

забруднення (в першу чергу оксидами азоту, яке призводить до руйнування озонового шару).

Юридичними шляхами вирішення цієї проблеми є:

— формування правової бази в сфері екологічної безпеки цивільної авіації;

— видання державою стандартів щодо допустимих рівнів шуму і забруднення для авіаційної техніки;

— сертифікація авіаційної техніки на відповідність технічних характеристик шуму і забруднення вимогам державних стандартів;

— екологічний контроль і моніторинг органів держави та місцевого самоврядування, громадський контроль за станом навколишнього природного середовища на територіях, прилеглих до об'єктів цивільної авіації;

— екологічні експертизи на об'єктах цивільної авіації.

#### *Література*

1. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. № 2701-12 // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 50. – Ст. 678.

2. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991 р. № 2501-11 // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 41. – Ст. 546.

3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

4. Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення: Закон України від 24 лютого 1994 р. № 4004-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 27. – Ст. 21.

5. Чиказька Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.; дата приєднання України: 10.08.1992 р.; набуття чинності для України: 09.09.1992 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038)

УДК 349.41:629.73 (043.2)

**Корнєєв Ю. В.**, к.ю.н., доцент,

**Абросімов Д. О.**, студент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ**

Україна, як і будь-яка держава в сучасному світі, яка є більш-менш розвиненою як гравець на міжнародній арені політично та економічно, завжди розвивається в умовах постійної конкуренції. Крокуючи в ногу з досягненнями в різних галузях, держава запроваджує все більш суворі

стандарти і вимоги, основним завданням яких є забезпечити безпечні умови для громадян своєї країни та суспільства в цілому.

В першу чергу держава піклується про те, щоб діяльність людей у всіх сферах розвитку не ставала загрозою для навколишнього середовища та екології в цілому. Свідченням цього є стаття 16 Конституції України [1], яка передбачає, що забезпечення екологічної безпеки та підтримання екологічної рівноваги є обов'язком держави.

Безумовно, в сучасному світі з розвитком технологій, не є виключенням і правове регулювання авіації. Кожна розвинена країна розвиває її з метою економічного забезпечення та покращення добробуту громадян. Тому така діяльність має бути визначена та закріплена законодавчо.

За сучасних умов розвитку цивільної авіації, водночас правового регулювання потребують і землі, які використовуються для нормального функціонування авіації. В першу чергу це відображається У Конституції України (стаття 14) [1], яка передбачає що земля є основним національним багатством, що перебуває під особливою охороною держави.

Також, відповідно до законодавства України, а саме до п. 9 ч. 1 ст. 19 Земельного кодексу (далі ЗК) України [2] – землі України за основним цільовим призначенням поділяються на різні різновиди, одним з яких є землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення. З цього можна зробити висновок, що землі, які використовуються для цивільної авіації, підпадають під це визначення.

Необхідно зазначити, що ж собою являє авіаційний транспорт. Відповідно до статті 32 Закону України «Про транспорт» [4] до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи, організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Функціонування авіаційного транспорту нерозривно пов'язане з використанням землі. Землі авіаційного транспорту – самостійний різновид земель, що його використовують усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден.

Чинне законодавство також визначає, що відноситься до земель авіаційного транспорту. Відповідні норми зазначені у статті 72 ЗК України та статті 33 Закону України «Про транспорт» [2, 4], які визначають, що до земель авіаційного транспорту належать землі під:

а) аеропортами, аеродромами, відокремленими спорудами (об'єктами

управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисними та іншими спорудами), службово-технічними територіями з будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту;

б) вертольотними станціями, включаючи вертольотодроми, службово-технічними територіями з усіма будівлями та спорудами;

в) ремонтними заводами цивільної авіації, аеродромами, вертольотодромами, гідроаеродромами та іншими майданчиками для експлуатації повітряних суден;

г) службовими об'єктами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Також потрібно вказати, що до правового регулювання також залучений і Повітряний кодекс України [3], який також регулює земельні питання авіаційного транспорту, зокрема стаття 74 визначає правовий статус, умови і мету використання земель аеропортів (аеродромів).

Спираючись на вище зазначені норми, можна сказати, що Україна має певне правове регулювання земель авіаційного транспорту. Звичайно, не можна сказати, що воно є досконалим, проте основні засади вже закладені, а різні ситуації допомагатимуть вітчизняному законодавцю вносити корективи у правові норми, для їх кращої дії.

Не можна не відзначити, що спочатку такий захід, як Євро-2012, а тепер – визначення державного курсу на євроінтеграцію, мають позитивний вплив на розвиток правового регулювання цивільної авіації і земель авіаційного транспорту, оскільки вони спонукають відповідні державні органи ставити перед собою вищі вимоги для того, щоб відповідати європейському законодавству.

#### *Література*

1. Конституція України від 28 червня 1996 р.: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 41.

2. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. № 2768-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 3-4. – Ст. 27.

3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

4. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 32.