

Чуба У.Б., студент магістратури,
Західноукраїнський національний університет,
м. Тернопіль, Україна
Науковий керівник: Коруц У.З., к.ю.н., доцент

МЕХАНІЗМИ РЕЙДЕРСЬКОГО ЗАХОПЛЕННЯ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

В сучасних умовах формування авіаційного землекористування земель авіаційного транспорту завжди було і залишається актуальною темою для науковців. Основним завданням таких досліджень є розроблення наукових основ та положень формування, функціонування і регулювання використання земельного потенціалу авіаційної галузі. Крім того важливими є методичні рекомендації землевпорядкування об'єктів авіаційного транспорту [1, с. 46].

Аналізуючи вітчизняне законодавство, зокрема, Земельний кодекс України, Повітряний кодекс України, Закон про транспорт, ми спостерігаємо, що законодавець відносить землі авіаційної галузі до земель авіаційного транспорту, земель повітряного транспорту, земель аеропортів (аеродромів), що обумовлює колізійність норм щодо регулювання земельних відносин. У складі Державного земельного кадастру відображається лише як підкатегорія земель – землі авіаційного транспорту. Площа об'єктів повітряного транспорту, аеропортів (аеродромів), як окремих облікових об'єктів не ведеться. У зв'язку з реалізацією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, регулювання землекористування авіаційної галузі повинно бути зосереджено на проведенні інвентаризації земель, сертифікації аеропортів, відведенні нових земельних ділянок для реалізації інвестиційних проектів, перерозподілі земель за формами власності, організації землеустрою аеропортів, оформленні правовстановлюючих документів на землю. Але ці процеси є дуже повільними і прогрес у подоланні колізій законодавства є мінімальним. Мало того ці колізії можуть стати серйозним підґрунтям для рейдерства.

Сьогодні, як вважають фахівці, найпоширеніший механізм захоплення землі залишився незмінним. Це так звана «подвійна реєстрація», яка проявляється у двох видах: перший – це коли договори оренди на ту саму землю реєструються без скасування прав справжнього землекористувача, за рахунок чого в реєстрі існують права на землю кількох орендарів і перевагу має

найсильніший (зазвичай, це рейдери). Другий – це коли договори оренди справжнього орендаря протиправно припиняються і замість них у Державному реєстрі прав реєструються нові договори оренди сумнівного походження, які є в розпорядженні рейдерів. Така реєстрація фактично є замаскованим грабежем та інструментом для нейтралізації органів поліції, які в силу не розуміння на місцях специфіки роботи Державного реєстру прав – самоусуваються від виконання своїх обов'язків щодо захисту прав законних землекористувачів. Цілком зрозуміло, що найскладнішим завданням для рейдерів є не внесення своїх прав оренди на землю, а припинення вже існуючих, а тому зазвичай застосовуються наступні способи: 1) припинення законної оренди без жодних документів; 2) припинення законної оренди на підставі підроблених документів (додаткових угод, заяв справжнього орендаря тощо), або шляхом підписання таких документів неуповноваженими особами на підставі підроблених довіреностей; 3) припинення законної оренди шляхом виявлення дефектів у зареєстрованих договорах (невдалі формулювання щодо підстав для одностороннього розірвання договору оренди, невірно розрахований строк оренди державним реєстратором щодо моменту укладення і набрання чинності договором тощо); 4) припинення законної оренди шляхом звернення до Комісії (Колегії) з розгляду скарг у сфері державної реєстрації Міністерства юстиції України.

Яскравим прикладом рейдерства в авіаційній галузі є спроба рейдерського захоплення аеродрому «Чайка» в 2018 році, і конфлікт, який розгорівся в липні 2020 року навколо Спортивного Аеродрому «Гідропорт» в Одесі.

Мінімізувати ризики, пов'язані з рейдерськими діями, можна, розставивши юридичні «пастки», які значно знизять ризики внесення незаконних змін у державні реєстри. Для представників бізнесу – це, насамперед, належне оформлення установчих документів, зокрема статутів, у яких варто передбачити антирейдерські запобіжники.

Щодо законодавчого захисту від рейдерства, то Законопроект «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо посилення відповідальності за окремі кримінальні та адміністративні правопорушення у сфері господарської діяльності, службової діяльності, діяльності осіб, що надають публічні послуги та кримінальні правопорушення проти авторитету органів державної влади» № 3783, який позиціонується як «антирейдерський», посилює кримінальну відповідальність за підроблення документів, зокрема з метою заволодіння чужим майном, здійснення

протиправних реєстраційних дій державними реєстраторами та нотаріусами [2].

Література

1. Новаковська І.О., Скрипник Л.Р. Проблеми класифікації та формування земель авіаційного транспорту. *Землеустрій, кадастр і моніторинг земель*. 2017. № 3. С. 46-54.

2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо посилення відповідальності за окремі кримінальні та адміністративні правопорушення у сфері господарської діяльності, службової діяльності, діяльності осіб, що надають публічні послуги та кримінальні правопорушення проти авторитету органів державної влади. Проект Закону України № 3783 від 02.07.2020. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JI02596A.html

УДК 347.8(043.2)

Шилова К.Р., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ УКРАЇНИ

Правове регулювання діяльності авіації в системі національного законодавства займає важливе місце. Для того, щоб зрозуміти, що являє собою авіація загального призначення в Україні, спершу слід звернутися до Повітряного кодексу, в якому прийняте таке визначення: «авіація загального призначення – це авіація, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт» [2, с. 187].

В інших нормативно-правових актах, наприклад, в Законі України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» зазначено, що авіація загального призначення, це цивільна авіація, діяльність якої не стосується регулярних авіаперевезень та авіатранспортних операцій, що виконуються за плату або за наймом [3]. У Наказі Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації міститься: «Авіація загального призначення – цивільна авіація, яка використовується на безоплатній основі» [4].

Аналіз світової практики цивільної авіації дозволяє виокремити такі два напрямки, що склалися на сьогодні. Перший пов'язаний з її використанням в якості комерційного повітряного транспорту для громадських перевезень пасажирів, багажу, вантажів та пошти за