

**Александров О.В.**, студент магістратури,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Череватюк В.Б., к.і.н., доцент

## **КОНФЛІКТИ, ПОВ'ЯЗАНІ З ПРАВОВИМ РЕЖИМОМ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Сьогодні наземна база авіаційного транспорту активно розвивається, оскільки постають все більш високі вимоги щодо безпечного та комфортного забезпечення перевезень. Діяльність аеропортів та аеродромів пов'язана не тільки з використанням повітряного простору, а й з раціональним використанням земель.

Правовий режим земель авіаційного транспорту у теорії земельного права недостатньо досліджений. Недосконалим є і законодавство, що регулює дане питання. Неналежне нормативно-правове забезпечення реорганізації суб'єктів авіаційної діяльності призвело до виникнення конфліктів, через які аеропорти не можуть вирішити земельні та майнові питання. Також відбувається процес інтеграції української транспортної структури з європейською та адаптації транспортного, зокрема авіаційного, законодавства нашої держави до законодавства ЄС, що теж має вирішити цілий ряд конфліктів, безпосередньо пов'язаних із застосуванням норм вітчизняного законодавства.

За часів незалежності України правовий режим земель та окремі елементи досліджували такі вчені, як М.М. Бахуринська, Д.В. Бусуйок, О.А. Вівчаренко, І.І. Каракаш, В.В. Костицький, П.Ф. Кулинич, В.В. Носік, Н.Р. Малишева, В.Л. Мунтян, Т.К. Оверковська, О.О. Погрібний, В.І. Семчик, О.С. Хом'яченко, Ю.С. Шемшученко, М.В. Шульга та інші.

Правовий режим земель авіаційного транспорту складається з таких елементів: права на землі авіаційного транспорту; раціональне використання та охорона земель авіаційного транспорту; управління землями авіаційного транспорту та юридична відповідальність за порушення вимог законодавства щодо земель авіаційного транспорту.

Особливістю правового режиму земель авіаційного транспорту є те, що до складу цих земель включаються не смуги відводу, характерні для земель залізничного та автомобільного транспорту, а окремі території, зайняті різноманітними об'єктами цього виду транспорту. Тому, вважаємо за необхідне закріпити в Земельному

кодексі України чітко розмежування земель авіаційного транспорту за формами власності [1].

Землі авіаційного транспорту можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності, а також використовуватися на умовах постійного користування, оренди та концесії. Вважаємо доцільною думку М.М. Бахуринської про те, що концесія має бути закріплена в Земельному кодексі як самостійна форма землекористування. А також вважаємо за доцільне зазначити в Земельному кодексі України, що для здійснення концесійної діяльності земельні ділянки можуть надаватися на підставі договору концесії, а не оренди [2].

Особливістю діяльності авіаційних підприємств є необхідність встановлення спеціального обладнання як на земельних ділянках цих підприємств, так і за їх межами. Тому однією з форм використання земель авіаційного транспорту може бути встановлення земельного сервітуту з метою розташування спеціального обладнання для забезпечення роботи авіаційних підприємств. Характерною особливістю правового режиму земель авіаційного транспорту є встановлення навколо аеродромів охоронних зон, в межах яких обмежується право суміжних землекористувачів стосовно забудови. Призначення таких спеціальних зон полягає в забезпеченні безпеки польотів повітряних суден, а також зменшення їх негативного впливу на людей та довкілля, суміжні землі та інші природні об'єкти.

Особливістю правового режиму земель авіаційного транспорту є те, що така функція державного управління, як планування, відіграє надзвичайно важливу роль порівняно з плануванням земель інших видів транспорту. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) рекомендує впроваджувати практику планування та організації землекористування навколо аеропортів шляхом створення таких відповідних кооперативних механізмів «швидкого реагування», як комітети по координації дій зацікавлених сторін. Загальним цільовим призначенням земель авіаційного транспорту є забезпечення роботи авіаційного транспорту України [3].

Вважаємо за необхідне узгодити положення проектів Повітряного кодексу та ЗУ «Про аеропорти України» між собою та з нині діючим Земельним кодексом щодо зміни цільового призначення аеропортів. Зміна цільового призначення земельних ділянок авіаційного транспорту може відбуватися також за ініціативою громадян та юридичних осіб в порядку допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків.

На нашу думку, норми відводу земель для аеропортів (прийняті 40 років тому) підлягають перегляду та оновленню, оскільки наявність достатніх земельних ресурсів для об'єктів авіаційного транспорту є не лише актуальним питанням розвитку їх інфраструктури, а й безпеки. Оскільки суб'єктами господарювання в галузі авіаційного транспорту є, в основному, підприємства та господарські товариства, то вважаю введення адміністративної відповідальності саме юридичних осіб сприяло б зниженню порушень законодавства щодо використання та охорони земель аеропортів та аеродромів.

#### *Література*

1. Земельний кодекс України: Закон України від 12 жовтня 2018 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>
2. Бахуринська М.М. Деякі проблеми правового регулювання процедури виникнення права на землю в концесійних правовідносинах за законодавством України / М.М. Бахуринська // Земельне право України. □□2010. □□№ 9. □□С. 15-18.
3. Боднарчук Н.В. Правовий режим земель авіаційного транспорту України: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.06 / Боднарчук Наталія Валеріївна. – К., 2011. – 181 с.

УДК 347.824(477)(043.2)

**Боковенко В.П.**, студентка,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Пильгун Н.В., к.ю.н., доцент

### **ПРОБЛЕМА ДО ПИТАННЯ ПРО ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ**

На даному етапі розвитку цивільної авіації для України характерні інституційна недовершеність державного управління в галузі, далекість від високих стандартів безпеки, застарілість управління господарською діяльністю, що разом пагубно виражається на ефективності сектору та додає труднощів інтеграції України в міжнародний авіаційний простір.

Згідно 3 статті Повітряного кодексу України держава регулює діяльність цивільної авіації через Міністерство транспорту та зв'язку України, повноважні органи авіаційного транспорту України згідно таких напрямках: гарантування високого рівня розвитку цивільної авіації, контроль за безпекою польотів повітряних суден,