вантажі (устаткування, хімікати, апаратуру, металовироби, автомобілі, трактори, вагони, сільськогосподарську техніку). Таким чином, на цих судах під вантаж можуть бути надані все судно, його частина або певні вантажні приміщення [9, 232].

В залежності від порядку проходження вантажем та пасажиром прикордонних пунктів (портів слідування) розрізняють перевезення без перевантажувальні (безпересадочні) і перевантажувальні (пересадочні) [10, 8].

Кількість проїзних документів, на підставі яких здійснюється перевезення є підставою для їх поділу на перевезення прямого сполучення, непрямого сполучення, перевезення послідовними перевізниками й перевезення з перевідправкою.

Особливим видом міжнародних перевезень є залізничні прикордонні перевезення, здійснюваний між двома сусідніми державами за правилами країни відправлення зі складанням внутрішньої накладної [9].

Особливим видом автомобільних пасажирських перевезень є маятникові перевезення, під час яких групи пасажирів перевозяться у визначений час з території однієї держави для тимчасового перебування на території іншої держави. Повернення цих пасажирів здійснюється автобусом того ж перевізника в країну попереднього виїзду. З цієї метою перший рейс у зворотному напрямку та останній рейс у головному напрямку здійснюється без пасажирів.

Деякі міжнародні договори встановлюють спеціальні вимоги до маятникових перевезень. Так, наприклад, відповідно до ст. 3 Угоди про міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів автобусами (Угода INTERBUS) від 30 червня 2001 року місцем відправлення та місцем призначення маятникового перевезення повинно бути відповідно місце, де поїздка розпочинається, і місце, де вона закінчується, зокрема, у кожному випадку – навколишню місцевість у радіусі 50 км. Під час маятникових перевезень не можна здійснювати посадку або висадку пасажирів протягом поїздки. Перша зворотна поїздка й остання пряма поїздка в серії маятникових перевезень повинні здійснюватися без пасажирів.

Однак згідно із вказаною Угодою на класифікацію транспортної операції як маятникового перевезення не впливає той факт, що за домовленістю компетентних органів відповідної Договірної Сторони або Сторін пасажирів, здійснюють зворотну поїздку з іншою групою або іншим транспортним оператором, а також те, що пасажирів, незважаючи на положення підпункту здійснюють посадку або висадку під час поїздки.

Підсумовуючи варто зазначити, що в залежності від критерію міжнародні перевезення можуть бути класифіковані на різні види. При цьому характеристики одного і того самого виду перевезення можуть відрізнятися залежно від того, яким транспортом воно здійснюється.

1. Березовенко С.М. Управління зовнішньоекономічною діяльністю. Навч. посібник: 2-ге вид., випр. і доп. / За заг. ред. А. І. Кредісова. – К.: ВІРА-Р, 2002. – 552 с. 2. Інструкція про порядок реєстрації ліній закордонного плавання, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 31 травня 2000 № 276. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: uazakon.com/document/spart43/lnx43475.htm. 3. Канашевский В.А. Внешнеэкономические сделки: материально-правовое и коллизийное регулирование. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – 406 с. 4. Кифак О., Лепинис Н., Малицька О., Селютин А. Послухаємо начальника транспортного цеху. Школа бухгалтера № 9 (16.5.2005). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dtk.com.ua/show/3nid050.html>. 5. Константинов В.Г. Эволюция смешанных перевозок. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://logist.org.ua/download/evolution.pdf>. 6. Лист Комітету ВРУ з питань будівництва, транспорту, житлово-комунального госпо-

дарства і зв'язку від 11.01.2006 № 06-12/10-14. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1064.836.0> 7. Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки: Учебное пособие. – М.: Рос.Консульт, 2001. – 368 с. – с. 17. 8. Определения ИКАО. Добавление В. Обзор классификации деятельности гражданской авиации и используемых определений STA/10-WP/716/10/09. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.icao.int/STA10/docs/STA10_wp007_ru.pdf. 9. Понятие международных перевозок и их классификация. Международные перевозки. Информационно-справочный портал о пассажирских, туристических,

грузовых перевозках и логистике. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://logistics-guide.net/ponyatie-i-klassifikaciya/> 10. Садилов О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М.: Юрид.лит., 1981. – 288 с. 11. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Італійської Республіки про взаєморегулювання міжнародних пасажирських та вантажних перевезень від 3 лютого 1998 року – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=380_023.

Надійшла до редколегії 08.06.11

О. Совгиря, канд. юрид. наук

МІСЦЕ АКТИВ КОНСТИТУЦІЙНОГО СУДУ УКРАЇНИ У ПРАВОВОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ДІЯЛЬНОСТІ КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

У статті досліджуються проблеми правового регулювання діяльності вищого органу виконавчої влади в аспекті визначення у механізмі такого регулювання місця актів Конституційного Суду України. Зокрема, з'ясовано, що на сьогодні акти Конституційного Суду України мають регулюючий вплив щодо складу Уряду, статусу міністрів, визначення правової природи відповідальності урядовців, змісту принципів діяльності Уряду, розв'язання т. зв. "компетенційних спорів". У публікації окреслено перспективи такого регулювання у частині сприяння знаходження політико-правового балансу між парламентом, главою держави та Урядом.

Ключові слова: Конституційний Суд України, Уряд, правове регулювання діяльності Кабінету Міністрів України.

В статье исследуются проблемы правового регулирования деятельности высшего органа исполнительной власти в аспекте определения в механизме такого регулирования места актов Конституционного Суда Украины. В частности, установлено, что на сегодня акты Конституционного Суда Украины имеют регулирующее влияние относительно состава Правительства, статуса министров, определения правовой природы ответственности членов Правительства, содержания принципов деятельности Правительства, решения так называемых "компетенционных споров". В публикации очерчены перспективы такого регулирования в части содействия нахождения политико-правового баланса между парламентом, главой государства и Правительством.

Ключевые слова: Конституционный Суд Украины, Правительство, правовое регулирование деятельности Кабинета Министров Украины.

The article examines the problems of legal regulation of higher executive authority in terms of defining the place of acts of the Constitutional Court of Ukraine and the mechanism of such regulation. In particular, the author states that nowadays acts of the Constitutional Court of Ukraine have a regulatory effect on the composition of the Government, the status of departmental minister, in determining the legal nature of government responsibility, the content of the principles of the Government and the solution of so-called "competential disputes". The publication outlines the prospects for such regulation especially those concerning the finding of a political and legal balance between Parliament, the Head of State and Government.

Keywords: Constitutional Court of Ukraine, legal regulation of the activity of the Cabinet of Ministers of Ukraine.

Промовистим свідченням ролі органів конституційної юрисдикції у правовому забезпеченні діяльності урядів є той факт, що, зокрема, Конституційна Рада Франції, створена з прийняттям Конституції V Республіки 1958 року, фактично мала першочерговим завданням забезпечити, щоб "парламент не втручався у сферу діяльності уряду" [4, с. 134-138].

Від часу проголошення Незалежності України у нашій державі триває процес збалансування діяльності гілок державної влади відповідно до вимог Основного Закону. В силу об'єктивних (відсутність традицій налагодження діалогу між гілками влади, практики розв'язання конституційних конфліктів) і суб'єктивних (наявність значної кількості прогалин у правовому регулюванні діяльності вищих органів державної влади аж до повної відсутності відповідних законів, невисока конституційна культура побудови відносин між окремими представниками вищих органів державної влади) причин, суб'єктом, який виконує функцію урівноваження стосунків між гілками влади, а часто і регулятора статусу вищих органів державної влади, зокрема, Уряду, є Конституційний Суд України.

У межах даної публікації предметом дослідження є ті рішення Конституційного Суду України як єдиного органу конституційної юрисдикції в Україні, що спричинили значний вплив на організацію та діяльність вищого органу виконавчої влади. Окремі аспекти цієї проблематики були об'єктом уваги вітчизняних дослідників, таких як: Авер'янов В. Б., Веніславський Ф. В., Дахова І. І., Єрмолін В. П., Жук Н. А., Кампо В. М., Козюбра М. І., Колодій А. М., Мартинюк Р. С., Силенко Л. М., Стрижак А. А., Тодика Ю. М., Федоренко В. Л., Чикирлій С. О., Шаповал В. М. та інші. Ми ж ставимо собі за мету дослідити питання про роль КСУ у правовому забезпеченні діяль-

ності КМУ системно, насамперед, в аспекті впливу актів єдиного органу конституційної юрисдикції на становлення правового статусу Уряду.

Правові засади діяльності та конфліктів Уряду 2005-2009 років. Відповідно до частини третьої статті 113 Конституції України Кабінет Міністрів України у своїй діяльності керується Конституцією і законами України, актами Президента України. Згідно із частиною третьою статті 113 Основного Закону, зі змінами 2004 р., відзначалося, що Кабінет Міністрів України у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, а також указами Президента України та постановами Верховної Ради України, *прийнятими відповідно до Конституції та законів України* (курсив наш. – О. С.).

Слід відмітити, що формулювання Основного Закону, відповідно до якого Уряд у своїй діяльності має керуватися підзаконними актами, що прийняті відповідно до Конституції та законів України, є більш вдалим у порівнянні із чинною нормою. Однак, враховуючи те, що відповідно до частини третьої статті 106 Конституції України в редакції 1996 року. Президент України *на основі та на виконання Конституції і законів України* (курсив наш. – О. С.) видає укази і розпорядження, можна сказати, що це ж положення сформульоване в іншій нормі Основного Закону.

Втім у період дії Конституції України зі змінами 2004 року необхідність виконання актів глави держави Урядом викликала ситуації, що впливали зі змісту пункту 1 частини 1 статті 150 Основного Закону, відповідно до якого вирішення питань про відповідність Конституції України (конституційність) актів Президента України належить до повноважень Конституційного Суду України. Відомо, що Уряд відсутній серед суб'єктів звернення до єдиного органу конституційної юрисдикції, визначе-

