

ПОНЯТТЯ Й ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті з'ясовано поняття правового режиму земель авіації України та особливості практичного отримання права власності на земельні ділянки суб'єктами авіаційних підприємств.

Ключові слова: повітряне право, землі авіації, авіаційний транспорт, повітряне законодавство, правовий режим земель авіації, приаеродромна територія, регулювання землекористування.

За сучасних умов розвитку цивільної авіації та необхідної для її діяльності складової повітряного права виникає потреба регулювання правового режиму земель авіації. Питання правового режиму земель авіації потребує дослідження й удосконалення.

Повітряний транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в авіаційних перевезеннях.

Розвиток і вдосконалення повітряного транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.

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

В Україні регулювання відносин у сфері діяльності авіаційного транспорту належить до пріоритетних напрямів внутрішньої політики держави, оскільки створення правових стимулів щодо розвитку транспортної системи є одним з основних резервів підвищення добробуту суспільства, його економічного потенціалу відповідно до напрямів розвитку держави, закріплених Конституцією України.

Відсутність напрацьованого наукового матеріалу та повна нерозкритість з боку законодавців правового режиму земель авіації зумовили вибір теми цієї статті як важливої наукової проблеми.

Відповідно до Повітряного кодексу України Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, що є частиною території України. Повітряним простором України є частина повітряної сфери, що розтапо-

вана над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем). Використання повітряного простору людиною здійснюється за допомогою авіації [2, ст. 1].

Авіація як галузь – це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден.

Авіаційний транспорт входить до єдиної транспортної систем України та є транспортом загального користування. Для повного та всебічного функціонування авіаційного транспорту необхідна територія, на якій відбувалася б господарська діяльність підприємств, установ та організацій, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. Землі авіаційного транспорту мають як притаманні для всіх видів транспорту ознаки, так і свої специфічні характеристики, які зумовлені особливостями використання земель авіаційного транспорту [5].

Як зазначено в Законі України «Про транспорт», землями транспорту визнаються землі, надані в користування підприємствам та організаціям транспорту згідно із Земельним кодексом України, для виконання покладених на них завдань з експлуатації, ремонту, вдосконалення і розвитку об'єктів транспорту [9].

Розміри земельних ділянок, що надаються для зазначених цілей, визначаються відповідно до затверджених в установленому порядку норм або проектно-технічної документації.

Розміщення споруд та інших об'єктів транспорту на землях, наданих у користування підприємствам транспорту, здійснюється за погодженням з місцевими органами влади і самоврядування [6].

Землі надаються для потреб транспорту в постійне користування. Але на період будівництва, реконструкції або ремонту об'єктів транспорту – земельні ділянки можуть надаватися і в тимчасово-

ве користування. Підприємства, установи та організації мають право надавати в установленому порядку із закріплених за ними земель земельні ділянки на певний строк іншим організаціям для будівництва об'єктів, пов'язаних, наприклад, з транспортуванням ваптажів. Можливе користування цими землями й окремими громадянами.

Підприємства транспорту зобов'язані раціонально використовувати надані їм земельні ділянки, не порушувати інтереси інших землекористувачів (у тому числі орендаторів), не допускати заболочення, погіршення якості земель і забруднення їх промисловими та іншими відходами, неочищеними стоками, вживати заходів для захисту ґрунтів від ерозії, здійснювати укріплення ярів, крутих схилів, пісків, а також дотримувати інших вимог з охорони земель.

Відповідальність за утримання в належному стані земель, наданих у користування підприємствам та організаціям транспорту, і використання їх за цільовим призначенням покладається на керівників (власників) цих підприємств, установ та організацій.

З метою забезпечення належної експлуатації споруд та інших об'єктів транспорту, а також охорони земель від негативного впливу зазначених об'єктів на землях, наданих у користування підприємствам транспорту, можуть встановлюватися охоронні зони з особливими умовами землекористування [3, ст. 11].

Відповідно до Земельного кодексу України 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 [1, ст. 72].

Відведення території для будівництва та реконструкції аеродромів і аеропортів, будівництво, реконструкція та експлуатація аеродромів і аеропортів допускаються в порядку, передбаченому чинним законодавством України.

У чинному Земельному кодексі України та Повітряному кодексі України відсутнє будь-яке визначення або тлумачення поняття земель авіаційного транспорту. Вважаємо за потрібне,

запропонувати визначення земель авіаційного транспорту, виходячи з проведеного аналізу законодавства:

Землі авіаційного транспорту – це землі, надані уповноваженими органами для розташування та забезпечення господарської діяльності підприємств, установ та організацій авіаційного транспорту, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден.

Під *правовим режимом земель авіаційного транспорту* розуміють передбачений законодавцем порядок надання, використання та охорони земельної ділянки, наданої для потреб авіації. Під поняттям правового режиму земель авіації також підпадають права та обов'язки власників та землекористувачів, набуття права власності на земельну ділянку, а також порядок реєстрації та сертифікації авіаційних підприємств.

Для забезпечення належного функціонування авіаційного транспорту навколо аеродромів визначається певна територія, у межах якої земельні права суб'єктів власності на землю і землекористувачів децю обмежуються. На цій території, яка вважається приаеродромною, відповідно до закону запроваджується особливий режим використання земель.

Приаеродромна територія (прилегла до аеродрому зона контролю й обліку об'єктів та перешкод) – обмежена встановленими розмірами місцевість навколо аеродрому, над якою здійснюється маневрування повітряних суден.

Розміри приаеродромної території повинні бути доведені власником аеродрому (аеропорту) чи уповноваженою на те особою до відповідних (сільських, селищних, міських) рад народних депутатів, підвідомча територія яких повністю чи частково підпадає під приаеродромну територію.

На приаеродромній території запроваджується особливий режим одержання дозволу на будівництво (реконструкцію) та іншу діяльність тільки за погодженням з органом державного регулювання діяльності авіації та відповідною (сільською, селищною, міською) радою народних депутатів.

Підприємства, установи та організації, а також громадяни, які допустили порушення правил будівництва та інші дії на приаеродромній території, зобов'язані на вимогу власника аеродрому (аеропорту) або уповноваженої ним особи припинити будівництво чи іншу діяльність на приаеродромній території та провести у встановлений термін за свої кошти і своїми силами усунення допущених порушень [2, ст. 41].

Особливість правового режиму полягає також і у встановленні охоронних зон уздовж ае-

мель авіаційного транспорту для забезпечення нормальних умов їх експлуатації, запобігання пошкодженню, а також зменшення їх негативного впливу на людей та довкілля, суміжні землі та інші природні об'єкти [1, ст. 112].

Отже, охоронні зони встановлюються, щоб запобігти негативному впливу джерел екологічної небезпеки.

Відповідно до цього на землі авіаційного транспорту також поширюється дія санітарно-захисних зон. Оскільки санітарно-захисні зони створюються навколо об'єктів, які є джерелами виділення шкідливих речовин, запахів, підвищених рівнів шуму, вібрації, ультразвукових і електромагнітних хвиль, електропних полів, іонізуючих випромінювань тощо, з метою відокремлення таких об'єктів від територій житлової забудови. У межах цих зон забороняється будівництво житлових об'єктів, об'єктів соціальної інфраструктури та інших об'єктів, пов'язаних з постійним перебуванням людей [1, ст. 114].

Зокрема, Закон України «Про охорону атмосферного повітря» встановлює, що з метою забезпечення оптимальних умов життєдіяльності людини в районах житлової забудови, масового відпочинку й оздоровлення населення при визначенні місць розміщення поєх, реконструкції діючих підприємств та інших об'єктів, які впливають або можуть впливати на стан атмосферного повітря, встановлюються санітарно-захисні зони [4, ст. 24].

Отже, *санітарно-захисна зона* – це територія навколо потенційно небезпечного підприємства, в межах якої заборонено проживання населення і ведення господарської діяльності і розміри якої встановлює проектна документація за погодженням з органами державного регулювання безпеки відповідно до державних нормативних документів. Розміри санітарно-захисної зони цього підприємства обов'язково відображаються в його екологічному паспорті.

Загальні вимоги до встановлення санітарно-захисних зон визначені у санітарних правилах.

Правовий режим вказаних зон передбачає заборону в їх межах будівництва житлових об'єктів та об'єктів соціальної інфраструктури, пов'язаних з постійним перебуванням людей.

Наступне поняття, яке необхідно нам з'ясувати буде цивільне повітряне судно, призначене для експлуатації в Україні, має бути сертифіковане на відповідність чинним вимогам, щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин авіаційних двигунів.

Сертифікація повітряних суден щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин виконується в порядку, передбаченому Правилами сертифікації повітряних суден України щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин.

Отже, з метою запобігання шкідливому впливу повітряних суден на людей, тварин, довкілля, уряд України може встановити в конкретних районах мінімальну висоту польоту, едницю для всіх повітряних суден чи окрему за типами повітряних суден [8, с. 93].

Крім того, польоти повітряних суден у повітряному просторі України з надзвуковою швидкістю мають бути на висотах, які виключають шкідливий вплив звукового удару на навколишнє середовище, за загальними правилами або у віддалених від населених пунктів районах, що відводяться спеціально для надзвукових польотів.

Важливим фактором є те, що власники аеродромів, експлуатанти, командири і члени екіпажів повітряних суден зобов'язані при експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі запобігати шумам або зводити їх до мінімуму [2, ст. 54].

Державним органом, який здійснює державний контроль та нагляд за безпекою цивільної авіації, є Державна авіаційна адміністрація.

Державна адміністрація відповідно до покладених на неї завдань проводить експертизу проектів будівництва і реконструкції аеродромів, зокрема стосовно дотримання вимог авіаційної безпеки, подає висновок Міптраєзв'язку, погоджує проекти будівництва об'єктів на приаеродромній території та об'єктів, діяльність яких може впливати на роботу радіотехнічних приладів цивільної авіації, а також розробляє заходи щодо зменшення шкідливого впливу авіаційної діяльності на довкілля та контролює їх виконання [7, ст. 4, п. 17].

Установлений Земельним кодексом України правовий режим земель авіаційного транспорту має на меті недопущення заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу; забезпечення збереження землі в поєднанні з найбільш ефективним господарським використанням. З урахуванням цього земельним законодавством передбачено створення навколо земель авіаційного транспорту охоронних та санітарно-захисних зон.

Крім того, землі авіаційного транспорту можуть перебувати тільки в державній та комунальній власності, що лише підтверджує стратегічну роль земель цієї категорії для держави.

Чинним Земельним кодексом України передбачено і складний порядок набуття права власності на землі авіаційного транспорту для державних та комунальних авіаційних підприємств. Передбачено відведення земельної ділянки для будівництва або реконструкції авіапідприємства, погодження проекту землеустрою з відповідними контролюючими державними або комунальними органами. Така складна процедура уск-

ладше або навіть унеможливилося набуття права власності на зазначені землі.

Кожен аеродром має проходити сертифікацію та реєстрацію на відповідність авіаційній безпеці. Це положення є обов'язковим для всіх фізичних та юридичних осіб, незалежно від форм власності та відомчої належності, які займаються експлуатацією та введенням у дію аеродромів, унесених до державного реєстру цивільних аеродромів України.

Експлуатація аеродрому з метою виконання авіаційних перевезень або авіаційних робіт при відсутності свідоцтва про реєстрацію, сертифіката або з простроченим строком дії сертифіката заборонена [8, с. 114].

Тобто, домогтися всіх вимог можливо за рахунок належного проектування аеродрому, контролю за джерелами забруднення і планування використовуваних ділянок землі в районі аеродрому. При цьому завдання полягає в тому, щоб створити якомога кращі умови, які відповідають потребам аеродрому, населення, що проживає в навколишньому районі, та екології місцевості.

Проектування аеродрому потрібно розглядати як певід'ємну частину комплексної програми планування розвитку всієї інфраструктури даної місцевості. Питання вибору місця розташування, розміру і конфігурації аеродрому необхідно пов'язувати з умовами використання земельних ділянок на прилеглих територіях під житлові забудови, промислові підприємства, комерційні об'єкти, сільськогосподарські потреби тощо, беручи до уваги проблеми аеродрому, що впливають на населення, флору, фауну, атмосферу, водотоки, якість повітря, ґрунти та інші аспекти довкілля.

Відповідно до цього важливим є те, що у рамках комплексного планування питання розвитку та експлуатації аеродрому слід пов'язувати з програмами, політикою і плануванням розвитку даної території, у якому розміщується аеродром. Візьмімо міжнародний аеродром «Бориспіль». Коли він був побудований, то вважався за межею міста, а тепер місто Бориспіль та його житлова забудова значно збільшилися. Тому в близькому майбутньому може виникнути потреба перенесення міжнародного аеродрому на більш безпечну для людей відстань. Для запобігання цій ситуації необхідно було провести планування розвитку міста Бориспіль.

Отже, тільки в разі правильного дослідження та планування можна буде оцінити соціально-економічні наслідки дії аеродрому на прилеглу територію, а також наслідки його впливу на навколишнє середовище, що дасть змогу забезпечити максимально можливу гармонізацію навколишніх околиць з аеродромом і, навпаки, суміс-

ність фізичної інфраструктури аеродрому та його використання з наявними і планованими умовами землекористування. Тією мірою, якою це припустимо з погляду технічних критеріїв, рішення стосовно місць розміщення злітно-посадочних смуг та інших об'єктів аеродрому повинні передбачати можливість їх дії впливу на оточуюче середовище, щоб не допускати виникнення конфліктів з довкіллям, або щоб мінімізувати наслідки такої дії.

Річ у тому, що термін «регулювання землекористування» характеризує лише один аспект загального процесу планування. І навіть найсучасніші заходи регулювання можуть виявитися малоефективними, якщо вони не застосовуються в контексті розумної політики і зваженого підходу до планування. Більш вдало характеризує процес досягнення оптимального поєднання інтересів аеродрому з інтересами навколишньої його території термін «планування землекористування» або «планування з метою забезпечення сумісності використання земельних ділянок з потребами аеродрому у сфері розвитку інфраструктури аеродрому».

Отже, можна сказати, що правовий режим земель авіаційного транспорту є ще зовсім не дослідженим поняттям у нашому законодавстві. Це підтверджується відсутністю напрацьованого матеріалу за цією тематикою, а також відсутністю будь-яких наукових праць. Також у чинному законодавстві відсутнє визначення поняття земель авіаційного транспорту, що значно ускладнює процес дослідження цієї категорії земель та застосування законодавства на практиці.

Водночас нами було з'ясовано та охарактеризовано поняття та ознаки земель авіаційного транспорту, а також визначено, що саме підпадає під поняття правового режиму земель авіації.

Також з'ясовано, що правовий режим земель авіаційного транспорту встановлюється для захисту, збереження та раціонального використання землі, яка використовується як засіб для розміщення авіаційних споруд, будинків та обладнання, без заподіяння шкоди довкіллю та людині.

Література

1. *Земельний кодекс України* від 25.10.2001р. // ВВР. – 2001.
2. *Новітрянний кодекс України* від 04.05.1993 року № 3167–ХІІ.
3. *Про транспорт*: Закон України від 10 листопада 1994 року № 232 // Відомості Верховної Ради України, 1994. № 51. Ст. 446.
4. *Про охорону атмосферного повітря*: Закон України в редакції від 21 червня 2001 р.

5. *Про затвердження* Повітряного кодексу України: Постанова Верховної Ради України від 4 травня 1993 року № 3168-ХІІ // Відомості Верховної Ради України, 1993. № 25. Ст. 274.

6. *Про затвердження* Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 червня 2006 р. № 789 // <http://zakon.rada.gov.ua>.

7. *Про утворення* Державної авіаційної адміністрації: Постанова Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006 р. – № 1526 // <http://zakon.rada.gov.ua>.

8. *Возняк Р.П., Боцуляк Я.Я.* Земельне право: Збірник задач. Львів: ЛДУ, 2003. 93 с.

9. *Гіжевський В.К., Мілашевич А.В.* Правове регулювання транспортною системою України. К.: Інститут економіки, управління та господарського права, 2000.

Ю. В. Корнеєв

Поняття и особенности правового режима земель авиационного транспорта.

В данной статье определены понятия правового режима земель авиации Украины и особенности практического получения права собственности на земельные участки субъектами авиационных предприятий.

I. V. Kornieiev

The concepts and features of the legal regime of land aviation of Ukraine.

In this article the concepts of the legal regime of land aviation in Ukraine and especially practical obtain ownership of the land agents aviation enterprises.