

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ  
ІНСТИТУТ ДЕРЖАВИ І ПРАВА ім. В. М. КОРЕЦЬКОГО**

На правах рукопису

**БОНДАРЧУК Наталія Валеріївна**

УДК 349.414.028:332.334.2

**ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ЗЕМЕЛЬ  
АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Спеціальність 12.00.06 – земельне право; аграрне право; екологічне право;  
природоресурсне право

**Дисертація**  
на здобуття наукового ступеня  
кандидата юридичних наук

Науковий керівник –  
**СЕМЧИК Віталій Іванович**,  
доктор юридичних наук, професор,  
член-кореспондент НАН України,  
академік НАПрН України

Київ – 2011

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b> .....	3
<b>РОЗДІЛ 1. Характеристика правового режиму земель авіаційного транспорту та їх правового режиму</b>	
1.1. Історіографічний огляд використаної літератури .....	11
1.2. Поняття і характеристика земель авіаційного транспорту та їх правового режиму .....	16
1.3. Права на землі авіаційного транспорту України .....	44
1.4. Правове забезпечення раціонального використання та охорони земель авіаційного транспорту України .....	69
Висновки до Розділу 1 .....	89
<b>РОЗДІЛ 2. Правові аспекти державного управління в галузі використання та охорони земель авіаційного транспорту</b>	
2.1. Характеристика органів виконавчої влади та місцевого самоврядування як суб'єктів управління в галузі використання та охорони земель авіаційного транспорту України .....	94
2.2. Функції та повноваження органів виконавчої влади та місцевого самоврядування щодо управління землями авіаційного транспорту .....	110
2.3. Відповідальність за порушення законодавства щодо земель авіаційного транспорту .....	138
Висновки до Розділу 2 .....	154
<b>ВИСНОВКИ</b> .....	157
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....	163

## ВСТУП

**Актуальність теми.** В умовах активної підготовки України до Євро-2012 ключовим питанням постає будівництво та реконструкція аеропортів, які фактично виступатимуть візитною карткою нашої держави перед іноземними громадянами. Земля виступає територіально-просторовим базисом для авіаційного транспорту. 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. Наявність достатніх земельних ресурсів та їх раціональне використання безпосередньо впливають не лише на розвиток інфраструктури аеропортів та аеродромів, а й на безпеку польотів. Крім того, на сьогодні в Україні активно розвивається так звана «мала авіація» – спортивна, санітарна, туристична та сільськогосподарська авіація та її наземна база.

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 того, що аеропорти не можуть вирішити земельні та майнові питання. На сьогодні законодавство щодо земель авіаційного транспорту знаходиться на стадії становлення. Переважна більшість національних нормативно-правових актів щодо правового режиму земель авіаційного транспорту України знаходиться на стадії проектів. Питання у сфері прав на землі авіаційного транспорту та користування ними є спірними та суперечними.

В Україні реформуються земельні відносини та їх склад, форми власності на землю та користування, управління землями та його методи. Всі ці процеси не могли не відобразитися на правовому режимі земель авіаційного транспорту. Також відбувається процес інтеграції української

транспортної структури з європейською та адаптації транспортного, зокрема авіаційного, законодавства нашої держави до законодавства ЄС.

Питання правового режиму земель та його окремих елементів досліджували вчені ще за часів Радянського Союзу, а саме: Г. А. Аксеньонок, Ф. Х. Адіханов, Б. В. Єрофєєв, А. А. Забелишенський, О. В. Ізмайлов, І. О. Іконицька, М. І. Краснов та інші.

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. Крім того, були здійсненні дисертаційні дослідження правового режиму окремих категорій земель такими вченими: В. В. Бондар, Т. М. Гапотченко, А. Й. Годованюк, Ю. С. Петлюк, Д. В. Санніков.

Економічним та технічним аспектам роботи аеропортів та аеродромів присвячені праці Б. І. Вікторова, В. Запорожця, В. Г. Коби, А. М. Малишова, В. М. Парій, Г. І. Петухова, В. С. Савіна та інших авторів.

В працях вищенаведених вчених в галузі земельного права досліджуються питання правового режиму земель України в цілому, окремих категорій, складові елементи правового режиму. В роботах інших авторів розглядаються окремі аспекти роботи суб'єктів авіаційного транспорту.

В науці земельного права відсутнє комплексне дисертаційне дослідження питання правового режиму земель саме авіаційного транспорту. Це вимагає ґрунтовного аналізу та визначення особливостей правового регулювання раціонального використання, охорони, відносин власності та землекористування, державного управління та юридичної відповідальності як елементів правового режиму земель авіаційного транспорту України, визначення шляхів розвитку та удосконалення законодавства з цього питання.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.**

Правовий режим земель авіаційного транспорту України досліджувався у межах виконання плану науково-дослідної роботи відділу проблем аграрного, земельного та екологічного права Інституту держави і права ім. В. М. Корецького НАН України “Проблеми розвитку аграрного і земельного права України” (I кв. 2009 – IV кв. 2011 РК 0108 U 009967).

**Мета і завдання дослідження.** Метою даної наукової праці є встановлення особливостей правового регулювання земель авіаційного транспорту України та вдосконалення чинного законодавства у вказаній сфері.

Для досягнення поставленої мети у дисертації вирішуються такі основні завдання:

- провести періодизацію розвитку правового режиму земель авіаційного транспорту в Україні;
- визначити поняття «землі авіаційного транспорту»;
- проаналізувати склад земель авіаційного транспорту;
- здійснити класифікацію земель авіаційного транспорту;
- визначити особливості елементів правового режиму земель авіаційного транспорту;
- охарактеризувати відносини права власності на землі авіаційного транспорту та права користування ними;
- визначити особливості правового регулювання раціонального використання та охорони земель авіаційного транспорту як елементів їх правового режиму;
- проаналізувати систему органів виконавчої влади та місцевого самоврядування як суб'єктів управління в галузі використання та охорони земель авіаційного транспорту України та визначити їх функції в цій сфері;
- дослідити питання юридичної відповідальності за порушення законодавства щодо земель авіаційного транспорту України;
- дослідити нормативно-правові акти України та Міжнародної

організації цивільної авіації щодо правового режиму земель авіаційного транспорту України;

– виявити шляхи та внести пропозиції щодо вдосконалення норм національного законодавства про правовий режим земель авіаційного транспорту.

*Об'єкт дослідження* становлять правовідносини у сфері використання, охорони земель авіаційного транспорту України та управління ними.

*Предметом дослідження* є правовий режим земель авіаційного транспорту України.

*Методи дослідження.* У процесі дослідження були використані загальнонаукові та спеціальні методи пізнання правових явищ: діалектичний метод, нормативно-порівняльний, формально-логічний, історичний, системно-структурний та інші.

Історичний метод використовувався при дослідженні розвитку правового режиму земель авіаційного транспорту. Діалектичний метод використовувався для дослідження розвитку положень про правовий режим земель авіаційного транспорту. Порівняльно-правовий метод застосовувався для порівняльного аналізу окремих положень національного законодавства України та законодавства деяких зарубіжних країн, що визначають правовий режим земель авіаційного транспорту. Формально-логічний метод сприяв виявленню суперечностей у понятійному апараті правового режиму земель авіаційного транспорту та допоміг сформулювати висновки та рекомендації, що ґрунтуються на принципах визначеності, послідовності та несуперечливості суджень. Використання методу аналізу та синтезу дозволило здійснити науково обґрунтовану класифікацію земель авіаційного транспорту, визначити поняття земель авіаційного транспорту та основні ознаки їх правового режиму. Метод абстрагування та узагальнення застосовувався у процесі розробки дефініцій правових норм; формально-юридичний - при формулюванні нових правових норм і удосконаленні вже існуючих.

Застосування вказаного методологічного інструментарію дозволило вирішити поставлені завдання, одержати науковий результат, новизна якого відображена у положеннях, що виносяться на захист. Основні положення та висновки, подані в роботі, ґрунтуються на аналізі чинного законодавства України, рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, досягнень у сфері земельного та повітряного права, інших галузей юридичної науки України та іноземних держав.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в тому, що дисертація є першим в Україні комплексним науковим дослідженням правового режиму земель авіаційного транспорту України. Новизна дисертаційного дослідження полягає у наступних науково-теоретичних положеннях:

*Вперше:*

- Проведено періодизацію розвитку правового режиму земель авіаційного транспорту України та його правового регулювання наступним чином: 1) період становлення; 2) період активного розвитку; 3) період кризи та 4) період відродження.

- Запропоновано юридичне визначення наступних понять: 1) землі авіаційного транспорту – це землі, які виступають просторовим (територіальним) базисом у сфері авіаційного транспорту, тобто надані або призначені для належного функціонування об'єктів авіаційного транспорту; 2) землі малої авіації – це земельні ділянки, на яких розташовані злітно-посадочні майданчики для обслуговування польотів легких повітряних суден.

- Проведено класифікацію земель авіаційного транспорту: 1) за їх функціональним (цільовим) призначенням на: - землі, на яких розташовані аеродроми, аеропорти, злітно-посадкові майданчики; - землі, на яких розташовані обслуговуючі об'єкти; - землі приаеродромних територій та прилеглих місцевостей до злітно-посадкових майданчиків; - зарезервовані землі; 2) залежно від видів повітряних суден, які вони обслуговують на: землі аеродромів; - землі посадкових майданчиків для легких повітряних суден; -

землі вертольотодромів; 3) за формою власності землі авіаційного транспорту можна поділяти на: - землі авіаційного транспорту державної власності; - землі авіаційного транспорту комунальної власності; - землі авіаційного транспорту приватної власності.

- Здійснено класифікацію обмежень щодо використання земельних ділянок авіаційного транспорту та прилеглих до них земельних ділянок за метою їх встановлення на: 1) екологічні - обмеження, що встановлюються з метою охорони самих земель авіаційного транспорту як природного об'єкта; 2) економічні - обмеження, що встановлюються з метою забезпечення нормальної роботи авіаційного транспорту; 3) соціальні - обмеження, що встановлюються з метою охорони населення від авіаційного шуму.

- Обґрунтовано висновок про необхідність закріплення в Земельному кодексі України чіткого розмежування земель авіаційного транспорту за формами власності, а саме шляхом внесення положення про те, що землі аеропортів та аеродромів можуть перебувати в державній та комунальній власності, а землі малої авіації – в державній, комунальній та приватній власності.

*Удосконалено:*

- Визначення поняття «землі аеропортів» – це землі, на яких розташовано комплекс споруд, що призначений для приймання/відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення авіаційних робіт і має для цих цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання.

*Отримало подальший розвиток:*

- Положення про необхідність перегляду та збільшення норм відведення земель для транспорту, зокрема для аеропортів. Даний висновок обґрунтовується тим, що він не суперечить головному принципу національного законодавства з приводу пріоритетного становища земель сільськогосподарського призначення. Оскільки існуючих аеропортів в Україні не так багато, а спорудження нових не передбачається, то збільшення



таких норм не вплине на розподіл земель і не зменшить кількість земель інших категорій, зокрема і земель сільськогосподарського призначення. І в свою чергу зменшить потребу у викупі земель для суспільних потреб, що в будь-якому разі займає певний час і є певним обмеженням земельних прав громадян.

- Положення про необхідність впровадження адміністративної відповідальності юридичних осіб за земельні правопорушення. Оскільки суб'єктами господарювання в галузі авіаційного транспорту є, в основному, підприємства та господарські товариства, то введення адміністративної відповідальності саме юридичних осіб сприяло б зниженню порушень законодавства щодо використання та охорони земель аеропортів та аеродромів.

- Обґрунтування необхідності внесення в будівельні норми України щодо аеропортів положення землеохоронного характеру. Зокрема щодо необхідності під час будівництва (розширення) аеродрому зняття родючого шару ґрунту з метою подальшого його використання для відновлення (рекультивації) порушених або малопродуктивних сільськогосподарських земель, озеленення району будівництва; а також положення про те, що земельні ділянки, які відводяться на період будівництва аеродрому для розміщення шкідливих виробничих баз, тимчасових під'їзних доріг і для інших потреб будівництва, після його завершення підлягають поверненню тим землекористувачам, у яких ці ділянки були вилучені, після відновлення в установленому порядку.

**Практичне значення одержаних результатів.** Викладені в дисертації положення можуть бути використані у подальших наукових дослідженнях з даної проблеми.

Викладені в дисертації висновки та пропозиції можуть бути використані для удосконалення чинного законодавства, а також враховані при внесенні змін до діючого Земельного кодексу України та при прийнятті нового Повітряного кодексу України.

Основні положення дисертації можуть використовуватись у навчальному процесі в юридичних та інших навчальних закладах у процесі вивчення дисципліни «Земельне право України», «Екологічне право України», а також для підготовки лекцій, підручників, навчальних та методичних посібників з курсу «Земельне право України».

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення, висновки і пропозиції дисертаційної роботи оприлюднені на науково-практичних конференціях, зокрема: Міжнародній науково-практичній конференції «Наука. Молодь. Екологія – 2009» (м. Житомир, 27–29 травня 2009 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми аграрного і природо ресурсного права» (м. Київ, 30–31 жовтня 2009 р.); Міжнародній науково-практичній конференції молодих вчених «Восьмі осінні юридичні читання» (м. Хмельницький, 13–14 листопада 2009 р.); Міжнародній науково-практичній конференції молодих вчених «Дев'яті осінні юридичні читання» (м. Хмельницький 12–13 листопада 2010 р.).

**Публікації.** Основні положення дисертаційного дослідження знайшли своє відображення у 3 статтях, опублікованих у наукових фахових виданнях, перелік яких затверджений ВАК, та у тезах п'яти доповідей на науково-практичних конференціях.

# РОЗДІЛ 1

## ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

### 1.1. Історіографічний огляд використаної літератури

В процесі здійснення дисертаційного дослідження були використані розробки вчених в галузі земельного права як радянського періоду, так і за часів незалежності України. Застосовувались також напрацювання авторів спеціальної літератури з приводу історії розвитку авіаційного транспорту в Україні, а також стосовно економічних та технічних аспектів роботи аеропортів та аеродромів.

При визначенні поняття правового режиму земель та його складових елементів використовувались праці Г. А. Аксеньонка, І. О. Іконицької, І. І. Євтихієва, Б. В. Єрофєєва, М. І. Краснова та інших вчених, які досліджували дане питання за часів Радянського Союзу. Сьогодні дане питання залишається актуальним і потребує подальшого дослідження. В сучасний період питанню правового режиму земель присвячені праці таких вчених: С. А. Боголюбова, О. Г. Бондара, Д. В. Бусуйок, С. К. Галімулліної, О. І. Крассова, П. Ф. Кулінича, В. І. Семчика та інших вчених в галузі земельного права.

Розвиток правового режиму земель авіаційного транспорту як територіально-просторового базису безпосередньо пов'язаний із розвитком авіаційного транспорту. В процесі здійснення періодизації розвитку правового режиму земель авіаційного транспорту була використана спеціальна література. Зокрема, праці В. Г. Коби та В. С. Савіна щодо історії розвитку авіаційного транспорту в Україні. Також використані положення статті А. М. Висоцького «Перші аеродроми України та їх архітектурно-планувальна організація».

Аналізуючи склад земель авіаційного транспорту автор використала праці таких спеціалістів в галузі авіаційного транспорту як В. Запорожець, М. Шматко, Г. І. Петухов, В. М. Парій, Б. І. Вікторов, А. М. Малишов. В працях даних авторів наводиться класифікація аеропортів та аеродромів, а також характеризуються складові частини даних об'єктів авіаційного транспорту, описуються будівлі та споруди, що розміщуються на них.

Для характеристики форм власності на землю загалом та земель авіаційного транспорту зокрема використані напрацювання П. Ф. Кулинича, В. В. Носіка, О. О. Погрібного, А. М. Муховікова, Л. Я. Новаковського, В. М. Воскобійника, В. І. Нудельмана та А. М. Мірошніченка.

Актуальними для земель авіаційного транспорту України є положення статті П. Ф. Кулинича «Право власності на землю: нові підходи до визначення змісту». Вчений наголошує, що основною тенденцією розвитку права власності на землю як інституту сучасного земельного права України в контексті його соціальної функції є поєднання та збалансування інтересів приватних власників землі та суспільства при домінуючій ролі суспільних інтересів у формулюванні юридичного формату права власності на землю.

Проблематикою дослідження підстав виникнення прав комунальної власності на землю займалися М. В. Воскобійник та М. В. Шульга. Зокрема, вчені у своїх працях наводять, крім зазначених в Земельному кодексі України, інші підстави виникнення права комунальної власності на землю.

Питання розмежування земель державної та комунальної власності досліджено в працях В. І. Нудельмана та А. М. Мірошніченка. Вчені вносять пропозиції щодо прискорення процесу розмежування земель державної та комунальної власності.

Розглядаючи види землекористування в авіаційному транспорті автор використовувала результати досліджень вчених в галузі земельного права. Зокрема, характеризуючи постійне землекористування застосовувались дослідження О. О. Погрібного та І. І. Каракаша. Проблемні питання

оформлення права постійного землекористування розглядалися Т. Даниловою.

Різновидом землекористування у галузі земель авіаційного транспорту України виступає оренда землі. Основні та додаткові ознаки даного правового інституту наведені в працях М. В. Шульги. Крім того, вчений пропонує екологізовані правові норми, які впорядковують відносини оренди землі об'єднати в окрему самостійну главу й помістити у розділі Земельного кодексу України «Використання земель». Особливості оформлення договорів оренди земельної ділянки досліджені В. І. Семчиком та К. О. Настечко в однойменній статті.

Для будівництва та експлуатації аеропортів у концесію можуть надаватися об'єкти права державної та комунальної власності. М. М. Бахуринською здійснено дисертаційне дослідження на тему: «Правові засади концесії земельної ділянки за законодавством України». При дослідженні даного виду землекористування використовувався науково-практичний посібник І. І. Каракаша «Право власності на землю і землекористування в Україні». У вищезазначених працях вчені виділяють особливості, за якими концесійне використання земельних ресурсів відрізняється від орендного землекористування.

Досліджуючи питання визначення понять «охорона земель» та «раціональне використання земель» як складових елементів правового режиму земель авіаційного транспорту України, автор зверталась до праць відомих вчених в галузі земельного права. Зокрема, Ю. С. Петлюк та О. А. Вівчаренко звертають увагу на той факт, що у визначенні поняття «охорона земель», яке наводиться в Земельному кодексі України, вказуються правові заходи, спрямовані на раціональне використання земель. Досить розширене визначення поняття «охорона земель від забруднення та псування» дається в авторефераті кандидатської дисертації Т. К. Оверковської. П. Ф. Кулинич описує функції правової охорони земель – стимулюючу, контролюючу та каральну. Класифікація заходів правової

охорони земель наводиться в працях М. В. Шульги. Правові форми охорони земель досліджувались Т. К. Оверковською та Т. М. Гапотченко. Щодо визначення поняття «раціональне використання земель» використовувались праці М. І. Краснова, Г. О. Аксеньонка та С. І. Хом'яченко.

Негативним явищем в процесі функціонування авіаційного транспорту є авіаційний шум, залежно від якого встановлюються певні обмеження землекористування. Історія розвитку шуморегулюючої діяльності досліджується в монографії Н. Р. Малишевої «Охорона навколишнього середовища від шумового впливу (правові та організаційні питання)».

В монографії Д. В. Бусуйок «Обмеження прав на землю» дається визначення поняття «обмеження прав на землю» в об'єктивному та суб'єктивному значенні, їх функції та класифікація. Положення даної наукової праці використані автором при проведенні класифікації обмежень щодо використання земель авіаційного транспорту.

При дослідженні питання державного управління були використані положення наукової літератури з адміністративного права, зокрема В. Б. Авер'янова та Ю. В. Битяка. Визначення поняття державне управління землями наводиться в працях В. І. Андрейцева, Ю. О. Вовка, О. С. Колбасова та В. Л. Мунтяна. У своїх наукових доробках Д. В. Бусуйок зазначає, що поряд із державним управлінням земельним фондом існує самоврядне управління земельним фондом, а також наводить класифікацію органів державного управління земельним фондом.

В авторефераті кандидатської дисертації на тему «Нормування як засіб правового регулювання земельних відносин» А. М. Мірошніченко пропонує доктринальне визначення поняття «нормування земель».

Для забезпечення подальшого розвитку інфраструктури об'єктів авіаційного транспорту та забезпечення безпеки польотів актуальним є питання резервування земель. П. Ф. Кулинич в своїх працях наводить визначення даного поняття. В. В. Тишковець вносить певні пропозиції щодо кількісного та якісного обліку земельних угідь в Україні.

Визначення держаного контролю як функції управління земельним фондом України наводиться в працях О. А. Вівчаренка. В. І. Семчик в статті «Контрольна діяльність органів виконавчої влади як гарантія прав громадян на землю» наголошує, що контроль – одна з найважливіших функцій державного регулювання і управління і один з основних способів забезпечення дієвості земельного законодавства, його реалізації всіма суб'єктами відповідної діяльності, захисту земельних прав громадян. М. В. Шульга в статті «Правове забезпечення державного контролю за використанням та охороною земель» зазначає, що ефективність державного контролю в даній сфері недостатньо висока. Також питання правового забезпечення контролю за використанням та охороною земель в Україні було досліджено С. І. Хом'яченко в однойменній дисертації.

Найважливішим елементом правового забезпечення раціонального використання та охорони земель є застосування правових засобів впливу, спрямованих на усунення порушень земельного законодавства і припинення їх проявів у майбутньому, відновлення порушеного права та притягнення винних у вчиненні земельних правопорушень до юридичної відповідальності.

Питання юридичної відповідальності за земельні правопорушення досліджувалося як за часів Радянського Союзу. О. В. Ізмайлов стверджував, що традиційні види відповідальності не можуть в повній мірі забезпечити охорону земельних відносин. Автор вважав, що існує самостійний вид юридичної відповідальності – земельно-правова відповідальність. І. І. Нестеренко обґрунтував висновок, що дійсно існує група специфічних – земельних правопорушень, що характеризуються особливостями не одного, а декількох ознак складу, серед яких головними є об'єкт протизаконного посягання та наслідки, що наступили в результаті скоєння земельного правопорушення.

В сучасний період розвитку земельно-правової науки питання юридичної відповідальності за земельні правопорушення залишається

актуальним. Класифікація земельних правопорушень наведена в працях А. І. Берлача, П. Ф. Кулинича та Ю. С. Петлюка.

Адміністративна відповідальність за земельні правопорушення досліджується О. С. Мірошніченко в дисертації на тему: «Адміністративно-правові засоби охорони земельних відносин в Україні». Г. К. Лоїк та С. А. Диптан аналізують проблеми адміністративної відповідальності юридичних осіб за порушення вимог земельного законодавства. На думку С. Л. Гоштинара, необхідно встановити в Кодексі України про адміністративні правопорушення адміністративну відповідальність відносно власників земельних ділянок, землекористувачів, в тому числі орендарів, за ненадання відомостей про якісні і кількісні зміни земельної ділянки відповідним органам з метою забезпечення принципу достовірності земельно-реєстраційної системи.

А. М. Шульга провів дисертаційне дослідження на тему «Кримінально-правова охорона земель від забруднення або псування» та пропонує підвищити верхню межу покарання у вигляді позбавлення волі за кваліфіковане забруднення або псування земель до 8 років.

О. С. Мірошніченко досліджує питання заходів профілактики порушень у сфері земельного законодавства.

## **1.2. Поняття і характеристика земель авіаційного транспорту та особливості їх правового режиму**

Питання правового режиму земель досліджувалося вченими ще за часів Радянського Союзу, а саме: Г. А. Аксеньонком, І. О. Іконицькою, І. І. Євтихєвим, Б. В. Єрофєєвим, М. І. Красновим та ін. Сьогодні дане питання залишається актуальним і потребує подальшого дослідження. В сучасний період питанню правового режиму земель присвячені праці таких вчених: С. А. Боголюбова, О. Г. Бондара, Д. В. Бусуйок, С. К. Галімулліної,



О. І. Крассова, П. Ф. Кулинича, В. І. Семчика та інших вчених в галузі земельного права.

Існують різні точки зору на те, хто з вчених вперше визначив поняття «правовий режим земель». Так, Ю. С. Петлюк стверджує, що вперше питання про земельний режим розглянув І. І. Євтихієв, який вважав, що у разі загальної правової підстави – державної власності на землю існують різні земельні режими для окремих розрядів земель і під земельним режимом розумів статус прав й обов'язків органів земельного управління стосовно даного розряду земель, тобто виконання органами земельного управління основних функцій – адміністративної, юрисдикційної та нормативної [1, с. 64–65].

Натомість, Б. В. Єрофєєв зазначає, що вперше в юридичній літературі визначення правового режиму землі було дано М. І. Красновим у 1966 році в авторефераті докторської дисертації: правовий режим землі – встановлений нормами права порядок необхідної поведінки відносно землі як виключної власності держави, права землекористування та правової охорони, спрямованої на забезпечення її раціонального використання як всезагальної умови праці та основного засобу виробництва [2, с. 40].

Більш розширене тлумачення поняття «правовий режим земель» міститься в наукових працях Г. А. Аксеньонка. Він зазначав, що визначити правовий режим будь-якої категорії земель означає, по-перше, дати поняття цих земель як об'єкта даних земельних відносин; по-друге, визначити коло землекористувачів цих земель, встановити їх права та обов'язки; по-третє, виявити порядок державного управління цими землями, та, на кінець, вказати форми та міри відповідальності, що визначені законом для землекористувачів [3, с. 349].

Б. В. Єрофєєв вказує, що правовий режим землі – це насамперед система методів і форм здійснення вимог, які визначаються законодавством щодо землі [1, с. 41].

Не зважаючи на те, що дані визначення були сформульовані кілька десятиріч тому (можна сказати в іншу епоху земельного права) основні елементи правового режиму земель не втрачають своєї актуальності і сьогодні. Звичайно, реформовано земельні відносини та їх склад, форми власності на землю та користування, управління землями та його методи. Всі ці процеси не могли не відобразитися на понятті правового режиму земель. В сучасний період правовий режим земель збагачується і набуває нових характеристик.

О. І. Крассов дає наступне визначення: правовий режим земель являє собою визначення в законодавстві змісту права власності, інших прав на земельні ділянки, управління використанням і охороною земель, заходів з охорони земель, за допомогою встановлення основного цільового призначення земель, зонування, обмеження прав, публічних сервітутів і встановлення дозволеного використання [4, с. 23]. Дане визначення є неповним, оскільки не враховані всі характеристики даного поняття. Зокрема, вчений звертає увагу на визначення в законодавстві змісту права власності та інших прав на земельні ділянки, але не вказує на гарантії цих прав. Крім того, в даному визначенні не зазначається такий важливий елемент правового режиму земель як юридична відповідальність.

О. Г. Бондар вважає, що визначення правового режиму землі як об'єкта права власності має формулюватися не через категорію «порядок» (як це робить більшість дослідників), а з урахуванням характеристики сукупності юридично значущих умов, у яких перебуває земля як об'єкт права власності [5, с. 8].

С. А. Боголюбов зазначає, що правовий режим земель визначається сукупністю правил їх використання та включення до цивільного обігу, охорони, обліку та моніторингу, встановлених земельним, містобудівним, лісовим, водним, природоохоронним та іншим законодавством, законодавством про надра й поширюється на землі певної категорії [6, с. 34].

Ю. С. Петлюк вказує, що під правовим режимом земель слід розуміти порядок правового регулювання земельних відносин, тобто порядок здійснення впливу на поведінку суб'єктів земельних правовідносин із застосуванням різних прийомів та засобів, встановлених та закріплених нормами права [7, с. 249].

М. І. Краснов виділяє правовий режим, спільний для всіх земель, всього земельного фонду держави, та особливі правові режими окремих категорій земель [8, с. 347].

С. К. Галімулліна зазначає, що поняття «правовий режим» в земельному праві може бути використано для характеристики: 1) всіх земель в межах кордонів держави; 2) різноманітних категорій земель, що виділяються відповідно до їх цільового призначення; 3) видів земель в межах тієї чи іншої категорії; 4) земельних ділянок; 5) частин земельних ділянок [9, с. 147].

Як ми бачимо, кожен із дослідників поняття «правовий режим земель» акцентує увагу на різних елементах даного поняття: на праві власності, на управлінні землями, на функціях державного управління тощо. Проте елементи правового режиму у вищеназваних визначеннях кардинально не відрізняються.

Найбільш повне визначення правового режиму земель на сьогодні розроблено В. І. Семчиком, а саме: правовий режим – це встановлений правовими нормами порядок та умови використання за цільовим призначенням земель усіх категорій і всіх форм власності на землю, забезпечення та охорона прав власників землі і землекористувачів, здійснення державного управління земельними ресурсами, контролю за раціональним використанням землі і додержання земельного законодавства, ведення земельного кадастру, проведення землеустрою, моніторингу землі, справляння плати за землю і застосування юридичної відповідальності за порушення земельного законодавства [10, с. 385].

Правильне визначення елементів структури правового режиму земель має важливе методологічне значення, оскільки створює умови для комплексного підходу до встановлення предмета земельного права, землі як об'єкта права, суб'єктів і змісту земельних правовідносин, до реалізації норм земельного права і застосування в окремих випадках норм інших галузей права (цивільного, адміністративного, екологічного, аграрного, фінансового тощо).

О. І. Крассов виділяє наступні основні елементи поняття «правовий режим земель»:

- 1) право власності на землі;
- 2) інші права на землі;
- 3) управління використанням та охороною земель;
- 4) правову охорону земель;
- 5) відповідальність за порушення земельного законодавства [11, с. 39].

В. І. Семчик сформулював такі елементи структурної побудови правового режиму землі:

- 1) сукупність правових норм (правил), якими регулюються земельні відносини;
- 2) встановлений правовими засобами порядок та умови поділу земель на категорії, визначення цільового призначення земель відповідної категорії;
- 3) правове визначення форм власності на землю, порядок та умови набуття і здійснення права власності на земельну ділянку і права постійного чи тимчасового землекористування;
- 4) правомочності суб'єктів права власності на землю і землекористувачів, зокрема орендарів, їх права та обов'язки щодо використання землі за цільовим призначенням;
- 5) функції, компетенція органів державної влади, місцевого самоврядування щодо управління землями і забезпечення їх раціонального використання за цільовим призначенням, а також форми і методи управління

землями з урахуванням форм власності на землю і віднесення земель до відповідної категорії;

б) встановлений правовими засобами порядок та умови проведення землеустрою, моніторингу земель, справляння плати за землю і здійснення державного контролю за раціональним і цільовим використанням земель, а також додержання земельного законодавства;

7) правова охорона землі як об'єкта природи, а також права власності на землю і права землекористування;

8) юридична відповідальність юридичних і фізичних осіб за порушення земельного законодавства, а також умови їх застосування.

На нашу думку, для найбільш повної характеристики правового режиму земель будь-якої категорії необхідно, крім вищезазначених елементів, розкрити також питання обмеження прав на землю. Такі обмеження стосуються як права набуття земельної ділянки у власність чи в користування, так і обмеження права використання земельної ділянки. Саме за ознакою обмежень прав на землю відрізняється одна категорія земель від іншої, більше того, в межах однієї категорії земель може мати місце суттєва різниця в обмеженнях прав на землю. В повній мірі це зауваження стосується земель транспорту. Тому елементом правового режиму земель можна визнати обмеження права набуття земельної ділянки у власність чи в користування та обмеження права використання земельної ділянки.

Земля має дві основні функції: 1) оперативного (територіального, просторового) базису; 2) засобу виробництва. У сфері авіаційного транспорту земля виступає просторовим (територіальним) базисом, виконуючи тим самим надзвичайно важливу роль.

Розвиток земель авіаційного транспорту і відповідно правового регулювання в цій сфері відбувався в декілька етапів. Періодизація розвитку земель авіаційного транспорту і відповідно їх правового режиму залежить від науково-технічного прогресу, розвитку економіки та правового регулювання.

Захоплюючи успіхи повітроплавання наприкінці XIX – на початку XX ст. призвели до швидкої появи в різних куточках світу спеціальних територій, що відводилися для потреб аматорів повітряних польотів. Часто для цього використовувалися вже існуючі просторі об'єкти: іподроми, велодроми, автодроми, стрільбища, військові полігони, а часом і звичайні приміські вигони чи луки. Розвиток авіації вимагав цільового виділення земельних ділянок для організації польотів і зберігання літаків. На спеціально відведених територіях будувалися літовища (місця зльоту та приземлення літаків), що займали основну частину земельної ділянки та ангари для зберігання та ремонту літальних апаратів. З часом на таких територіях почали зводити і трибуни для глядачів. У 1909 році, з ініціативи члена Київського товариства повітроплавання (КТП) Ф. І. Биликіна, на аеродромі, що розташовувався на Сирецькому військовому полі (військовому полігоні) було збудовано перший авіаційний ангар. Так в Києві з'явився перший офіційно визнаний аеродром. Згодом з'явився ще один аеродром КТП на Куренівських міських луках, де товариство отримало для своїх потреб понад 200 га землі. Територія перших аеродромів мала чітке геометричне визначення, що відповідало плану виділення земельної ділянки. Новостворені аеродроми Києва, Одеси та Севастополя мали різну форму, що була обумовлена різною формою виділення земельної ділянки. До аеродромів тих часів ще не висувались якісь спеціальні вимоги, оскільки ще не було накопичено досвіду з їх регулярної експлуатації [12]. На нашу думку, історично-правовий розвиток правового режиму земель авіаційного транспорту можна періодизувати наступним чином.

Період становлення (1930–1960-ті роки). Поняття «землі авіаційного транспорту» вперше з'явилося у законодавстві нашої країни у 1933 році в «Положенні про землі, надані транспорту» [13], оскільки до цього часу авіаційного транспорту практично не існувало. Роком народження цивільної авіації України вважається 1923 рік, коли були створені організації по керівництву повітряним флотом. 26 березня 1923 р. на засіданні

представників Всеукраїнського товариства авіації і повітроплавання, Головного управління повітряного флоту Червоної Армії, Української Ради народного господарства та інших організацій прийнято рішення про заснування Українського акціонерного товариства повітряних сполучень «Укрвоздухпуть» з капіталом у 550 тис. золотих карбованців. Регулярні перевезення на літаках товариства розпочалися 25 травня 1924 р. на лініях Харків – Катеринослав – Одеса і Харків – Київ. За перший льотний сезон літаки товариства налітали близько 60 тис. км. і перевезли 760 пасажирів [14, с. 9]. В цей період відбувається поступовий розвиток наземної бази авіаційного транспорту. У 1923 році повітростанції (прообрази сучасних аеропортів) були обладнані тільки в Києві, Харкові, Одесі, Полтаві. У 1927 році на Україні діяли вже 10 аеродромів.

Період активного розвитку (1960–1990-ті роки). Наземна база обслуговування авіаційного транспорту стала активно розвиватись лише в 1960-х роках. Це пов'язано з тим, що авіаційний транспорт став масовим внаслідок появи реактивних літаків. Склад земель авіаційного транспорту розширюється. Будуються нові аеродроми і аеропорти. Активно розвивається і законодавство щодо правового режиму земель авіаційного транспорту. Зокрема, було прийнято «Основи земельного законодавства Союзу РСР і союзних республік» [15]. Землі транспорту відносилися до категорії земель транспорту, курортів, заповідників та іншого несільськогосподарського призначення. В цей же період приймається другий в історії земельного законодавства України Земельний кодекс [16]. Варто зазначити, що землям авіаційного транспорту не приділялось достатньої уваги в даному законі. Натомість приймається велика кількість спеціалізованих нормативно-правових актів. Зокрема, Вказівки по проектуванню аеродромних покриттів [17], Норми відводу земель для аеропортів [18] та ін. Переважна більшість цих норм діють і сьогодні.

Період кризи (1990-ті роки). Безспірним є той факт, що на розвиток авіації та відповідної її наземної бази впливає економічне становище в країні.

У середині 90-х років ХХ ст. спостерігався різкий спад обсягу повітряних перевезень: кількість відправлених пасажирів зменшилася в 11,5 рази (з 15 млн. у 1990 році до 1,3 млн. у 1999 році), а у ряді аеропортів – в десятки разів. Матеріально-технічна база не оновлюється, наземна база не розвивається. Це пов'язано з економічною кризою в Україні в зазначений період, з різким зниженням реальних доходів населення, розривом економічних зв'язків з країнами СНД. При тому, що авіапарк України був у 1,6 рази більше парку Франції, обсяг пасажирських перевезень у 1990 році виявився менше в 6 разів, ніж у Франції [19, с. 225]. У 1990 році приймається новий Земельний кодекс України [20] та через два роки його нова редакція [21]. Законодавчо закріплюється три форми власності на землю: державна, колективна і приватна. Проте землі транспорту визнаються виключно державною власністю і можуть надаватися лише в користування.

Період відродження (2000 рік – сучасний період). 25 жовтня 2001 р. було прийнято новий Земельний кодекс України, який вперше закріпив можливість перебування земель транспорту в державній, комунальній та приватній власності [22]. Згідно з прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 1997 по 2020 роки загальний попит на повітряні перевезення в середньому щороку зростатиме на 4,5 відсотка. З урахуванням цього світовий парк повітряних суден збільшиться майже вдвічі. Це означає, що у період до 2020 року обсяг пасажирських повітряних перевезень збільшиться майже у 2,7 рази, а обсяг вантажних перевезень перевищить цей показник. За 2007 рік пасажиропотік у вітчизняних аеропортах збільшився на 23,4 відсотка і становив 9,2 млн. осіб. Прогнозований обсяг повітряних перевезень в Україні становитиме у 2015 році 38,3 млн., а у 2020 році – 70,6 млн. пасажирів. Отже, не зважаючи на світову економічну кризу, в сучасний період український авіаційний транспорт і відповідно його наземна база активно розвиваються. Це зумовлено декількома причинами.



По-перше, постають все більш високі вимоги щодо безпечного, безперебійного та комфортного забезпечення перевезень авіаційним транспортом у зв'язку з інтеграцією української транспортної структури з європейською. Крім того, одним з найперспективніших напрямів в галузі вантажоперевезення в даний час є авіаперевезення. Надтяжкі, негабаритні, цінні вантажі, а також ті, що швидко псуються, оперативно перемістити на велику відстань може лише авіаційний транспорт. Спостерігається розвиток вантажних терміналів в Україні. Так, були розширені вантажні комплекси в аеропортах Києва, Харкова, Сімферополя. Планується збудувати вантажний термінал в аеропортах Івано-Франківська та Житомира.

По-друге, в умовах активної підготовки України до Євро-2012 ключовим питанням постає будівництво та реконструкція аеропортів, які фактично виступатимуть візитною карткою нашої держави перед іноземними громадянами. Зокрема, п. 10 Постанови КМУ «Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 з футболу» від 31 жовтня 2007 р. було передбачено будівництво, реконструкція, ремонт аеропортів у містах Дніпропетровськ, Донецьк, Київ, Львів, Одеса, Харків [23], на сьогодні Постанова втратила чинність у зв'язку з прийняттям Постанови Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2010 р. № 357 з аналогічною назвою. Діючою Державною програмою передбачено забезпечення розвитку аеропортів у містах Донецьк, Київ, Львів та Харків [24].

По-третє, на сьогодні в Україні активно розвивається так звана «мала авіація». Мала авіація здійснює значну частку пасажирських перевезень, це так зване «бізнес-таксі», також спортивна, санітарна, туристична та сільськогосподарська авіація. Застосування малої авіації в аграрному секторі в багатьох випадках економічно вигідніше, ніж традиційної техніки, оскільки, як відомо, при обробці полів отрутохімікатами за допомогою трактора втрачається до 10 відсотків урожаю. Застосування легких повітряних суден відіграло значну роль при виявленні та ліквідації лісових

пожеж внаслідок високої температури повітря влітку 2010 року. Крім того, останнім часом значно розширилося коло фізичних і юридичних осіб, які беруть участь у створенні та використанні легких повітряних суден, розширилася сфера використання цих суден – як у комерційних цілях, так і для задоволення індивідуальних потреб населення, з'явилися нові класи та категорії суден, розширився діапазон можливих місць базування суден за межами цивільних аеродромів.

З липня Кабінет Міністрів спростив систему виконання польотів повітряними суднами малої авіації. Якщо раніше приватні пілоти повинні були повідомляти диспетчеру про свій намір здійснити політ за добу до здійснення польоту, подаючи відповідну заявку в районний Центр повітряного руху на отримання дозволу, то тепер потрібно повідомляти лише черговому диспетчеру наземної служби управління польотами за 10 хвилин до вильоту з повідомленням маршруту. Дозвіл на політ отримувати не потрібно. Дане положення стосується літальних апаратів вагою до 5700 кг та польотів поза межами контрольованого повітряного простору [25].

Крім того, ці зміни наблизили регулювання руху в повітряному просторі України до стандартів і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації та Євроконтролю. В уряді вважають, що з ухваленням документа зменшиться кількість порушень використання повітряного простору і вірогідність виникнення серйозних інцидентів з легкими літаками, адже він містить перелік порушень та уточнює відповідальність, яку нестиме порушник встановлених правил.

Безперечно, дане рішення є кроком вперед у розвитку малої авіації, проте до європейського рівня розвитку даної сфери ще далеко. Станом на 2007 рік цей вид авіації у світі має приблизно в 6 разів більший парк, ніж у цивільній авіації. Зокрема, в Республіці Польща таких літаків більше 700, в Федеративній Республіці Німеччина – більше 10 тис., в США – більше 200 тис., в Україні – кілька десятків. Необхідно передбачати розробку стратегій розвитку бізнес авіації, авіації загального призначення, та

пов'язаними з цим інфраструктурою, аеродромами, злітно-посадковими майданчиками [26]. У Франції аеродроми для легкої авіації розташовані майже в кожному місті і знаходяться у «суспільній» власності, а у випадку необхідності посадки на приватному аеродромі власник зобов'язаний її дозволити. Крім того, порядок отримання дозволу на пілотування легкого повітряного судна у Франції набагато простіший і дешевший, ніж в Україні.

В сучасний період в Україні відбувається адаптація транспортного, зокрема авіаційного, законодавства нашої держави до законодавства Європейського Союзу. Від успіху цього процесу залежить міжнародний авторитет нашої держави, утвердження України як транзитної держави та темпи просування до європейської спільноти. Міжнародні нормативні документи вимагають забезпечення необхідного технічного рівня засобів навігації аеродромного обладнання, авіаційної наземної техніки, засобів обслуговування пасажирів, багажу та вантажу. Виконання вимог таких документів потребує значних інвестицій, яких аеропорти не мають, а фінансування як з боку держави, так і з боку органів місцевого самоврядування недостатнє.

Відсутність належного нормативно-правового забезпечення реорганізації суб'єктів авіаційної діяльності (зокрема, відокремлення аеропортів, повітряних перевізників та органів обслуговування повітряного руху), проведеної наприкінці 1990-х років – на початку XXI ст., призвело до того, що аеропорти не можуть вирішити земельні та майнові питання. Це негативно впливає на можливості розвитку деяких відокремлених структур, повітряних перевізників. З метою вирішення цих проблем Кабінетом Міністрів України було схвалено Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року [27]. Завданнями даної програми є забезпечення будівництва, реконструкції та модернізації об'єктів наземної інфраструктури – ангарні комплекси, авіаційно-технічні бази, навчально-тренажерні центри, профілакторії, адміністративні будівлі, складські об'єкти внесення до законодавства змін щодо заборони відчуження, передачі в

заставу земель, на яких розташовані аеродроми та їх об'єкти, з метою збереження аеропортів як цілісних майнових комплексів; резервування земель для розвитку об'єктів інфраструктури аеропортів, забезпечення їх цільового використання; проведення органами виконавчої влади інвентаризації земель авіаційного транспорту, забезпечення використання за цільовим призначенням та повернення відповідно до вимог законодавства таких земель у разі їх визнання незаконно вилученими; законодавче врегулювання питань використання земель авіаційного транспорту, в тому числі передачі їх інвесторам в довгострокову оренду із спрямуванням коштів, що надійшли на розвиток аеропортів.

На сьогодні законодавство щодо земель авіаційного транспорту знаходиться на стадії становлення. Нормативно-правове регулювання земель авіаційного транспорту зводиться до ст. 72 Земельного кодексу України, ст. 41 Повітряного кодексу та ст. 11 Закону України «Про транспорт». Поштовхом до розвитку законодавства в цій сфері стало проведення в Україні Євро-2012. Було прийнято згадані вище Державні програми, Розроблено декілька проектів Повітряного кодексу, проект Закону України «Про аеропорти України» та Проект Інструкції щодо визначення зон обмеженої житлової забудови навколо аеропортів із умов впливу авіаційного шуму.

Державною авіаційною адміністрацією розроблено проект Закону України «Про аеропорти України» [28]. На нашу думку, даний закон не відрізняється особливою новизною, оскільки містить переважну більшість вже існуючих положень, зокрема щодо земель аеропортів. Даному питанню в проекті закону присвячено ст. 6. Проте, є і позитивні сторони даного проекту. Наприклад, в ньому наведено визначення поняття «землі аеропортів» та зазначено, що землі аеропорту не підлягають відчуженню, продажу, приватизації, передачі в заставу і за згодою експлуатанта аеропорту можуть передаватися в оренду іншим суб'єктам господарської діяльності для будівництва, експлуатації, авіаційної або неавіаційної діяльності, яка

спрямована на задоволення потреб пасажирів. Також визначено, що будівництво та реконструкція аеропортів є суспільною потребою.

Варто відмітити також і розробку проектів нового Повітряного кодексу України. Один з них розроблений Державною авіаційною адміністрацією [29], інший – групою народних депутатів України [30]. 20 вересня 2010 р. до Верховної Ради України було подано проект Повітряного кодексу України, розроблений Кабінетом Міністрів України та зареєстрований під № 7141 [31]. Концепція нового Повітряного кодексу України, розробленого Державною авіаційною адміністрацією отримала позитивні відгуки фахівців повітряного права. Даний проект, на думку А. А. Козловського та З. І. Боярської, орієнтований на врахування сучасних тенденцій розвитку цивільної авіації, міжнародного права, особливо у частині використання повітряного простору, забезпечення безпеки польотів, охорони навколишнього середовища, захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, встановлені правила сертифікації для малої авіації. Повітряне право України сформоване як комплексна галузь права. Воно вміщує в себе норми конституційного, цивільного, адміністративного, кримінального, господарського, екологічного та земельного права [32, с. 11]. Норми земельного права не ввійшли до даного проекту Повітряного кодексу, на відміну від норм інших галузей права. В інших двох проектах Повітряного кодексу містяться статті щодо правового регулювання земель аеропортів (аеродромів). Варто зазначити, що саме земельні правовідносини аеропортів та аеродромів є найбільш проблемними та такими, що заважають розвиватися, розширюватися, вдосконалювати інфраструктуру даним суб'єктам авіаційного транспорту. В умовах підготовки України до Євро-2012 чітке і однозначне врегулювання земельних правовідносин є надзвичайно важливим, оскільки за підготовкою аеропортів України слідкують Міжнародні організації, громадськість. Відстоюючи позицію самостійності земельного права як галузі права, вважаємо, що норми стосовно основних аспектів правового режиму земель авіаційного

транспорту України мають міститися в Земельному кодексі України. Зокрема, норми щодо правового регулювання питань використання земель даної категорії (прав власності і прав користування). Крім Проекту Повітряного кодексу, розробленого Державіаадміністрацією, зареєстровано ще проект під № 2373, розроблений групою народних депутатів. В даному проекті міститься лише одна стаття, присвячена землям аеропортів (аеродромів) – ст. 67. Проте дана стаття протирічить деяким положенням проекту Закону України «Про аеропорти України». Зокрема, в проекті Кодексу вказано, що зміна цільового призначення земель аеропорту провадиться центральним органом виконавчої влади з питань транспорту та зв'язку (в попередньому варіанті проекту – Кабінетом Міністрів України за згодою місцевих органів державної виконавчої влади), а в проекті Закону зазначається, що зміна цільового призначення земель аеропорту можлива лише в разі його ліквідації. Вважаємо, що дані питання варто узгодити ще на стадії прийняття нормативно-правових актів, оскільки норми закону повинні відповідати положенням кодексу. Спірним, на мою думку, є положення ч. 2 ст. 67 про те, що землі аеропортів (аеродромів) є державною власністю, вони не підлягають відчуженню, продажу, приватизації, обміну, передачі в заставу. Вважаємо, що дане положення суперечитиме Земельному кодексу України, де вказано, що землі транспорту можуть перебувати в державній, комунальній та приватній власності. Для усунення подібних суперечок, вважаємо, що необхідно закріпити в Земельному кодексі України чітке розмежування земель авіаційного транспорту за формами власності, а саме шляхом внесення положення про те, що землі аеропортів та аеродромів можуть перебувати в державній та комунальній власності, а землі малої авіації – в державній, комунальній та приватній власності.

Ряд зауважень стосовно вказаної вище статті міститься і у висновку Головного науково-експертного управління на проект Повітряного кодексу (реєстр. № 2373). Зокрема в ньому вказано, що назву та зміст статті слід привести у відповідність до вимог ст. 11 «Землі транспорту» та ст. 33 «Землі

авіаційного транспорту» Закону України «Про транспорт», якими до земель транспорту відносяться землі авіаційного транспорту, надані в користування під аеропорти, аеродроми тощо, доцільно зазначити, що зміна цільового призначення відповідних земель має здійснюватися в порядку, встановленому Земельним Кодексом України (ст. 20) [33].

Нормативно-правові акти щодо земель авіаційного транспорту України можна розділити на 3 групи. До першої відносить законодавство часів Радянського Союзу – це незначна частина законодавчих актів норми та стандарти (відводу земель для аеропортів, якісного стану ґрунтів, гранично допустимого забруднення ґрунтів). До другої групи відноситься національне законодавство. Особливістю нормативно-правових актів цієї групи є те, що значна їх частина знаходиться на стадії проектів (Повітряний кодекс, Закон України «Про аеропорти України» та ін.). До третьої групи можна віднести акти Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Акти даної організації мають рекомендаційний характер для країн-членів. Україна є членом даної організації. ІКАО досить детально врегулювала питання діяльності цивільної авіації взагалі та земельні питання зокрема (проектування та експлуатація аеродромів, використання земельних ділянок та контроль над довкіллям, планування та організація землекористування).

Відповідно до ст. 72 Земельного кодексу України до земель авіаційного транспорту належать землі під 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; вертольотними станціями, включаючи вертольотодроми, службово-технічними територіями з будівлями та спорудами, а також ремонтними заводами цивільної авіації, аеродромами, вертольотодромами, гідроаеродромами та іншими майданчиками для експлуатації повітряних суден; службовими об'єктами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [22].

Дане визначення дещо відрізняється від першого визначення земель авіаційного транспорту, що містилося в «Положенні про землі, надані транспорту» від 7 лютого 1933 р.: до земель повітряного транспорту відносяться землі, зайняті аеропортами (в тому числі і гідроаеропортами), аеродромами (гідроаеродромами) з технічними спорудами, що до них відносяться та безпосередньо прилягаючими до них заводами, майстернями, верф'ями, доками, льотними школами, службовими, житловими та культурно-побутовими приміщеннями, землі під елінгами, аеромаяками, вишками, причальними точками, під'їзними шляхами до повітряних ліній, льотних шкіл та будівництва, а також інші площі, що мають спеціальне призначення по обслуговуванню потреб цивільної авіації та цивільного повітроплавання [13].

Порівнюючи два вищевказаних визначення, між якими майже сімдесят років, можна зробити висновок, що в обох визначеннях перелічено складові частини земель авіаційного транспорту і відсутнє законодавче визначення даної категорії земель. В нині діючому Земельному кодексі визначення більш досконале, окремі об'єкти авіаційного транспорту об'єднані в групи (об'єкти управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки), систематизовані. Визначення земель «повітряного транспорту» 1933 року більш широке, оскільки до нього відносяться земельні ділянки під льотними школами, службовими, житловими та культурно-побутовими приміщеннями, під'їзними шляхами до повітряних ліній, льотних шкіл та будівництва.

Проте загальною, основоположною ознакою, за якою землі відносяться до земель авіаційного транспорту є обслуговування потреб авіаційного транспорту. На нашу думку, дане визначення можна сформулювати наступним чином: землі авіаційного транспорту – це землі, які виступають просторовим (територіальним) базисом у сфері авіаційного транспорту, тобто надані або призначені для належного функціонування об'єктів авіаційного транспорту України.



Оскільки Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року передбачено резервування земель для розвитку об'єктів інфраструктури аеропортів, то до земель авіаційного транспорту можна віднести не лише землі, які надані для належного функціонування цивільної авіації і знаходяться під тими чи іншими об'єктами авіаційного транспорту, але й землі призначені (зарезервовані) для цих цілей.

Головною складовою частиною земель авіаційного транспорту України виступають землі аеропортів. Легітимне визначення поняття «землі аеропортів» на сьогодні відсутнє. Проте в проекті Закону України «Про аеропорти України» в ст. 6 запропоноване наступне визначення даного поняття: землі аеропортів – це землі, на яких розташовані будівлі і споруди, обладнання та земельні ділянки, які необхідні для забезпечення роботи аеропорту.

Більш повним вважаємо наступне визначення земель аеропортів. Землі аеропортів – це землі, на яких розташовано комплекс споруд, що призначений для приймання/відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення авіаційних робіт і має для цих цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання.

На сьогодні відсутній єдиний універсальний підхід до класифікації аеропортів цивільної авіації. За ст. 48 Повітряного кодексу України аеропорти за своїм призначенням поділяються на міжнародні та внутрішні [34]. Аеропорти, призначені для прийому, випуску та обслуговування повітряних суден, що виконують міжнародні польоти, а також ті, що мають пункти прикордонного, митного та карантинного контролю, відносяться до міжнародних. До внутрішніх відносяться аеропорти, в яких основний обсяг перевезень здійснюється місцевими повітряними лініями між населеними пунктами, розташованими в межах території України.

В спеціальній літературі існують й інші критерії класифікації аеропортів [35, с. 23]. Зокрема, за категоріями аеропорти поділяються на:

- державного значення, це – Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль»;
- регіональні – «Сімферополь», «Одеса», «Донецьк», «Харків», «Львів» та ін.;
- місцевого значення, розташовані в обласних центрах, великих промислових містах і курортних зонах.

За спроможністю приймати певні типи повітряних суден аеропорти поділяються на:

- ті, що можуть приймати будь-які існуючі цивільні повітряні судна без обмежень. Таких аеропортів в Україні два – «Бориспіль» і «Сімферополь»;
- спроможні приймати літаки I класу і нижче;
- спроможні приймати літаки II класу і нижче;
- спроможні приймати літаки не вище III класу.

Залежно від річного обсягу пасажирських перевезень (пасажирообміном) аеропорти поділяються на класи:

- I – від 4000 до 7000 тис. чоловік;
- II – 2000–4000 тис. чоловік;
- III – 600–2000 тис. чоловік;
- IV – 150–600 тис. чоловік;
- V – 25–150 тис. чоловік [36, с. 4].

За виконанням завдань і перспективами розвитку аеропорти України розподіляються за категоріями:

- головний аеропорт державного значення – Бориспіль;
- регіональні і обласні аеропорти, які розташовані в багатонаселених регіонах і обласних центрах з великим економічним потенціалом, до яких проявляють інтерес ділові партнери з інших держав і української діаспори – Сімферополь, Одеса, Донецьк, Харків, Львів, Дніпропетровськ та ін.;

- аеропорти місцевого значення, які розташовані в обласних містах, промислових центрах, курортних зонах та ін. [37, с. 55–56].

На думку дисертанта, аеропорти доцільно класифікувати також за формами власності, що матиме важливе юридичне значення, в тому числі і для визначення особливостей правового режиму земель аеропортів.

Земельні ділянки аеропортів включають в себе ділянки для аеродрому, відособлених споруд та службово-технічної території [18].

Головною складовою частиною земель аеропорту являються землі аеродрому. Землі аеродрому – це визначені ділянки земної поверхні, на яких розташовані будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначена повністю чи частково для прибуття, відправлення, руху, стоянки та обслуговування повітряних суден.

За призначенням аеродрому поділяються на аеродроми аеропортів (трасові); навчальні – для навчання слухачів та курсантів навчальних закладів цивільної авіації; заводські – для випробувальних польотів на літаках, що випускаються авіа будівельними та авіаремонтними заводами; аеродроми, що експлуатуються авіацією, що використовується в народному господарстві – для проведення робіт в інтересах сільського господарства, охорони лісів та ін. [36, с. 5].

Аеродроми також поділяються на класи, проте критерій класифікації інший, ніж для аеропортів. Так, всі аеропорти поділяються на 6 класів, що позначаються літерами А, Б, В, Г, Д та Е залежно від довжини злітно-посадочної смуги та несучої здатності аеродромних покриттів. Класу аеропорту повинен відповідати клас аеродрому, проте можливі і винятки.

Для кожного класу аеродрому законодавчо встановлені розміри земельних ділянок аеродрому безпосередньо та відособлених споруд [18]:

Клас аеродрому	Розміри земельних ділянок, га	
	аеродрому	відособлених споруд
А	255	32
Б	200	28
В	155	23
Г	75	15

Д	40	12
Е	15	-

Землі аеродрому складаються з таких земельних ділянок: 1) земельні ділянки під злітно-посадковими смугами зі штучним та ґрунтовим покриттям; 2) земельні ділянки під рульовими доріжками; 3) земельні ділянки перону; 4) земельні ділянки, зайняті місцями для стоянки літаків; 5) земельні ділянки під майданчиками спеціального призначення: для запуску двигунів літаків, для миття літаків, для стоянки перонної механізації, дегазації та миття повітряних суден та авіа хімапаратури.

Головним елементом аеродрому являється злітно-посадкова смуга зі штучним покриттям, яка забезпечує зліт та посадку літаків. Не дивлячись на те, що виробництво злітно-посадкової смуги зі штучним покриттям значно дорожче, ніж з ґрунтовим покриттям, їй варто надати перевагу з точки зору експлуатації, оскільки на відміну від ґрунтових на ній можна безперервно проводити транспортну роботу важкими та середніми літаками та в осінньо-весняний період, тобто в період бездоріжжя.

При проектуванні аеродромів, як правило, передбачають одну злітно-посадкову смугу. Проте існують й багатосмугові аеродроми з паралельно розташованими смугами, другі смуги у яких збудовані для підвищення пропускної здатності. Розміри злітно-посадкових смуг визначають у відповідності з технічними нормами на аеродроми цивільної авіації залежно від класу аеродрому. Крім того, повинні враховуватися місцеві умови на аеродромі, а саме висота розташування аеродрому над рівнем моря або атмосферний тиск, температура повітря, середній продовжний схил злітно-посадкової смуги. Ширина смуги залежить від тієї групи літаків, що є розрахунковою для даного класу аеродромів. Міжнародна організація цивільної авіації рекомендує встановлювати ширину смуги від 18 до 60 м (п. 3.1.9) [38].

Слід зазначити, що норми, які використовуються при проектуванні та будівництві аеродромів були прийняті ще за часів Радянського Союзу і, на

думку дисертанта, підлягають перегляду та оновленню, оскільки технічні характеристики літаків змінюються внаслідок науково-технічного прогресу, збільшується кількість пасажирів та вантажів, що можуть бути перевезені, а отже і збільшується навантаження на землі аеродромів.

Земельні ділянки під рульовими доріжками використовуються для переміщення ними літальних апаратів в межах території аеродрому. За своїм призначенням рульові доріжки поділяються на 4 види. Магістральні рульові доріжки облаштовують для руху літаків між злітно-посадковою смугою та пероном. Швидкісні рульові доріжки прилягають до злітно-посадкової смуги під гострим кутом, дозволяють скорочувати час перебування на ній літаків за рахунок підвищення швидкості входу та виходу зі злітно-посадкової смуги при зльоті та посадці, збільшуючи тим самим пропускну здатність смуги. Сполучні рульові доріжки слугують для скорочення шляху руління між злітно-посадковою смугою та пероном тих літаків, пробіг яких закінчується у сполучних рульових доріжках. Допоміжні рульові доріжки мають невелику протяжність, з'єднують між собою місця технічного обслуговування літаків, вантажні майданчики та інші пункти аеродрому.

Земельні ділянки, на яких розташований перон, призначені для забезпечення короткочасної стоянки літаків, посадки та висадки пасажирів, завантаження та розвантаження літаків, а також їх технічного обслуговування.

Земельні ділянки, що обслуговують місця стоянок, призначені для стоянки літаків, що базуються в даному аеропорті та їх технічного обслуговування. Вони бувають двох типів: групові – для розміщення літаків групами та індивідуальні – для розміщення окремих літаків. Місце стоянки повинно забезпечувати безпечну відстань між повітряним судном та будь-якою, розташованою поруч спорудою, повітряним судном та іншими об'єктами. Така відстань встановлюється від 3 до 7,5 м [38].

Майданчики спеціального призначення облаштовують в аеропортах в необхідних випадках, за винятком стоянок перонної механізації та майданчиків для девіаційних робіт, які повинні бути в аеропортах всіх класів.

Крім вказаних споруд на території аеродрому розташовуються різноманітні комунікації та окремі об'єкти управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, а саме стартовий диспетчерський та метеоспостережний пункт, посадковий або оглядово-посадковий радіолокатор та глісадні радіомаяки [39, с. 13].

До складу земель аеропортів відносяться землі під відособленим спорудами: управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки; обслуговування пасажирських перевезень; обслуговування вантажних та поштових перевезень; технічного обслуговування повітряних суден; авіапаливозабезпечення; допоміжного призначення [40]. До споруд управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки відносяться командно-диспетчерські пункти (КДП), які поділяються на шість розрядів залежно від максимальної кількості літаків, що обслуговує КДП. Інші технічні споруди призначені для розміщення технологічного устаткування привідних радіостанцій, прийомних та передавальних радіоцентрів, а також устаткування радіолокаторів, радіомаяків та радіо маячних систем ближньої навігації. До споруд обслуговування пасажирських перевезень відносяться пасажирські споруди, багажні павільйони та аеровокзали. Аеровокзал являється головною будівлею комплексу і призначений для обслуговування пасажирів. Привокзальна площа призначена для руху та стоянки всіх видів транспорту. До споруд обслуговування вантажних та поштових перевезень відносяться вантажні склади та відділення перевезення пошти. До споруд технічного обслуговування повітряних суден відносяться: ангари; виробничі споруди авіаційно-технічних баз; споруди цехів головного механіка, гарячого та шкідливого виробництв; технічних бригад, технічного обслуговування та поточного ремонтів авіахімапаратури з підсобними та складськими приміщеннями. До споруд авіапаливозабезпечення відносяться виробничі

споруди та споруди насосних станцій складів плавно-мастильних матеріалів. До споруд допоміжного призначення відносяться споруди управління аеропортів; навчально-технічні блоки; профілакторії льотного складу; службові їдальні; заготівельні підприємства громадського харчування; основні та стартові аварійно-рятувальні станції; спецавтобази; ремонтно-експлуатаційні майстерні служб радіонавігації та зв'язку та електросвітлотехнічного забезпечення польотів; склади матеріально-технічного майна; ремонтно-будівельні ділянки; котельні; трансформаторні підстанції; автоматичні телефонні станції; медсанчастини (амбулаторія) та пральні з хімчистками.

Земельна ділянка службово-технічної території, на якій розташовується службово-технічна зона аеропорту, прилягає безпосередньо до аеродрому зі сторони під'їзду з міста та зі сторони основних комунікацій, що використовуються для інженерного забезпечення. Земельна ділянка службово-технічної території призначена для розташування будівель та споруд, які забезпечують нормальну транспортну роботу аеропорту. Розміри службово-технічної території аеропортів встановлені на законодавчому рівні і залежать від класу аеропорту [18]:

<b>Клас аеропорту</b>	<b>Розміри земельної ділянки службово-технічної території</b>
I	66
II	56
III	36
IV	23
V	13

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.

Приаеродромна територія (прилегла до аеродрому зона контролю і обліку об'єктів та перешкод) обмежена встановленими розмірами місцевість навколо аеродрому, над якою здійснюється маневрування повітряних суден. Розміри приаеродромної території визначаються класом аеродрому і повинні бути доведені власником аеродрому (аеропорту) чи уповноваженою на те особою до відповідних Рад, підвідомча територія яких повністю чи частково підпадає під приаеродромну територію (ст. 41) [34].

На приаеродромній території обмежується допустима висота природних (рельєф місцевості, висота лісової рослинності) та штучних (споруди, лінії електропередач) бар'єрів. На приаеродромній території дозволяється розміщення будівель та споруд, враховуючи висотні обмеження, встановлені нормами технічного проектування, якщо вони не створюють перешкод для радіонавігації. На приаеродромній території запроваджується особливий режим одержання дозволу на будівництво (реконструкцію) чи іншу діяльність лише за погодженням з Органом державного регулювання діяльності авіації та відповідною Радою.

Смуга повітряних підходів – це частина приаеродромної території, що прилягає до кінців злітно-посадкової смуги, над якою відбувається набирання висоти при зльоті та зниження при посадці повітряних суден. На території смуг повітряних підходів дозволяється розташування лише таких будівель та споруд, які за своїм призначенням не пов'язані з проживанням та масовим скупченням людей, не погіршують видимість і не заважають роботі засобів посадки та навігації. Не допускається також розташування складів нафтопродуктів та інших подібних вибухонебезпечних речовин.

Відповідно до ст. 45–46 Повітряного кодексу України аеродром і його елементи повинні мати маркірування, що відповідає нормам придатності аеродромів до експлуатації. Розташування у районі аеродрому будь-яких знаків, пристроїв і позначень, подібних до маркірувальних знаків, пристроїв і позначень, що вживаються для розпізнання аеродромів, забороняється.



Усі нерухомі об'єкти і споруди, розташовані на приаеродромній території, повинні бути маркіровані денними і нічними маркірувальними знаками та пристроями згідно з нормами придатності аеродромів до експлуатації. Маркірування нерухомих об'єктів і споруд денними та нічними маркірувальними знаками провадиться власниками цих нерухомих об'єктів і споруд за їх рахунок.

В нормативно-правових документах Міжнародної організації цивільної авіації розглядається декілька варіантів використання приаеродромної території. Зокрема, допускається можливість створення тенісних кортів, майданчиків для гри в гольф, якщо вони розташовані в зонах, де відбувається захід на посадку в аеропорт з інтенсивним повітряним рухом. При цьому вони повинні бути розташовані на відстані не менше 3 км від межі аеропорту. Інші споруди для відпочинку можна розташовувати приблизно на відстані 5 км від аеропорту, включаючи катки, кегельбани, тренувальні майданчики для гольфу (п. 4.4) [41].

Особливістю сучасного етапу розвитку земель авіаційного транспорту та їх правового режиму є активний розвиток так званої «малої авіації». Зокрема, Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації видала наказ «Про затвердження правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден» [42]. Ці Правила визначають техніко-експлуатаційні вимоги до постійних та тимчасових злітно-посадкових майданчиків, які використовуються для зльоту та посадки легких повітряних суден і вертольотів, що мають максимальну злітну масу не більше 5700 кг і є складовою частиною земель авіаційного транспорту України.

Злітно-посадковий майданчик – земельна (водна, льодова) ділянка або спеціально підготовлена площадка мінімально допустимих розмірів, що забезпечує зліт та посадку легких повітряних суден. Злітно-посадкові майданчики поділяються на постійні та тимчасові. Постійний злітно-посадковий майданчик – земельна (водна, льодова) ділянка або спеціально

підготовлена площадка мінімально допустимих розмірів, яка придатна та використовується для базування та виконання польотів легких повітряних суден, має необхідні споруди та обладнання. Тимчасовий злітно-посадковий майданчик – злітно-посадковий майданчик, який використовується у визначений період року для польотів легких повітряних суден і не має стаціонарних споруд, обладнання та відведеного повітряного простору. Крім того, у вищезгаданому нормативно-правовому акті містяться загальні технічні та експлуатаційні вимоги до стартових майданчиків для виконання польотів вільних аеростатів (теплових аеростатів) та безмоторних надлегких повітряних суден (дельтапланів, парапланів).

В науці земельного права відсутнє визначення поняття землі малої авіації. На нашу думку, дане поняття можна визначити наступним чином: «землі малої авіації» – це земельні ділянки, на яких розташовані злітно-посадкові майданчики для обслуговування польотів легких повітряних суден.

Основними складовими земель авіаційного транспорту України є аеропорти і аеродроми, яким присвячено положення нормативно-правових актів та спеціалізованої літератури. Що ж стосується вертольотодромів, то тут ситуація складається гірше. Зокрема, нормативно-правове регулювання правового режиму земель вертольотодромів в національному законодавстві практично відсутнє. На міжнародному рівні у 1979 році було прийнято Керівництво по вертодромам ІКАО [43]. На території Радянського Союзу вертольоти використовувались переважно у військових інтересах, аграрному секторі та санітарній авіації. А у листопаді 1958 р. вперше відкрилась регулярна вертольота пасажирська лінія Сімферополь – Ялта. Вертольоти також літали в Судак, Феодосію, з'явилась мережа вертольотних ліній в Прикарпаття [19, с. 183]. Вертодром – площа, що знаходиться на рівні землі або над землею на штучній споруді, яка використовується для посадки та зльоту вертольотів. Як правило розміри земельної ділянки для вертодрому повинні становити 120 м в довжину та 60 м в ширину. Проте в окремих випадках вважаються придатними земельні ділянки й меншого розміру.

Землі авіаційного транспорту можна класифікувати за їх функціональним (цільовим) призначенням на:

- 1) землі, на яких розташовані аеродроми, аеропорти, злітно-посадкові майданчики;
- 2) землі, на яких розташовані обслуговуючі об'єкти;
- 3) землі приаеродромних територій та прилеглих місцевостей до злітно-посадкових майданчиків;
- 4) зарезервовані землі.

Кожен із цих видів має своє значення в сфері авіаційного транспорту, свою міру забруднення та засмічення земель та ґрунтів.

Землі авіаційного транспорту можна класифікувати також залежно від видів повітряних суден, які вони обслуговують:

- 1) землі аеродромів;
- 2) землі злітно-посадкових майданчиків для легких повітряних суден;
- 3) землі вертольотодромів.

За формою власності землі авіаційного транспорту можна поділяти на:

- 1) землі авіаційного транспорту державної власності;
- 2) землі авіаційного транспорту комунальної власності;
- 3) землі авіаційного транспорту приватної власності.

Кожен із цих видів має свої розміри, правила прийняття в експлуатацію та вимоги щодо правового режиму суміжних земель.

Крім того, на нашу думку, варто виділити як підвид земель авіаційного транспорту землі малої авіації, оскільки їх правовий режим дещо відрізняється від правового режиму інших земель даної категорії. Зокрема щодо питань власності на земельні ділянки малої авіації, раціонального використання земель під злітно-посадковими майданчиками, управління землями малої авіації. Вважаю за необхідне до внести Земельного кодексу статтю присвячену землям малої авіації, в якій було б зазначено склад цих земель, правові форми використання таких земельних ділянок.

### 1.3. Права на землі авіаційного транспорту України

Право власності на землю та право землекористування досліджувалося такими вченими: М. М. Бахуринська, Т. М. Гапотченко, І. І. Каракаш, П. Ф. Кулинич, В. В. Носік, А. А. Погрібний, В. І. Семчик, М. В. Шульга та іншими. Проте особливості використання земель авіаційного транспорту в земельно-правовій літературі не визначаються.

П. Ф. Кулинич вказує, що основною тенденцією розвитку права власності на землю як інституту сучасного земельного права України в контексті його соціальної функції є поєднання та збалансування інтересів приватних власників землі та суспільства при домінуючій ролі суспільних інтересів у формулюванні юридичного формату права власності на землю, що передбачає:

- 1) можливість вилучення приватної земельної ділянки для суспільних потреб та з мотивів суспільної необхідності;
- 2) обмеження певних правомочностей власників земля на користь суспільства;
- 3) покладення на власника правообов'язку щодо охорони земель як ключового елемента змісту права власності на землю.

Вчений зазначає, що лише під час останньої кодифікації земельного законодавства України була звернута увага на необхідність досягнення певного балансу між свободою власника земельної ділянки та суспільними інтересами у сфері використання землі як національного надбання. Наука земельного права має врахувати той факт, що зростання кількості законодавчих обмежень права власності в його цивілістичному розумінні приводять до таких якісних змін у правовому полі земельної власності, які обумовлюють необхідність уточнення змісту права власності на землю шляхом доповнення його змісту ще одним компонентом – правообов'язком охороняти землю. За такого підходу правообов'язок охорони земель має бути визнаний як четвертий елемент права власності на землю [44, с. 26, 29].

Відповідно до ст. 13 Конституції України земля та інші природні ресурси, які знаходяться в межах території України, природні ресурси її континентального шельфу, виключної (морської) економічної зони є об'єктами права власності Українського народу. Від імені Українського народу права власника на землю здійснюють органи державної влади та органи місцевого самоврядування в межах, визначених Конституцією.

В. В. Носік вказує, що у науковому і прикладному значенні актуальним є питання щодо застосування норм ст. 13 Конституції в частині допустимості й можливості здійснення органами судової влади прав власника на землю від імені Українського народу з огляду на те, що державна влада в Україні здійснюється на засадах її поділу на законодавчу, виконавчу і судову. Вчений наголошує, що у межах охоронної функції держави судова влада має забезпечувати передусім здійснення права власності Українського народу на землю, а також набуття і реалізацію громадянами, юридичними особами та державою права власності на землю. Тому серед органів державної влади, конституційно уповноважених здійснювати від імені Українського народу право власника на землю, суди посідають особливе місце з огляду на незалежність і самостійність судової влади, а також виключність функцій правосуддя та конституційного контролю, які не можуть передаватись органам державної влади і місцевого самоврядування. Характерною особливістю здійснення прав власника на землю від імені Українського народу органами судової влади є те, що суди реалізують окремі правомочності власника на землю у процесі правосуддя лише тоді, коли органи законодавчої і виконавчої влади не забезпечили здійснення таких прав у межах своїх повноважень або ж коли виникає потреба узгодження інтересів суб'єктів земельних правовідносин з питань реалізації прав на землю. При цьому суди не зв'язані будь-якими рішеннями інших органів державної влади чи місцевого самоврядування і мають здійснювати права власника на землю Українського народу, підкоряючись лише закону [45, с. 31, 33].

Крім того, як зазначає О. Погрібний, в Україні постійно збільшується кількість земельних спорів, справи про які в судах вважаються одними з найскладніших. В Україні зберігаються два порядки вирішення цих спорів – судовий і позасудовий. І хоча законодавець не запровадив правила про виключно судовий порядок вирішення земельних спорів, утім практика фактично свідчить саме про переважність цього порядку, він є пануючим. Такий стан речей є цілком виправданим, оскільки саме судовий порядок вирішення земельних спорів найбільшою мірою здатен забезпечити реалізацію фундаментальних принципів рівності, законності, справедливості, розумності й добросовісності [46, с. 11, 14].

Згідно зі ст. 11 Закону України «Про транспорт» землями транспорту визнаються землі надані в користування підприємствам і організаціям транспорту, згідно із Земельним кодексом України, для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту, вдосконалення і розвитку об'єктів транспорту. Земельний кодекс України зазначає, що землі транспорту можуть перебувати в державній, комунальній та приватній власності [47]. Цілком слушною є думка Т. М. Гапотченко, що визначення, надане в Законі України «Про транспорт» є на цей час не є прийнятним, бо воно звужує обсяг поняття «землі транспорту» і не включає до їх складу землі, що надаються в приватну власність суб'єктів [48, с. 36]. Так, керуючись вищевказаним визначенням до земель транспорту не можна віднести земельні ділянки постійних та тимчасових злітно-посадкових майданчиків, оскільки їх власниками можуть виступати як юридичні, так і фізичні особи.

Особливістю земель транспорту є те, що вони використовуються або призначені для забезпечення діяльності транспортних підприємств та/або експлуатації об'єктів залізничного, автомобільного, морського, річкового, трубопровідного та інших видів транспорту. Носіями земельних прав виступають залізниці, пароплавства, порти (пристані), автомобільні,

авіаційні, дорожні підприємства та організації, якщо це передбачено їх статутами [49, с. 345].

Відповідно до ст. 32 Закону України «Про транспорт» 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 та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

На сьогодні в Україні є цілком самостійні авіаційні підприємства, наприклад, Украерорух, яке вивело систему управління повітряним рухом на рівень європейських стандартів; аеропорт «Бориспіль», як державне підприємство збудував злітно-посадкову смугу одну із найкращих в Європі. В Україні з'явилися також авіакомпанії МАУ та АероСвіт, які можуть конкурувати з закордонними компаніями. Крім того, повітряний простір України обслуговують цілий ряд підприємств цивільної авіації – повітряні судна, авіакомпанії як суб'єкт господарювання, аеропорти, аеродроми. Підприємства цивільної авіації можуть бути державними, приватними та комунальними [50, с. 5].

Світовий досвід свідчить, що аеропорт має можливість самостійно забезпечувати свою сертифікаційну придатність та розвиток інфраструктури, якщо обсяг його перевезень становить на рік не менш як 2 млн. пасажирів. В Україні у 2007 році пасажиропотік тільки в Міжнародному аеропорту «Бориспіль» становив більш як 5 млн., в інших аеропортах – менш як 1 млн. пасажирів.

Основними аеропортами України є «Бориспіль», «Дніпропетровськ», «Донецьк», «Київ» (Жуляни), «Львів», «Одеса», «Сімферополь», «Харків», «Запоріжжя», які обслуговують 97,08 % загального обсягу пасажирських повітряних перевезень. Менш потужними є аеропорти «Вінниця»

(Гавришівка), «Івано-Франківськ», «Кіровоград», «Миколаїв», «Луганськ», «Полтава», «Рівне», «Суми», «Тернопіль», «Ужгород», «Херсон», «Хмельницький», «Чернівці», «Черкаси», «Бердянськ», «Ізмаїл», «Маріуполь», «Керч», «Кривий Ріг», «Севастополь», «Сєверодонецьк».

На території України також функціонують аеродроми, які не входять до складу зазначених вище аеропортів, зокрема «Київ» (Антонов), «Джанкой», «Харків» (Сокольники), «Біла Церква», «Бородянка», «Васильків», «Заводське», «Кременчук», «Озерне» (Житомир), «Лиманське», «Святошин», «Київ» (Чайка). Вони забезпечують виконання авіаційних робіт, задовольняють потреби авіаційної промисловості та спортивної авіації тощо.

Частина аеродромів – «Бориспіль», «Васильків», «Вінниця» (Гавришівка), «Запоріжжя», «Джанкой», «Київ» (Жуляни), «Івано-Франківськ», «Львів», «Одеса», «Озерне», «Севастополь», «Херсон» – є об'єктами спільного використання і забезпечують польоти цивільних та державних повітряних суден.

Аналіз світового досвіду функціонування аеропортів показує, що більшість із них є власністю держави, хоча невеликі аеропорти переважно приватні. У ранній період розвитку цивільної авіації аеропорти в основному належали місцевим органам влади або окремим організаціям. Однак інтенсивне збільшення обсягу пасажирських перевезень вимагало проведення широкої реконструкції аеровокзальних комплексів. Збільшення злітної маси повітряних суден і їх удосконалення спричинили необхідність більших витрат на спорудження штучних покриттів злітно-посадкових смуг, рульових доріжок та перонів, обладнання аеропортів системами навігації і автоматичного заходу на посадку. Ці витрати значно перевищують існуючі можливості фінансування розвитку аеропортів за рахунок приватних джерел. Тому простежується тенденція до суспільного володіння аеропортовою інфраструктурою, яка загалом має міжнародний характер [35, с. 24–25].

За даними управління сертифікації аеродромів та аеропортів Державної авіаційної адміністрації в Україні сертифіковано станом на 14 квітня 2010 р.



42 аеропорти та аеродроми цивільної авіації України. З них 31 аеропорт, 10 аеродромів та 1 вертодром. Аеропорти переважно знаходяться в комунальній власності і функціонують у формі комунальних підприємств – 18 (з них 9 міжнародні), державними підприємствами являються 4 аеропорти (з них 3 міжнародні). Аеродроми переважно являються державними підприємствами – 7. 12 аеропортів та аеродромів функціонують у формі господарських товариств. Єдиний сертифікований в Україні вертодром «Ялта» діє у формі державного підприємства [51].

Форма власності на землі авіаційного транспорту та види землекористування ними залежать від форми власності авіаційного підприємства, діяльність якого ці землі обслуговують.

На сьогодні більшість вітчизняних аеропортів перебуває в комунальній власності. В державній власності перебувають аеропорти «Бориспіль», «Бердянськ», «Запоріжжя» і «Львів». Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. було схвалено Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року, в якій зазначалася позиція уряду, що з метою підвищення ефективності державного управління і контролю, створення сприятливих умов для залучення інвестицій та прискореного розвитку аеропортів уряд вважає доцільним їх повернення у державну власність та фінансування із залученням коштів державного бюджету [27].

Землі авіаційного транспорту можуть перебувати в комунальній, державній та приватній власності. Запровадження комунальної власності на землю є конституційним правом громадян. Саме через неї на місцях здійснюється реально конституційне положення, що земля є об'єктом права власності народу. Це право конкретизується в особі територіальної громади, яка реалізує його через власний орган самоврядування. Останній стає її безпосереднім розпорядником без участі в цьому держави. Крім того, практично народжується і зростає економічна відповідальність місцевих органів самоврядування за збереження використання та поліпшення земель,

що знаходяться в їхньому розпорядженні, підвищення економічної ефективності землекористування для одержання прибутку [52, с. 63–64].

Суб'єктами права комунальної власності на землю є територіальні громади сіл, селищ та міст. Територіальна громада – жителі, об'єднані постійним проживанням у межах села, селища, міста, що є самостійними адміністративно-територіальними одиницями, або добровільне об'єднання жителів кількох сіл, що мають єдиний адміністративний центр (ст. 1) [53].

Відповідно до ч. 4 ст. 83 ЗК України територіальні громади набувають землю у комунальну власність у разі:

- а) передачі їм земель державної власності;
- б) примусового відчуження земельних ділянок у власників з мотивів суспільної необхідності та для суспільних потреб;
- в) прийняття спадщини;
- г) придбання за договором купівлі-продажу, дарування, міни, іншими цивільно-правовими угодами;
- д) виникнення інших підстав, передбачених законом.

М. В. Воскобійник серед підстав виникнення прав комунальної власності на землю також вирізняє: 1) перехід права на земельну ділянку при переході права на будівлю і споруду; 2) реприватизацію земельної ділянки; 3) конфіскацію земельної ділянки за рішенням суду [54, с. 12].

Цілком слушною є думка М. В. Шульги, який у своєму підручнику «Земельне право України» зазначає, що підставами виникнення права комунальної власності на землю є також: 1) проведення розмежування земель державної та колективної власності (п. 12 перехідних положень ЗК) та 2) добровільна відмова власника земельної ділянки від прав на неї на користь територіальної громади села, селища чи міста (ст. 140 ЗК).

Розмежування земель державної та комунальної власності полягає у здійсненні організаційно-правових заходів щодо розподілу земель державної власності на землі територіальних громад і землі держави, а також щодо визначення і встановлення в натурі (на місцевості) меж земельних ділянок

державної та комунальної власності (ст. 1) [55]. Дія Закону України «Про розмежування земель державної та комунальної власності» не поширюється на регулювання відносин, пов'язаних з передачею земельних ділянок державної власності в комунальну власність та земельних ділянок комунальної власності в державну власність відповідно до ст. 117 Земельного кодексу України та щодо набуття територіальними громадами або державою права на землю за цивільно-правовими угодами, при прийнятті спадщини, відчуженні земельних ділянок відповідно до законів України. Саме тому доцільно виділити розмежування земель державної та комунальної власності як окрему підставу виникнення комунальної власності на землю.

Закон України «Про розмежування земель державної та комунальної власності» був прийнятий ще у 2004 році, проте таке розмежування до цього часу ще не проведено. Причиною цього є відсутність механізму реалізації даного нормативно-правового акту.

Деякі автори з метою прискорення процесу розмежування земель державної та комунальної власності, а також економії значних коштів та підсилення ролі місцевого самоврядування пропонують одномоментно передати всю землю в комунальну власність, зобов'язавши місцеві ради за зверненням органів виконавчої влади, державних закладів і підприємств надавати їм у власність або оренду необхідні земельні ділянки за встановленими нормативами [56, с. 12–13].

А. М. Мірошніченко зазначає, що розмежування передбачає одноразову «демаркацію» земельних ділянок у натурі, що є надто трудомістким та дорогим процесом і навряд чи можливим у сучасних умовах навіть у межах дрібних населених пунктів. Вчений наголошує, що вирішити проблему розмежування земель державної та комунальної власності можливо лише змінивши принципи розмежування. Земельні ділянки державної власності, відведені для певних суб'єктів (потреб), слід автоматично (законом) визнавати земельними ділянками комунальної власності і вважати, що поділ відбувся [57].

На відміну від аеропортів переважна більшість аеродромів являються державними підприємствами. Право державної власності на землю набувається і реалізується державою в особі Кабінету Міністрів України, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських, районних державних адміністрацій відповідно до закону.

Держава набуває права власності на землю у разі:

- а) відчуження земельних ділянок у власників з мотивів суспільної необхідності та для суспільних потреб;
- б) придбання за договорами купівлі-продажу, дарування, міни, іншими цивільно-правовими угодами;
- в) прийняття спадщини;
- г) передачі у власність державі земельних ділянок комунальної власності територіальними громадами;
- г) конфіскації земельної ділянки.

Актуальним на сьогодні є питання відчуження земельних ділянок у власників з мотивів суспільної необхідності та для суспільних потреб. Відповідно до п. «г» ч. 1 ст. 146 ЗК України будівництво та обслуговування аеропортів визнано суспільною потребою.

П. Ф. Кулинич зазначає, що в Україні, як і в Росії та інших країнах СНД розвиток права приватної власності на землю розпочався, так би мовити з «чистого аркуша», оскільки до початку 90-х років ХХ ст. у цих країнах існувала монополія державної власності на землю. Саме тому в Україні після законодавчого введення у 1992 році інституту права приватної власності домінуючими в його розвитку були тенденції, які певною мірою були протилежними за своїм вектором щодо світових тенденцій розвитку права приватної власності на землю. Адже в перші роки після запровадження інституту права приватної власності на землю (1992–2000 рр.) він розвивався шляхом розширення як сфери його дії, так і повноважень приватних власників земельних ділянок. І лише після прийняття нині діючого

Земельного кодексу була звернута увага на досягнення певного балансу між свободою власника земельної ділянки та суспільними інтересами у сфері використання землі [44, с. 25]. Дуже актуальними є дані твердження щодо земель авіаційного транспорту. На нашу думку, в сфері забезпечення роботи авіаційного транспорту суспільні інтереси повинні переважати приватні.

17 листопада 2009 р. прийнято Закон України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» [58]. Відповідно до ст. 8–9 вказаного Закону рішення про викуп земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, для будівництва, капітального ремонту, реконструкції аеропортів та об'єктів необхідних для їх експлуатації приймають органи виконавчої влади та сільські, селищні, міські ради, Київська і Севастопольська міські ради в межах території здійснення їх повноважень. У разі неотримання згоди власника земельної ділянки, інших об'єктів нерухомого майна, що на ній розміщені, з викупом цих об'єктів для суспільних потреб зазначені об'єкти можуть бути примусово відчужені у державну чи комунальну власність лише як виняток з мотивів суспільної необхідності.

Положення вищезгаданого нормативно-правового акту застосовуються на практиці. Так, Донецька обласна рада з метою будівництва нової злітно-посадкової смуги комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Донецьк» своїм рішенням № 5/11-285 «Про викуп земельних ділянок для суспільних потреб» вирішила викупити земельні ділянки площею 44,7216 га, що знаходились у приватній власності громадян [59]. Кабінет Міністрів України виділив Львівській обласній адміністрації 10 млн. 356 тис. 644 грн. для викупу з мотиву суспільної необхідності земельних ділянок, садових будинків та відшкодування вартості багаторічних насаджень, що розміщені на земельній ділянці, яка відводиться для будівництва та реконструкції Львівського аеропорту відповідно до проекту реконструкції аеродрому

державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Львів» та проекту землеустрою щодо відведення відповідної земельної ділянки [60].

Цікавим є питання приватної власності на землі авіаційного транспорту України. Відповідно до п. «б» ч. 3 ст. 83 ЗК України до земель комунальної власності, які не можуть передаватися у приватну власність належать землі під об'єктами повітряного транспорту, відповідно до п. «б» ч. 4 ст. 84 ЗК України до земель державної власності, які не можуть передаватись у приватну власність належать землі під об'єктами державної власності повітряного транспорту. Крім того, Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року передбачається залишення аеродромів (злітно-посадкові смуги, рульові доріжки, перони та інші елементи аеродромів) у державній власності, а також внесення до законодавчих актів змін щодо заборони відчуження, передачі в заставу земель, на яких розташовані аеродроми та їх об'єкти, з метою збереження аеропортів як цілісних майнових комплексів. Відповідно до ст. 68 Проекту Повітряного кодексу при зміні форми власності аеропорту або його об'єкта повинно зберігатись його цільове призначення. Аеродроми та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, рульові доріжки, перони, засоби посадки, комплекси радіотехнічного забезпечення польотів і авіаційного електрозв'язку, інші елементи аеродромів), є державною власністю, не підлягають відчуженню, продажу, приватизації, обміну, передачі в заставу. Пасажирські та вантажні термінальні комплекси, кетерінг, об'єкти авіапаливозабезпечення, інші споруди і обладнання, інженерні, технологічні, службові та культурно-побутові будівлі, об'єкти соціальної сфери, об'єкти інфраструктури тощо, які призначені для наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, пошти, вантажу, об'єкти неавіаційних видів діяльності можуть передаватись в концесію, оренду тощо із збереженням їх цільового призначення виключно через відкриті аукціони у встановленому законодавством порядку.

В деяких літературних джерелах зазначається, що землі авіаційного транспорту не можуть перебувати в приватній власності, автори таких джерел посилаються на ст. 83–84 ЗК України. Дане твердження вважаю хибним керуючись наступним. Земельні ділянки, які використовуються для забезпечення функціонування малої авіації відповідно до законодавства можуть перебувати у приватній власності. Так, в Правилах допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів повітряних суден зазначено, що власник злітно-посадкового майданчика – юридична або фізична особа, якій належить або у якої перебуває у постійному користуванні земельна ділянка, де розташований злітно-посадковий майданчик. Відповідно до ст. 2.2.3 до заявки на допуск злітно-посадкового майданчика до експлуатації необхідно додати документ, що підтверджує право власності, постійного користування, оренди на земельну ділянку, або документ про погодження з власником або постійним користувачем, або орендарем земельної ділянки розміщення на ній злітно-посадкового майданчика.

Таким чином, законодавець однозначно передбачає можливість перебування земельної ділянки, на якій розташовано злітно-посадковий майданчик, у приватній власності. Оскільки відповідно до ст. 72 ЗК України до земель авіаційного транспорту відносяться землі під «іншими майданчиками для експлуатації повітряних суден», якими очевидно є злітно-посадкові майданчики для польотів легких повітряних суден, можна стверджувати, що землі авіаційного транспорту України можуть перебувати у приватній власності фізичних або юридичних осіб.

В проекті Повітряного кодексу зазначено, що землі аеропортів (аеродромів) є державною власністю, вони не підлягають відчуженню, продажу, приватизації, обміну, передачі в заставу. А в проекті Закону України «Про аеропорти України» передбачено, що землі аеропорту не підлягають відчуженню продажу, приватизації, передачі в заставу, і за згодою експлуатанта аеропорту, можуть передаватися в оренду іншим суб'єктам господарської діяльності для будівництва, експлуатації, авіаційної

або неавіаційної діяльності, яка спрямована на задоволення потреб пасажирів. Вважаю, що така невизначеність та неоднозначність як в діючому законодавстві, так і проектах законодавчих актів є негативним явищем. На нашу думку, існує необхідність закріплення в Земельному кодексі України чіткого розмежування земель авіаційного транспорту за формами власності, а саме шляхом внесення положення про те, що землі аеропортів та аеродромів можуть перебувати в державній та комунальній власності, а землі малої авіації – в державній, комунальній та приватній власності.

Використання земельних ділянок під злітно-посадкові майданчики є питанням досить актуальним на сьогодні, зокрема в Києві. Так, Київська міська державна адміністрація підбрала 17 ділянок, де найближчим часом побудують злітно-посадкові майданчики для медиків і рятувальників, які прилітатимуть за постраждалими в ДТП, пожежах і інших лихах. Вертолітні майданчики будуть розміром мінімум 20 на 16 метрів, а відстань від них до висотних будинків не має бути менше 150 м.

Проте, існують і проблеми у цій сфері. Зокрема, на острові Долобецький діє злітно-посадковий майданчик. Київрада надала дозвіл на 15-річну оренду 1,5 га під облаштування злітної смуги для гідропланів у зоні берега та водойми Гідропарку. Це рішення суперечить Програмі розвитку зеленої зони міста та не було погоджено з постійною комісією Київради з питань екополітики. Але головне – капітальне будівництво не може вестися біля самої водойми, оскільки повинна зберігатися природоохоронна смуга (50 метрів від берега). Київські екологи неодноразово вимагали від природоохоронної прокуратури закрити приватний майданчик, оскільки він знаходиться у прибережній смузі острова Долобецький, що є порушенням ст. 60–61 Земельного кодексу України та відповідних статей Водного кодексу, а також вимог містобудівного законодавства.

Форма власності вітчизняних аеропортів сьогодні є для них однією з їх основних проблем. Чотири аеропорти перебувають в державній власності, інші – у комунальній. Позиція влади залишається незмінною і виражається у



переконанні, що всі аеропорти необхідно повернути у державну власність. На їх утримання повинні виділятися кошти з державного бюджету для того, щоб існував швидкий доступ з регіонів у столицю для соціальних цілей, санітарної авіації.

Що стосується приватизації або залучень приватних інвестицій, то цей процес має певні труднощі. Так, приватизації не підлягають злітні смуги, а інвестувати в аеровокзали інвестори погодяться тільки за умови окупності. Проте у багатьох країнах спостерігається залучення до діяльності аеропортів приватного сектора. Це досягається шляхом оренди, часткової власності або власності на частину аеропорту, скажімо, будівлі аеровокзалу. Може бути і повна особиста власність великого аеропорту. Передача аеропорту в приватну власність у деяких випадках може мати значні переваги. Вона звільнить державу від великих капіталовкладень і надасть керівництву аеропорту прямий доступ до отримання позик або капіталу для інвестування в нові аеропорти, розширення проєктів, тощо. Крім того, забезпечить аеропорт від ризиків, пов'язаних з капіталовкладеннями, які залежать від умов національної економіки, усуне деякі обмеження, зокрема щодо розвитку неавіаційної діяльності аеропорту. Окремі зобов'язання, такі як вільний доступ, відсутність дискримінації між категоріями споживачів і дотримання міжнародних угод та зобов'язань, повинні виконувати всі аеропорти незалежно від форми власності [35, с. 25].

Землі авіаційного транспорту можуть використовуватись на праві постійного користування. Відповідно до ст. 92 ЗК України підприємства, установи та організації, що належать до державної та комунальної власності набувають права постійного користування земельною ділянкою із земель державної та комунальної власності. Право постійного користування земельною ділянкою – це право володіння і користування земельною ділянкою, яка перебуває у державній або комунальній власності, без встановлення строку.

До особливостей права постійного землекористування відносяться:

- 1) суб'єктами права постійного землекористування є лише юридичні особи, тобто підприємства, установи і організації, що здійснюють свою діяльність на підставі державної або комунальної власності;
- 2) об'єктами права постійного землекористування можуть виступати лише земельні ділянки, які надаються з усіх категорій земель, що перебувають у державній або комунальній власності;
- 3) право постійного землекористування характеризується безстроковістю;
- 4) виникнення права постійного землекористування характеризується публічно-правовими засадами, а договірні та інші приватно-правові засади є неприйнятними;
- 5) право постійного користування земельною ділянкою виникає після одержання її користувачем документа, що посвідчує право постійного користування земельною ділянкою та його державної реєстрації [10, с. 191–194].

Юридичне значення права постійного землекористування полягає в тому, що воно виключає можливість виникнення так званої «подвійної» власності держави або територіальних громад та їх підприємств, установ, організацій. Збереження інституту права постійного землекористування формує систему земельних відносин, у якій держава або територіальні громади є власниками землі, а їх підприємства, установи і організації – постійними користувачами земельних ділянок. При цьому не встановлений заздалегідь строк права постійного землекористування, як і права власності на землю, надає сталий характер даному виду землекористування та підвищує ступінь стабільності правомочностей землекористувача. В цьому вбачається одна з переваг права постійного землекористування перед іншими його видами [61, с. 126]. Так, в рамках реалізації Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 року і заходів щодо підготовки до Євро-2012 повноцінна реалізація права постійного користування земельними ділянками значно підвищить інвестиційну привабливість аеропорту.

Юридичні особи набувають право користування земельними ділянками із земель державної та комунальної власності за рішенням органів виконавчої влади або органів місцевого самоврядування в межах їх повноважень. Завершальним етапом оформлення права постійного користування земельними ділянками є отримання Державного акта на право постійного користування земельною ділянкою, форми якого затверджуються Кабінетом Міністрів України.

Земельним кодексом УРСР 1970 року було встановлено, що відведення земельних ділянок провадилось на підставі постанови Ради Міністрів УРСР або рішення виконавчих комітетів обласної, районної, міської, селищної і сільської рад народних депутатів, а ст. 20–21 цього кодексу передбачали видачу державних актів на право користування землею, а також актів на право довгострокового тимчасового користування землею, які видавались виконавчими комітетами районних (міських) рад народних депутатів. Стаття 23 ЗК України 1990 року також встановлювала, що право постійного користування землею посвідчується державними актами, які видаються і реєструються сільськими, селищними, міськими радами народних депутатів. Т. Данилова наголошує, що згідно з вимогами ЗК України 2002 року та порядком надання у постійне користування земельних ділянок юридичним особам, встановленим ст. 123 цього Кодексу залізниці знову оформляють право постійного користування землями транспорту з дотриманням всієї процедури, так ніби таке право надається вперше, хоча насправді йдеться про переоформлення права постійного користування [62]. Аналогічна ситуація складається і щодо оформлення права постійного користування землями авіаційного транспорту. Суддя Вищого господарського суду України вважає, що все було б набагато простіше, якби повною мірою діяла вказівка Державного комітету земельних ресурсів про спрощений порядок оформлення державних актів на право постійного користування земельними ділянками, якою передбачалось визнання прийнятих до 2000 року актів щодо

відведення землі, однак ця вказівка не бере до уваги документи, видані за радянських часів.

Землі авіаційного транспорту можуть надаватися в оренду. В проекті Повітряного кодексу України за реєстраційним № 2373 передбачено, що землі аеропорту можуть передаватися в оренду іншим суб'єктам господарської діяльності згідно із законодавством для будівництва, експлуатації, авіаційної або неавіаційної діяльності, яка спрямована на задоволення потреб пасажирів та користувачів аеропортів, тільки за згодою власника аеропорту чи аеродрому виключно через відкриті аукціони в установленому законодавством порядку. Відповідно до Закону України «Про оренду землі» оренда землі – це засноване на договорі строкове платне володіння і користування земельною ділянкою, необхідною орендареві для проведення підприємницької та інших видів діяльності (ст. 1) [63].

В юридичній науці виділяють такі основні юридичні ознаки поняття «оренда землі»: 1) договірний характер відносин передбачає виключну добровільність укладення договору; 2) оренда земель укладається договором оренди земельної ділянки; 3) договір оренди земельної ділянки укладається між орендодавцем і орендарем; 4) зміст оренди становлять правомочності володіння і користування орендаря. Додатковими ознаками цього правового інституту є: 1) оренда – це окрема форма землекористування; 2) орендодавцями земельних ділянок є держава, територіальні громади, громадяни та юридичні особи України [10, с. 206].

Договір оренди здатен виступати і як правова підстава для видачі правовстановлюючих документів (на стадії його належного оформлення до реєстрації), і як самостійний правовстановлюючий документ, що посвідчує право на земельну ділянку. Законодавством не визначено, на кого зі сторін договору оренди покладено обов'язок подати його на державну реєстрацію. Тому це може зробити як орендодавець, так і орендар [64].

М. В. Шульга зазначає, що в процесі виконання договору оренди землі дії сторін пов'язані з експлуатацією землі, з можливою зміною її якісних

показників. Екологізовані правові норми, які впорядковують відносини оренди землі треба об'єднати в окрему самостійну главу й помістити у розділі Земельного кодексу України «Використання земель». Норми цієї глави повинні детально регламентувати питання укладення, здійснення й припинення орендних відносин у сфері використання землі. Причому статті цього розділу повинні не лише регулювати відносини оренди земельної ділянки, а й застосовуватися в інших випадках оформлення прав на неї [65, с. 28–29].

Указом Президента України «Про заходи щодо створення єдиної системи державної реєстрації земельних ділянок, нерухомого майна та прав на них у складі державного земельного кадастру» від 17 лютого 2003 р. на Державний комітет України по земельних ресурсах покладено обов'язок щодо здійснення у складі державного земельного кадастру реєстрації земельних ділянок, нерухомого майна та прав на них, договорів оренди земельних ділянок (п. 4.11) [66].

На сьогодні найкращим варіантом залучення інвестицій в будівництво та реконструкцію аеропортів є концесія. Відповідно до Закону України «Про концесії» у концесію можуть надаватися об'єкти права державної чи комунальної власності, які використовуються для будівництва та експлуатації аеропортів (ст. 3) [67].

Відповідно до законодавства України концесія – надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та/або управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та/або управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику.

Вченими також запропоновано визначення концесії земельної ділянки, а саме: це сукупність правовідносин, змістом яких є надання вітчизняним або іноземним суб'єктам господарювання – концесіонерам державою або територіальною громадою – концесієдавцем на підставі договору виключного права на земельну ділянку для здійснення концесійної діяльності з метою задоволення суспільних потреб і отримання прибутку на платній та строковій основі, за умови взяття концесіонером на себе відповідних зобов'язань з реалізації суспільного інтересу, раціонального використання та охорони землі [68, с. 9–10].

Виділяють такі стадії виникнення у концесіонера права на землю:

- 1) прийняття рішення уповноваженим органом держави або місцевого самоврядування про надання права на концесію;
- 2) розробка технічної документації об'єкта концесії та здійснення відведення землі;
- 3) оголошення та проведення концесійного конкурсу;
- 4) укладення концесійного договору;
- 5) державна реєстрація концесійного договору.

Ініціатором надання об'єктів державної та комунальної власності в концесію може бути тільки орган державної влади чи місцевого самоврядування, який надає відповідні заявки на підставі переліку об'єктів державної та комунальної власності, що можуть передаватися в концесію, затверджених відповідно Кабінетом Міністрів України або місцевою радою. Проте, на думку М. М. Бахуринської, необхідно надати право зацікавленим суб'єктам підприємницької діяльності ініціювати надання відповідних об'єктів для здійснення концесійної діяльності, залишаючи за державою та територіальною громадою повноваження щодо визначення загального переліку об'єктів, що можуть передаватись в концесію. Крім того, на думку вченого, питання відведення земельної ділянки для здійснення концесійної діяльності та визначення особи концесіонера повинно вирішуватись до концесійного конкурсу. Оскільки практика застосування концесійного законодавства при наданні землі для здійснення будівництва та експлуатації автомобільної дороги Львів – Краковець свідчить, що ні на момент

прийняття рішення про надання об'єкта на умовах концесії, ні на момент визначення концесіонера земельпорядна документація на відповідні земельні ділянки ще не була підготовлена, а відвід землі фактично не був здійснений [69, с. 16].

Відповідно до ст. 94 Земельного Кодексу для здійснення концесійної діяльності концесіонеру надаються в оренду земельні ділянки в порядку, встановленому цим Кодексом. У Законі України «Про концесії» також мова йде саме про оренду земельних ділянок: якщо для здійснення концесійної діяльності необхідні земельні ділянки, вони надаються у користування концесіонеру на умовах оренди на термін дії концесійного договору. Проте договір концесії та договір оренди не є рівнозначними поняттями. І. І. Каракаш виділяє особливості, за якими концесійне використання земельних ресурсів відрізняється від орендного землекористування: 1) земельна ділянка як об'єкт концесії повинна належати на праві державної чи комунальної власності; 2) земельна ділянка може надаватися лише для здійснення підприємницької діяльності; 3) метою надання земельної ділянки в концесію є задоволення громадських потреб; 4) концесіонер вносить концесійні платежі, методики нарахування та граничні розміри яких визначаються Кабінетом Міністрів України; 5) по закінченню терміну концесійного договору чи при його достроковому розірванні створені майнові об'єкти чи зведені споруди на наданих в концесію земельних ділянках переходять концесіодавцю [70, с. 63–64].

Рішення про надання концесії на об'єкт права державної власності за результатами концесійного конкурсу приймає Кабінет Міністрів України або уповноважений ним орган виконавчої влади. Рішення про надання концесії на об'єкт права комунальної власності за результатами концесійного конкурсу приймає уповноважений орган місцевого самоврядування. У разі, коли після оголошення концесійного конкурсу на участь у зазначеному конкурсі подав заявку лише один претендент, концесійний договір може бути укладений уповноваженим органом з цим претендентом шляхом погодження

з ним істотних умов договору. На сьогодні саме така ситуація склалася з аеропортом Івано-Франківськ.

М. М. Бахуринська вважає, що на стадії проведення концесійного конкурсу спостерігається колізія концесійного та земельного законодавства, оскільки відповідно до ч. 6 ст. 16 Закону України «Про оренду землі» вимагається проведення окремого конкурсу на отримання права оренди землі для здійснення концесійної діяльності. Однак проводити два конкурси: концесійний та конкурс на отримання права на землю на умовах оренди є недоцільним, оскільки критерії відбору концесіонера та землекористувача збігаються і можуть розглядатися лише в комплексі. Тому необхідним є узгодження концесійного та земельного законодавства шляхом визначення концесійного конкурсу єдиним конкурентним способом отримання права на землю для здійснення концесійної діяльності. Для набуття чинності концесійного договору обов'язковою умовою є його державна реєстрація. На даний момент існує подвійна система регулювання відносин між концесіодавцем та концесіонером, яка базується на необхідності укладення декількох договорів, кожен з яких має окрему процедуру державної реєстрації. Однак, у випадку, коли концесійний договір буде визнаний у якості підстави для отримання права на землю, відпаде необхідність в подвійній реєстрації права на об'єкт концесії в Фонді державного майна України та в Держкомземі України. З вищевикладеного можна зробити висновок, що на кожній стадії виникнення у концесіонера права на землю існують проблеми теоретичного та практичного характеру [69, с. 17].

Абсолютно слушною вважаю думку вченої про те, що концесія має бути закріплена в Земельному кодексі як самостійна форма землекористування. Вважаю за доцільне зазначити в даній статті, що для здійснення концесійної діяльності земельні ділянки можуть надаватися на підставі договору концесії, а не оренди. Можливо доцільним буде зазначення в договорі концесії окремого розділу щодо земельних відносин концесіонера та концесіодавця.



Державно-приватне партнерство – це співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних органів державної влади та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами – підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору. Відповідно до Закону України «Про державно-приватне партнерство» будівництво злітно-посадкових смуг на аеродромах є однією зі сфер застосування такого партнерства. У рамках здійснення державно-приватного партнерства можуть укладатися договори про концесію, спільну діяльність, розподіл продукції та інші договори. Здійснення державно-приватного партнерства щодо будівництва злітно-посадкових смуг неможливе без користування земельною ділянкою. Державний партнер забезпечує приватному партнеру можливість використання такої ділянки на строк, встановлений договором, укладеним у рамках державно-приватного партнерства. Проекти землеустрою щодо відведення земельних ділянок та інша документація щодо земельних ділянок, необхідних приватному партнеру для здійснення такого партнерства, розробляються на замовлення державного партнера.

Державний партнер має погодити документацію із землеустрою з відповідними органами державної влади чи органами місцевого самоврядування у передбаченому законодавством порядку, а у випадках, передбачених законом, – отримати позитивний висновок державної землевпорядної експертизи у порядку, визначеному законом. Фінансування робіт з розроблення (виготовлення) землевпорядної документації та її експертизи здійснюється за рахунок коштів відповідних бюджетів чи за рахунок коштів особи, яка подала пропозицію про здійснення державно-приватного партнерства. Документально підтверджені витрати, здійснені державним партнером або особою, яка подала пропозицію про здійснення державно-приватного партнерства, на розроблення (виготовлення)

документації із землеустрою та її експертизу, відшкодовуються приватним партнером відповідно до умов договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства.

Порядок та умови отримання приватним партнером права на користування земельними ділянками, зазначаються в умовах конкурсу з визначення приватного партнера для укладення договору в рамках державно-приватного партнерства. Після припинення дії договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, приватний партнер зобов'язаний звільнити земельну ділянку (ст. 4, 8) [71].

Особливістю діяльності авіаційних підприємств є необхідність встановлення спеціального обладнання як на земельних ділянках цих підприємств, так і за їх межами. Відповідно до ст. 28 Проекту Закону України «Про аеропорти України» експлуатант аеродрому та провайдер аеронавігаційного обслуговування мають право встановлювати наземні засоби зв'язку, навігації та спостереження та світлотехнічні засоби, прокладати інженерні мережі на будь-яких об'єктах нерухомості, розташованих на прилеглий до аеродрому території, і користуватися правом доступу до такого обладнання. Монтаж, експлуатація та технічне обслуговування обладнання наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження, світлотехнічних засобів та інженерних мереж є суспільною потребою. Органи виконавчої влади, юридичні та фізичні особи зобов'язані безперешкодно та терміново надавати дозвіл на доступ персоналу та транспортним засобам експлуатантів аеродрому і провайдера аеронавігаційного обслуговування до обладнання наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження, світлотехнічних засобів та інженерних мереж. Питання виплати компенсації за обмеження майнових прав внаслідок реалізації даного положення, а також умови і порядок позбавлення права власності на об'єкти нерухомості регулюються положеннями законодавства про управління об'єктами нерухомого майна. В проекті Повітряного кодексу

експлуатант аеродрому та провайдер аеронавігаційного обслуговування мають таке право як на при аеродромній території так і за її межами.

На нашу думку, фактично мова йде про встановлення сервітуту. Відповідно до національного законодавства право земельного сервітуту – це право власника або землекористувача земельної ділянки на платне або безоплатне користування чужою земельною ділянкою (ділянками). Земельні сервітуту можуть бути постійними і строковими. Встановлення земельного сервітуту не веде до позбавлення власника земельної ділянки, щодо якої встановлений земельний сервітут, прав володіння, користування та розпорядження нею. Земельний сервітут здійснюється способом найменш обтяжливим для власника земельної ділянки, щодо якої він встановлений. Стаття 99 Земельного кодексу України встановлює види земельних сервітутів, проте вказаний в ній перелік не є вичерпним. Тому, на нашу думку, є абсолютно законним встановлення земельного сервітуту з метою розташування спеціального обладнання для забезпечення роботи авіаційних підприємств. Позитивним в цьому плані є положення проекту Повітряного кодексу № 7141 про те, що з метою забезпечення узгодженої роботи всіх суб'єктів авіаційної діяльності на території аеропорту встановлюються земельні сервітуту.

Відповідно до Закону України «Про землі енергетики та правовий режим спеціальних зон енергетичних об'єктів» підприємства, які будують чи експлуатують об'єкти енергетики та передачі електричної енергії, мають право використовувати земельні ділянки за договором про встановлення земельного сервітуту з власником чи користувачем земельної ділянки для розміщення енергетичних об'єктів, на праві постійних або строкових земельних сервітутів. Постійні земельні сервітуту можуть встановлюватися для розміщення споруд опорних конструкцій повітряних ліній електропередачі, трансформаторних підстанцій, розподільних пунктів, пристроїв і споруд. Строкові земельні сервітуту можуть встановлюватися на

період будівництва чи проведення планових ремонтних робіт об'єктів передачі електричної енергії [72].

Цікавою є думка Т. М. Гапотченко, яка пропонує передбачити у законодавстві таку форму використання земель, як тимчасове зайняття земель для потреб будівництва, ремонту, реконструкції автомобільних доріг [48, с. 94]. Автор зазначає, що така форма використання земель передбачена в законодавстві для розвідувальних робіт. Особливостями такої форми використання земель вчена називає: 1) земельна ділянка необхідна для використання з метою задоволення суспільних інтересів; 2) таке зайняття носить суворо тимчасовий характер (наприклад, на період); 3) має договірний характер, а тому забезпечує дотримання прав і інтересів сторін; 4) має спрощену схему оформлення та не потребує зміни цільового призначення, як при оренді. Вважаю, що така форма використання земельних ділянок могла б використовуватись і щодо земель авіаційного транспорту, зокрема для тимчасових злітно-посадкових майданчиків (злітно-посадковий майданчик, який використовується у визначений період року для польотів легких повітряних суден і не має стаціонарних споруд, обладнання та відведеного повітряного простору). Крім того, проектом Повітряного кодексу України № 7141 передбачено можливе використання землі аеродромів для заходів тимчасового характеру за погодженням з власником аеродрому та уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Законодавче регулювання прав на землі авіаційного транспорту не можна вважати достатнім. Норми права, що регулюють дане питання розпорошені по різних правових актах та є нечіткими. Вважаю за необхідне врегулювати питання власності та користування даними земельними ділянками на рівні Земельного кодексу України, а також внести зміни до ст. 94 ЗК, де зазначити, що для здійснення концесійної діяльності земельні ділянки можуть надаватися на підставі договору концесії.

#### **1.4. Правове забезпечення раціонального використання та охорони земель авіаційного транспорту України**

Відповідно до ст. 14 Конституції України земля є основним національним багатством, що перебуває під особливою охороною держави [73]. Об'єктом особливої охорони держави є всі землі в межах території України (ст. 2) [74], в тому числі і землі авіаційного транспорту України. В галузі авіації широко використовуються природні ресурси як для розміщення в навколишньому природному середовищі різноманітних об'єктів авіаційної інфраструктури, так і для відведення в нього небезпечних речовин і відходів. Основними видами діяльності авіаційного транспорту, які спричиняють шкідливий вплив на довкілля та життя і здоров'я людей є: 1) використання, зберігання та транспортування шкідливих (небезпечних) речовин, в тому числі й таких, що приводять в рух або дозволяють експлуатувати повітряні судна – паливно-мастильних матеріалів, небезпечних вантажів, речовин; 2) проектування, виробництво, експлуатація та обслуговування самих транспортних засобів як джерел хімічного та фізичного (шумового) впливу на довкілля – повітряних суден, автотранспорту, необхідного для обслуговування аеропортів та аеродромів; 3) розвідування, будівництво, реконструкція, ремонт та експлуатація аеродромів (аеропортів); 4) використання спеціальних технічних засобів, необхідних при експлуатації повітряних суден, які призводять до утворення фізичних (електромагнітних, іонізуючих) впливів – радіолокаційних станцій; 5) утворення відходів [75, с. 8]. Підприємства, установи і організації, що здійснюють проектування, виробництво, експлуатацію та обслуговування літаків, зобов'язані розробляти і здійснювати комплекс заходів щодо зниження токсичності та знешкодження шкідливих речовин, що містяться у відпрацьованих газах та скидах транспортних засобів, переходу на менш токсичні види енергії й пального, додержання режиму експлуатації транспортних засобів та інші заходи, спрямовані на запобігання й зменшення

викидів та скидів у навколишнє середовище забруднюючих речовин та додержання встановлених рівнів фізичних впливів (ст. 56) [76]. Відповідно Постанови КМУ «Про перелік видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку» від 27 липня 1995 р. № 554 будівництво аеропортів визнано саме таким видом діяльності (п. 16) [77]. Крім того склади паливно-мастильних матеріалів, розташованих на землях авіаційного транспорту також відносяться до небезпечних об'єктів. У зв'язку з цим питання раціонального використання та охорони земель авіаційного транспорту України набуває все більшої актуальності.

Питанню раціонального використання та охорони земель присвячені праці видатних вчених Ф. Х. Адіханова, Г. О. Аксеньонка, В. І. Андрейцева, О. А. Вівчаренка, Б. В. Єрофєєва, М. І. Краснова, П. Ф. Кулинича, В. Л. Мунтяна, В. І. Семчика, М. В. Шульги та ін. На дану тему протягом останнього десятиріччя захистили дисертації Н. С. Гавриш, Т. К. Оверковська, С. І. Хом'яченко, А. М. Шульга. Проте вказані роботи стосуються земель України в цілому і не розкривають особливостей раціонального використання та охорони земель авіаційного транспорту, тому це питання потребує окремого дослідження.

Відповідно до ст. 11 Закону України «Про транспорт» підприємства транспорту зобов'язані раціонально використовувати надані їм земельні ділянки, не порушувати інтереси інших землекористувачів (у тому числі орендарів), 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 додержувати інших вимог щодо охорони земель [47].

В. І. Семчик наголошує, що на державу, органи державної влади та органи місцевого самоврядування покладається конституційний обов'язок забезпечити цільове і раціональне використання земельних ділянок усіх форм власності. Отже, держава, органи державної влади та органи місцевого

самоврядування не лише мають право, а й зобов'язані вирішувати питання щодо припинення права власності на земельну ділянку і права землекористування усіма суб'єктами, які використовують земельні ділянки нераціонально чи не за цільовим призначенням [78, с. 58].

Цікавим є питання співвідношення понять «раціональне використання» та «охорона» земель. В минулому, коли людина тільки брала від природи її багатства без будь-яких обмежень, охорона природи полягала переважно в тому, що окремі об'єкти вилучалися з користування і охоронялися. Охорону природи розуміли тоді як абсолютне протиставлення використанню. Сучасні масштаби і форми використання природних ресурсів по-новому ставлять проблему охорони природи. Охорона природи та її використання не тільки не суперечать одна одній, а й тісно між собою пов'язані [79, с. 24]. Проте і сьогодні деякі вчені вважають, що поняття «правова охорона земель» має повне право на існування, але використовуватися повинно в тих випадках, коли мова йде про невикористані земельні ділянки, оскільки у випадку використання земель доцільно обмежитися терміном «раціональне використання земель» [80, с. 86]. На нашу думку, таке твердження є хибним, оскільки навіть у тому випадку, коли землі раціонально використовуються, вони все-одно можуть зазнавати негативного впливу від використання суміжних земель та охоронятися. Наприклад, розташовані поблизу аеропорту земельні ділянки, забруднюються внаслідок експлуатації даного об'єкту і підлягають охороні. Отже, на сьогодні неможливо розділити поняття «раціональне використання» та «охорона» земель.

Використання та охорона кожної категорії земель регулюється як загальними, так і спеціальними нормами земельного права, які враховують соціально-економічну та екологічну специфіку земель кожної категорії.

Відповідно до ст. 162 Земельного кодексу України охорона земель – це система правових, організаційних, економічних та інших заходів, спрямованих на раціональне використання земель, запобігання необґрунтованому вилученню земель сільськогосподарського призначення,

захист від шкідливого антропогенного впливу, відтворення і підвищення родючості ґрунтів, підвищення продуктивності земель лісового фонду, забезпечення особливого режиму використання земель природоохоронного, оздоровчого, рекреаційного та історико-культурного призначення.

Ю. С. Петлюк звертає увагу той факт, що в даному визначенні охорона землі спрямована на забезпечення її раціонального використання й виконує службову роль стосовно раціонального використання земель. Така однобічність поняття охорони землі пояснюється недостатнім теоретичним розробленням даного поняття як загального для всіх категорій та субкатегорій земель [1, с. 114].

О. А. Вівчаренко зазначає, що нормативне визначення поняття «охорона земель» розкривається через перелік певних заходів, спрямованих на досягнення визначеної в нормі мети, а також через забезпечення особливого режиму використання земель. Зокрема, законодавець спершу вказує на правові заходи, спрямовані на раціональне використання земель. Вчений вважає, що визначення поняття «охорона земель» через залучення оціночних понять «раціональне використання земель», «необґрунтоване вилучення земель сільськогосподарського та лісгосподарського призначення» було б виправдане з точки зору юридичної конструкції при умові, що в Земельному кодексі чи в іншому акті земельного законодавства нормативно визначалися обов'язкові умови раціонального використання та необґрунтованого вилучення земель [81, с. 406–407].

Т. К. Оверковська пропонує наступне визначення: правова охорона земель від забруднення та псування – це комплекс правовідносин, при реалізації яких на основі правових норм та реалізації науково-обґрунтованих заходів економічного, екологічного, організаційного, земельно-правового, еколого-правового, науково-технічного, технологічного та іншого характеру гарантується і забезпечується запобігання та усунення негативних наслідків забруднення земель виробничими та побутовими відходами, стічними водами, токсичними хімічними та радіоактивними речовинами, пестицидами



та агрохімікатами понад встановлені гранично допустимі концентрації, захист природного стану земель від інших необґрунтованих дій, несприятливих техногенних та природних процесів, що небезпечні для довкілля, життя та здоров'я людей, а також застосовується юридична відповідальність за порушення вимог законодавства про охорону земель від забруднення та псування [82, с. 4].

У процесі здійснення землеохоронної діяльності забезпечується виконання таких основних функцій правової охорони земель: регулюючої, стимулюючої, контрольної та каральної.

Регулююча функція правової охорони земель полягає у встановленні правил раціонального використання земельних ресурсів. Перш за все такі правила встановлюються у формі обов'язків власників і користувачів земельних ділянок щодо їх раціонального використання, нормативів допустимої експлуатації земель, нормативів їх якісного стану та допустимого антропогенного навантаження на земельні ресурси.

Стимулююча функція правової охорони земель полягає в запровадженні економічних стимулів раціонального використання та охорони земельних ресурсів.

Контрольна функція зводиться до здійснення відповідними органами державної влади та місцевого самоврядування державного контролю за використанням та охороною земель.

Каральна функція правової охорони земель проявляється у встановленні санкцій за порушення правил раціонального використання й охорони земель та їх застосуванні до порушників земельного законодавства [10, с. 352–354].

На відміну від «охорони земель» поняття «раціональне використання земель» не має законодавчого визначення. Раціональне природокористування – це використання природних ресурсів в обсягах та способом, які забезпечують сталий економічний розвиток, що не призводить

до порушення відновлюваних властивостей природи і погіршення екологічних умов навколишнього природного середовища [83, с. 244].

О. А. Вівчаренко вказує, що поняття «раціональне використання земель» це категорія історична і її зміст зумовлений державною політикою щодо використання та охорони земель, конкретними умовами господарювання з урахуванням державних, громадських та приватних інтересів. Крім того, на думку вченого, сталого, універсального визначення категорії «раціональне використання земель» не існує, оскільки раціональне використання це, з одного боку, загальний принцип земельного права, а з іншого – оціночна категорія суб'єкта управління у галузі використання та охорони земель, це антитеза ірраціональному використанню земель.

У раніше діючому Земельному кодексі в редакції Закону України від 13 березня 1992 р. нормативно були визначені окремі ознаки організації раціонального використання земель, зокрема, у ст. 83 цього Кодексу зазначалося, що система раціонального використання земель повинна мати природоохоронний, ресурсозберігаючий, відтворювальний характер і передбачати збереження ґрунтів, обмеження негативного впливу на них. У нині діючому Земельному Кодексі законодавець відмовився від визначення у розділі «Охорона земель» хоча б загальних ознак раціонального землекористування, та відсилає до невизначеного кола правових інститутів, які регламентують обґрунтування і забезпечення досягнення раціонального землекористування. При цьому законодавець знов прямо не зазначає суб'єкта цих повноважень, до компетенції якого належить питання обґрунтування раціонального використання земель. О. А. Вівчаренко вважає, що повноваження щодо обґрунтування раціонального землекористування – це прерогатива органів державної влади у сфері управління використанням та охороною земель. Зокрема, такий підхід узгоджується з конституційним приписом, що земля як основне національне багатство перебуває під особливою охороною держави [81, с. 407].

Наукове визначення даного поняття запропоноване М. І. Красновим: «...раціональне використання землі – це досягнення максимального ефекту в реалізації цілей землекористування з врахуванням корисної взаємодії землі з іншими природними факторами і при охороні землі в процесі використання як специфічної умови будь-якої діяльності та головного засобу виробництва в сільському господарстві» [84, с. 30].

Г. О. Аксеньюк зазначає, що під раціональним використанням землі варто розуміти встановлення такого правового режиму окремих категорій земель, який би, по-перше, відповідав їх основному господарському призначенню і, по-друге, забезпечував належне використання цих земель [85, с. 13].

С. І. Хом'яченко визначає раціональне використання земель як засновану на нормах чинного законодавства господарську та іншу діяльність землевласників, землекористувачів та інших суб'єктів земельних правовідносин, яка забезпечує цільове використання, збереження та підвищення екологічної цінності природних та набутих якостей земель, запобігання завданню шкоди землі, іншим природним об'єктам [86].

М. І. Краснов зазначає, що умови, які визначають ефективність майбутнього використання землі складаються ще до початку користування нею. Це зауваження є цілком справедливим і стосовно земель авіаційного транспорту України. Так, раціональність використання аеропорту залежить від місця відведення та розмірів земельної ділянки для його будівництва. Таким чином, можна виділити раціональне використання земель аеропортів доексплуатаційного етапу та раціональне використання земель під час експлуатації.

Безпосереднє відношення до забезпечення раціонального використання землі має встановлення відповідно до діючого законодавства так званих спеціальних зон з особливими умовами користування на суміжних землях. Такі обмеження встановлюються без вилучення суміжних земель, які залишаються у віданні попередніх землекористувачів. Встановлені

обмеження мають на меті пристосувати правовий режим користування суміжними землями до інтересів експлуатації об'єктів авіаційного транспорту. Встановлення таких обмежень є надзвичайно важливим для раціонального використання земельних ділянок авіаційного транспорту. Оскільки зняття обмежень при будівництві на певній відстані від аеродромів будівель та споруд різко знизило б безпеку експлуатації аеродромів. Крім того, території аеродромів довелось би збільшити таким чином, щоб забезпечити безпечний зліт повітряних суден до певної висоти. Таке рішення питання призвело б до нераціонального використання землі, оскільки при цьому значні земельні масиви фактично не використовувались [84, с. 124].

За часів перших аеродромів в Україні найважливішими елементами аеродромів були підходи до аеродрому з повітря: смуги зниження та зльоту літаків. Літак, що повертався на аеродром, починав зменшувати швидкість, планувати. Із зменшенням швидкості різко зменшувалася і керованість літака, що спонукала до необхідності створення більших запасів простору та усунення перешкод в межах оперативного сектора посадки. Аналогічна потреба виникала і при зльоті літака, коли він ще не набрав необхідної швидкості і висоти. Для цього і були призначені смуги зниження на посадку та зльоту літальних апаратів, що отримали назву смуг повітряних підходів до аеродрому.

Охорона земель авіаційного транспорту України має декілька аспектів: екологічний, економічний та правовий. Екологічний аспект полягає в охороні ґрунтів під час будівництва аеропортів, аеродромів, злітно-посадочних смуг, охорона земель авіаційного транспорту та суміжних земель в процесі експлуатації об'єктів авіаційного транспорту. Економічна сторона охорони земель авіаційного транспорту полягає в їх обґрунтованому господарському використанні з метою отримання прибутку. Правовий аспект полягає в нормативному закріпленні порядку використання земель авіаційного транспорту України та юридичної відповідальності за порушення законодавства в цій сфері.

М. В. Шульга всю сукупність заходів правової охорони земель класифікує на дві групи: 1) інтегровані, тобто загальні заходи, які спрямовані на охорону всіх без винятку земель, тобто земель усіх категорій (забезпечення використання земель відповідно до їх цільового призначення, забезпечення дотримання вимог раціонального використання земель всіх категорій, охорона земель від забруднення та засмічення); 2) диференційовані (спеціальні) заходи, які забезпечують охорону окремих категорій земель, з урахуванням їх цільового призначення та інших характеристик. До першої групи слід віднести: забезпечення використання земель відповідно до їх цільового призначення; забезпечення дотримання вимог раціонального використання земель всіх категорій; охорона земель від забруднення (наприклад, небезпечними і шкідливими відходами), їх засмічення тощо. Диференційовані заходи слід розділити за окремими категоріями [84, с. 69–70]. До земель авіаційного транспорту застосовуються як інтегровані, так і диференційовані заходи.

З метою забезпечення належної експлуатації споруд та інших об'єктів транспорту, а також охорони земель від негативно впливу зазначених об'єктів на землях, наданих у користування підприємствам транспорту, можуть встановлюватися охоронні зони з особливими умовами землекористування. Отже, 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. В діючому повітряному кодексі вказується лише те, що на приаеродромній території запроваджується особливий режим одержання дозволу на будівництво (реконструкцію) та іншу діяльність, проте не деталізуються види такої діяльності. Позитивним в цьому плані є проект Повітряного кодексу під № 2373, де перераховуються види такої діяльності: на приаеродромній території запроваджується особливий порядок одержання дозволу на

будівництво (реконструкцію) та на діяльність, яка може впливати на безпеку польотів та створювати перешкоди для роботи наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження. До цієї діяльності відносяться: вибухові роботи; діяльність, що сприяє скупченню птахів; встановлення радіовипромінюючих пристроїв; роботи, які пов'язані з використанням лазерних пристроїв, що можуть випромінювати у повітряний простір; роботи, пов'язані із запуском ракет та куль-зондів; діяльність, яка пов'язана з польотами літальних апаратів; з викидами димів та газів що можуть погіршувати видимість у районі аеродрому; будівництво повітряних високовольтних ліній електропостачання. На приаеродромній території створюється санітарно-захисна зона, яка визначається згідно потужності аеропорту та добової кількості польотів розрахунковими методами спеціалізованими організаціями, які мають ліцензію на відповідну діяльність.

Законодавством встановлено вимоги щодо прилеглої території до злітно-посадкових майданчиків для легких повітряних суден. Так, прилегла до злітно-посадкових майданчиків місцевість повинна забезпечувати безпеку польотів повітряних суден. Віддалення злітно-посадкової смуги від меж населеного пункту повинно бути не менше 500 метрів з будь-якого боку від її кромки. Місцевість у зоні смуг повітряних підходів повинна забезпечувати можливість виконання безпечної посадки після зльоту в разі відмови двигуна, якщо не забезпечується повернення повітряного судна на злітно-посадковий майданчик. Експлуатант зобов'язаний здійснювати постійний контроль на прилеглій території до злітно-посадкового майданчика за спорудженням нових об'єктів, ліній електропередач, доріг, місць скупчення птахів, інших об'єктів, присутність яких може вплинути на безпеку польотів, шляхом перевірок прилеглої до злітно-посадкового майданчика території та здійснення відповідних заходів із збереження умов безпеки польотів, унесення відповідних змін до інструкції з виконання польотів на злітно-посадковому майданчику та проведення, при потребі, позачергового інспектування злітно-посадкового майданчика та допуску до експлуатації за

вимогами Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден. У разі виникнення будь-яких змін прилеглої місцевості злітно-посадкового майданчика, що впливають на безпеку польотів, експлуатант злітно-посадкового майданчика призупиняє експлуатацію до проведення повторного його інспектування з метою допуску до експлуатації у порядку, викладеному в Правилах допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден [42].

Як свідчить практика, в складі земель авіаційного транспорту найбільш потерпають від забруднення земельні ділянки під спорудами технічного обслуговування повітряних суден та складами паливно-мастильних матеріалів. Під час обслуговування повітряних суден (зокрема, заправка та злиття масла з поршневих двигунів) на цих земельних ділянках часто відбувається забруднення паливно-мастильними елементами. Відбувається забруднення земель та ґрунтів і під час миття повітряних суден, які використовуються в сільському господарстві, зокрема для розпилення пестицидів та добрив. Забруднена вода потрапляє до ґрунту. Часто навколо аеропортів можна спостерігати відсутність рослинності, що свідчить про надзвичайну забрудненість земель внаслідок недотримання вимог експлуатації повітряних суден. Якщо внаслідок підготовки України до Євро-2012 велика увага і кількість коштів спрямовується на розвиток аеропортів України, то з аеродромами ситуація набагато гірша. Багато аеродромів не мають необхідної кількості коштів для того, щоб належним чином дотримуватися санітарно-епідеміологічних вимог, в деяких з них навіть відсутні системи водовідведення. Відомо, що повітряні судна, які використовуються на сьогоднішній день давно застарілі. Даний факт впливає також і на екологічність їх експлуатації. Якщо у зарубіжних повітряних суден є сучасні системи зливу відпрацьованих масел з двигунів, то наші застарілі моделі таких приладів не мають. Тому при зливі масел і відбувається їх потрапляння в землю, ґрунти та відповідно забруднюється навколишнє природне середовище. Для вирішення цих питань і зменшення

негативно впливу використання авіаційного транспорту на земельні ресурси, екологи радять засівати землі навколо аеродромів такими культурами як ріпак та редька, які до певної міри очищують землі даної категорії.

Існують різні точки зору щодо правових форм охорони земель. Під правовою формою охорони земель, на думку Т. К. Оверковської, слід розуміти правове явище, яке закріплено в правовій нормі, має обов'язковий характер, сприяє реалізації правових вимог, приписів, повноважень, заходів, діяльності щодо збереження якісного стану земель та має відповідний вплив на вирішення проблем охорони земель від забруднення та псування. До основних форм охорони земель від забруднення та псування пропонується віднести: 1) встановлення заборон та обмежень на діяльність, що може негативно вплинути на якісний стан земель; 2) здійснення контролю у сфері охорони земель; 3) закріплення державних стандартів та нормативів у сфері охорони земель; 4) економічне стимулювання раціонального використання і охорони земель; 5) моніторинг земель; 6) ведення Державного земельного кадастру; 7) застосування юридичної відповідальності за порушення вимог охорони земель [82, с. 3, 12].

Т. М. Гапотченко виділяє наступні правові форми забезпечення раціонального використання та охорони земель транспорту: 1) конкретизація цільового призначення ділянок, наданих суб'єктам транспорту; 2) належність більшої частини земель транспорту державі та територіальним громадам; 3) чітка нормованість, визначених нормами відведення; 4) встановлена законодавством адміністративна, цивільна та кримінальна відповідальність за порушення земельного законодавства [88, с. 61].

На нашу думку, до правових форм забезпечення раціонального використання та охорони земель транспорту загалом та авіаційного транспорту зокрема можна віднести планування розміщення земельних ділянок даної категорії.



Землі авіаційного транспорту України потребують охорони як в доексплуатаційний період, так і в період експлуатації розташованих на них об'єктів.

Безумовно, в процесі будівництва аеропортів та аеродромів відбувається пошкодження ґрунтів на великих площах. Відповідно до ст. 168 ЗК України ґрунти земельних ділянок є об'єктом особливої охорони.

За своїм змістом та організацією земляні роботи під час будівництва аеродромів суттєво відрізняються від земляних робіт, що виконуються при спорудженні об'єктів інших видів транспорту, зокрема, автомобільних доріг. Особливістю організації аеродромно-будівельних робіт є їх проведення на порівняно широких (до 1 км) і коротких (до 4–5 км) площах. В комплекс земляних робіт на аеродромах входять роботи з ґрунтом. Такі роботи виконуються в три етапи: зняття ґрунту та тимчасове його переміщення; відновлення ґрунту; агротехнічні роботи на ділянках після відновлення [89, с. 46]. При проведенні земляних робіт на льотному полі аеродрому необхідно забезпечити виконання всіх заходів та робіт по охороні навколишнього природного середовища та прилеглих земельних угідь: рекультивація земель, попередження втрат природних ресурсів, попередження чи очищення шкідливих викидів в ґрунт, водойми та атмосферу, попередження ерозії рельєфу та затоплення внаслідок прискореного стоку з ділянок з водо непроникаючими ґрунтами. Технологічні рішення повинні передбачати недопущення шкоди довкіллю та забезпечення стійкого стану природного балансу. Не допускається виконання планувальних, дренажно-осушувальних робіт за межами територій, відведених для будівництва аеродрому.

Роботи, пов'язані зі зняттям, переміщенням ґрунту під час будівництва в Україні підлягають законодавчому регулюванню. Так, власники земельних ділянок та землекористувачі, які проводять будівельні роботи, зобов'язані отримати дозвіл на зняття та перенесення ґрунтового покриву земельної ділянки, якщо це призводить до порушення поверхневого (родючого) шару ґрунту. Дозвіл видається на підставі затвердженого в установленому порядку

проекту землеустрою, у якому повинні бути зазначені умови зняття, збереження і використання родючого шару ґрунту та порядок проведення рекультивації порушених земель. Для отримання дозволу власник земельної ділянки, землекористувач або їх представник звертається із письмовою заявою до відповідного органу Держкомзему (ст. 3) [90].

Державний комітет України із земельних ресурсів розробив законопроект про внесення змін до Закону України «Про охорону земель» щодо видачі та анулювання спеціальних дозволів на зняття та перенесення ґрунтового покриву. Проектом, зокрема, пропонується визначити платність або безоплатність видачі спеціального дозволу та встановити строк прийняття рішення про видачу або відмову у видачі спеціального дозволу. Комітет Верховної Ради України з питань екологічної політики та природокористування підтримав даний законопроект, зазначивши, що його прийняття сприятиме раціональному використанню та охороні земельних ресурсів, збереженню та раціональному використанню родючого шару ґрунту [91].

Важливим напрямом державної політики щодо охорони земель є стандартизація та нормування в галузі використання земель, які здійснюються шляхом прийняття нормативів та стандартів. Вони визначають вимоги щодо якості земель, допустимого антропогенного навантаження на ґрунти та окремі території, а також щодо допустимого сільськогосподарського освоєння земельного фонду України. В Україні застосовуються, зокрема, нормативи: оптимального співвідношення земельних угідь, якісного стану ґрунтів, гранично допустимого забруднення ґрунтів, деградації земель та ґрунтів. За роки незалежності в Україні ще не були прийняті вітчизняні стандарти чи нормативи в галузі охорони земель та відтворення родючості ґрунтів. Однак законодавство не виключає можливості застосування стандартів у цій галузі, які були прийняті органами влади колишнього СРСР, якщо вони не суперечать законодавству України.

Ґрунти підлягають охороні як в процесі будівництва об'єктів авіаційного транспорту, так і в процесі їх використання, оскільки в нього проникають шкідливі речовини. Законодавством також встановлено гранично допустимі концентрації хімічних речовин в ґрунті. Проте, варто зазначити, що ці норми були встановлені майже три десятиріччя тому і потребують перегляду та оновлення відповідно до нинішнього технічного прогресу та екологічної ситуації в країні.

Відповідно до СНіП Російської Федерації 2.05.08-85 «Аеродроми» встановлені такі вимоги під час будівництва аеродромів: 1) під час вибору земельної ділянки для будівництва аеродрому і розробки варіантів конструкції аеропортових покриттів, необхідно враховувати ступінь впливу аеродрому на навколишнє повітряне, водне та наземне середовище як під час будівництва аеродрому, так і під час експлуатації, надаючи перевагу рішенням, які спрямовані на мінімальний вплив на навколишнє середовище; 2) під час будівництва (розширення) аеродрому повинно бути проведене зняття родючого шару ґрунту з метою подальшого його використання для відновлення (рекультивації) порушених або малопродуктивних сільськогосподарських земель, озеленення району будівництва; 3) у випадку виявлення під час виконання будівельних робіт заборонених в ґрунті археологічних або палеонтологічних об'єктів, інших пам'яток культури та історії або природних феноменів, необхідно призупинити роботи на даній території та прийняти заходи по збереженню об'єкта і повідомити у відповідні органи управління; 4) перед прийманням добудованого аеродрому (його частини), прилеглі до аеродрому ліси, інші масиви рослинності, а також береги і дно водойм і водотоків повинні бути повністю очищені від відходів, утворених під час виконання будівельних робіт; 5) земельні ділянки, що відводяться на період будівництва аеродрому на період для розміщення шкідливих виробничих баз, тимчасових під'їзних доріг і для інших потреб будівництва, після його завершення підлягають поверненню тим землекористувачам, у яких ці ділянки були вилучені, після відновлення в

установленому порядку; б) аеродром, прийнятий до експлуатації, повинен мати екологічний паспорт [92].

На жаль, в будівельних нормах України відсутня така детальна регламентація щодо земельних питань при будівництві аеропортів. Оскільки в законодавстві України практично відсутні норми щодо охорони та раціонального використання земель авіаційного транспорту, внесення подібних положень до будівельних норм нашої держави покращило б ситуацію.

Т. К. Оверковська вказує, що у законодавстві Європейського Союзу відсутній спеціальний нормативний документ про охорону якісного стану земель від негативного впливу, проте в межах законодавства Європейського Союзу знайшли закріплення та продовжують формуватися правові приписи щодо охорони земель та ґрунтів від забруднення та псування. Правова охорона земель від забруднення та псування на рівні законодавства Європейського Союзу провадиться у межах: 1) охорони ґрунтів шляхом встановлення вимог щодо належного обробітку земель сільськогосподарського призначення, а також вжиття превентивних заходів, спрямованих на попередження погіршення стану ґрунтів; 2) вимог щодо поводження із небезпечними речовинами; 3) охорони довкілля та окремих його елементів; 4) здійснення функцій управління у сфері охорони довкілля; 5) вимог щодо поводження з відходами тощо. На думку вченої, основні стратегічні напрямки та принципи охорони навколишнього середовища та окремих його елементів, проголошені законодавством ЄС, повинні бути покладені в основу адаптації земельного законодавства України про охорону земель до законодавства Європейського Союзу [93, с. 94].

Беззаперечним є факт надзвичайно шкідливого впливу авіації на довкілля в цілому і землю зокрема порівняно з іншими видами транспорту. Такий вплив має глобальний і локальний характер. Глобальним є вплив авіації на озоновий шар атмосфери та пов'язані з цим наслідки, основні локальні – проблеми авіаційного шуму, забруднення викидами та скидами

шкідливих речовин атмосферного повітря, підземних вод та ґрунту у районі розташування аеропортів. Для комплексного розв'язання екологічних проблем цивільної авіації насамперед слід розробити технології захисту ґрунтів та води від забруднення стоками аеропортів [94].

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. Скидання з повітряних суден шкідливих для здоров'я людей, навколишнього природного середовища речовин або інших відходів і матеріалів забороняється, а винний у таких діях несе відповідальність згідно з чинним законодавством України (ст. 54) [34].

Аеропорти в процесі їх експлуатації безумовно являються джерелом забруднення навколишнього середовища. Шкідливими продуктами згоряння авіаційних двигунів є окис вуглекислого газу, окис азоту та дрібні тверді частинки. Використання земельних ділянок під аеропорт призводить до порушення рівноваги флори та фауни. Роботи по будівництву аеропорту пов'язані з вирубкою та зрізом верхівок дерев та іншої рослинності, зміною топографії місцевості та зміною схеми водозабору. Таким чином аеропорти можуть знищити чи виснажити природне середовище та корм, необхідні для тваринного світу, та знищити частину флори, необхідну для екологічної рівноваги даного району. Внаслідок знищення рослинності та зміни схеми водозабору ґрунт на території аеропорту та навколо нього може піддаватися ерозії в результаті впливу природних умов та викиду реактивного потоку повітряного судна.

Для зменшення шкоди для здоров'я населення та навколишнього середовища необхідно правове регулювання та контроль гранично допустимого шуму авіаційних двигунів, експлуатаційні процедури в польоті та на землі, норми емісії двигунів повітряних суден та наземних транспортних заходів. За допомогою таких заходів у поєднанні з плануванням використання земельних ділянок можна розташувати та

експлуатувати аеропорти таким чином, що буде забезпечено їх гармонійне поєднання з місцевим навколишнім середовищем [95].

В спеціальній літературі початок шуморегулюючої діяльності в нашій країні припадає на середину 30-х років ХХ ст., коли заходи спрямовані на боротьбу з шумом стали здійснюватись цілеспрямовано та були прийняті перші нормативні акти з цих питань. У 30-ті роки ХХ ст. в радянському будівельному законодавстві вперше з'явилося поняття «санітарно-захисна» зона [96, с. 28]. Перший всесоюзний стандарт ГОСТ 90014-39 «Санітарні норми і правила будівництва та проектування» було прийнято 14 лютого 1939 р. Відповідно до радянського законодавства виділялось 4 функціональні зони з відповідним характером забудови та режимом використання: 1) для розміщення житлових районів; 2) промислової; 3) комунально-складської; 4) зовнішнього транспорту. Пунктом 4.9 визначався, виходячи з умов шуму, порядок розташування по відношенню до території міста споруд повітряного транспорту, аеропортів, аеродромів, вертольотних трас [97]. На сьогодні дане питання врегульовано Наказом Міністерства охорони здоров'я «Про затвердження Державних санітарних правил планування та забудови населених пунктів». Додаток № 19 до вищевказаного наказу характеризує можливість та умови будівництва споруд в зонах обмеження забудови навколо аеропорту. Так, за призначенням будівлі поділяються на 5 категорій (житлові будинки та дитячі дошкільні заклади; поліклініки, школи та інші учбові заклади; готелі, гуртожитки; адміністративні будівлі, проекти та науково-дослідні організації), а можливість їх будівництва навколо аеропорту характеризується за 4 зонами [98].

Комітет з охорони навколишнього середовища від впливу авіації Міжнародної організації цивільної авіації «ІКАО» поділяє землекористування навколо аеропортів на сумісне (промислове, комерційне використання та ін.) та несумісне (будівництво жилих будинків, шкіл та ін.) [99]. Державною авіаційною адміністрацією України розроблено проект Інструкції щодо визначення зон обмеженої житлової забудови навколо

аеропортів із умов впливу авіаційного шуму. Інструкція встановлює вимоги до зон захисту та обмеження житлової і громадсько-адміністративної забудови та інших видів використання земель на околицях аеропортів (аеродромів) із умов забезпечення захисту населення від пошкодження здоров'я, погіршення самопочуття та інших збитків, викликаних несприятливим впливом авіаційного шуму. Вимоги Інструкції розповсюджуються на аеропорти (аеродроми) цивільної авіації. Інструкція може бути використана для визначення зон захисту та обмеження житлової і громадсько-адміністративної забудови та іншого використання земельних ділянок на околицях аеропортів (аеродромів) військового призначення, аеродромів сумісного використання, аеродромів авіації загального призначення, вертодромів, якщо відомі характеристики та методи визначення характеристик шуму на місцевості для типів повітряних суден, які експлуатуються на перелічених об'єктах. Вимоги інструкції розповсюджуються на суб'єктів господарювання, які подають документи на розгляд та надання погодження умов розташування, будівництва та реконструкції об'єктів, що можуть створити загрозу безпеці повітряного руху.

З метою впровадження системи визначення сумісності забудови пропонується ввести 5 категорій житлової, громадської, громадсько-адміністративної та господарської забудови. Категорія 1 – житлові будинки, гуртожитки, дитячі дошкільні заклади, школи-інтернати, лікарні, церкви, кемпінги, театри на відкритому повітрі. Категорія 2 – школи та інші учбові заклади, поліклініки, громадські центри та театральні-концертні зали, місця відпочинку населення у закритих приміщеннях. Категорія 3 – готелі, мотелі, ресторани, проектні та науково-дослідні інститути, адміністративні будинки. Категорія 4 – торгові центри, спортивні майданчики та стадіони, іподроми. Категорія 5 – транспортні станції, промислові підприємства, сільськогосподарські угіддя, масиви лісового господарства. Адміністрація аеропорту (аеродрому) разом з місцевими органами влади зобов'язана

впроваджувати засоби та заходи зниження несприятливого впливу авіаційного шуму на населення, яке проживає на околицях даного аеропорту (аеродрому) [100].

Отже, законодавством України встановлено певні обмеження щодо використання земельних ділянок авіаційного транспорту та прилеглих до них земельних ділянок з метою забезпечення їх раціонального використання та охорони. Д. В. Бусуйок визначає обмеження прав на землю в об'єктивному розумінні як сукупність забороняючих норм, а в суб'єктивному розумінні як обов'язки суб'єктів прав на землю щодо утримання від вчинення певних дій. Автор також зазначає, що обмеження прав на землю виконують певні функції. Під функціями обмежень прав на землю слід розуміти соціально-економічну роль, яку відіграють обмеження прав на землю в процесі правового регулювання суспільних відносин. Така роль полягає в задоволенні потреб суспільства в упорядкуванні земельних відносин, спрямуванні їх розвитку для задоволення як земельних інтересів суспільства в цілому, так і окремих його членів і створених ними організацій. Функції обмежень прав на землю, які встановлюються в межах зон з особливими умовами землекористування відрізняються специфікою. Залежно від потреб, для задоволення яких встановлюються обмеження прав на землю в межах таких зон, ці обмеження виконують: 1) функцію забезпечення раціонального використання земельних ділянок; 2) функцію забезпечення належних умов експлуатації спеціальних об'єктів; 3) функцію забезпечення захисту населення від негативного впливу внаслідок функціонування об'єктів спеціального призначення [101, с. 33, 36, 38].

На нашу думку, обмеження щодо використання земельних ділянок авіаційного транспорту та прилеглих до них земельних ділянок можна поділити за метою їх встановлення на такі види: 1) екологічні; 2) економічні та 3) соціальні.

1. Обмеження, що встановлюються з метою охорони самих земель авіаційного транспорту як природного об'єкта. Такі обмеження, в свою



чергу, можна поділити на види залежно від періоду експлуатації об'єкта авіаційного транспорту:

- обмеження, які встановлюються в до експлуатаційний період;

- обмеження, що встановлюються в період експлуатації аеродрому, аеропорту чи злітно-посадкового майданчика.

2. Обмеження, що встановлюються з метою забезпечення нормальної роботи авіаційного транспорту.

3. Обмеження, що встановлюються з метою охорони населення від авіаційного шуму.

До першого виду відносяться вимоги законодавства щодо проведення земляних робіт при будівництві аеродромів та аеропортів, правила перенесення ґрунтового покриву, які стосуються до експлуатаційного періоду аеродромів та аеропортів, а також норми, що встановлюють гранично допустимі рівні забруднюючих речовин в ґрунті і які стосуються періоду експлуатації об'єкта авіаційного транспорту. До другого виду обмежень використання земельних ділянок можна віднести обмеження щодо будівництва та розміщення об'єктів на при аеродромній території, а також здійснення певних видів господарської діяльності. До третього виду належать вимоги щодо зон обмеженої житлової забудови навколо аеропортів із умов впливу авіаційного шуму.

## **Висновки до Розділу 1**

1. Історично-правовий розвиток земель авіаційного транспорту та їх правового режиму можна періодизувати наступним чином:

1) період становлення (1930-ті – 1960-ті роки) – поява в національному законодавстві поняття «землі авіаційного транспорту» та початок розвитку наземної бази авіаційного транспорту;

2) період активного розвитку (1960-ті – 1990-ті роки) авіаційний транспорт стає масовим - активний розвиток наземної бази та законодавства щодо земель авіаційного транспорту;

3) період кризи (1990-ті роки);

4) період відродження (2000 рік – сучасний період) – не зважаючи на світову економічну кризу, в сучасний період український авіаційний транспорт і відповідно його наземна база активно розвиваються.

2. Пропонується визначення поняття «землі авіаційного транспорту», згідно з яким землі авіаційного транспорту – це землі, які виступають просторовим (територіальним) базисом у сфері авіаційного транспорту, тобто надані або призначені для належного функціонування об'єктів авіаційного транспорту України.

Оскільки Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року передбачено резервування земель для розвитку об'єктів інфраструктури аеропортів, то до земель авіаційного транспорту можна віднести не лише землі, які надані для належного функціонування цивільної авіації і знаходяться під тими чи іншими об'єктами авіаційного транспорту, але й землі призначені (зарезервовані) для цих цілей.

Пропонується визначення поняття «землі аеропортів» як основної складової земель авіаційного транспорту. Землі аеропортів – це землі, на яких розташовано комплекс споруд, що призначений для приймання/відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення авіаційних робіт і має для цих цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання.

3. 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.

4. Землі авіаційного транспорту можна класифікувати:

I. За їх функціональним призначенням на:

- 1) землі, на яких розташовані аеродроми, аеропорти, злітно-посадочні майданчики;
- 2) землі, на яких розташовані обслуговуючі об'єкти;
- 3) землі приаеродромних територій та прилеглих місцевостей до злітно-посадочних майданчиків;
- 4) зарезервовані землі.

II. Залежно від виду повітряних суден, які вони обслуговують:

- 1) землі аеродромів;
- 2) землі посадочних майданчиків для легких повітряних суден;
- 3) землі вертольотодромів.

Варто виділити як підвид землі малої авіації. Вважаю за необхідне до Земельного кодексу України внести статтю присвячену землям малої авіації, в якій було б зазначено склад цих земель, правові форми використання таких земельних ділянок.

III. За формою власності землі авіаційного транспорту можна поділяти на:

- 1) землі авіаційного транспорту державної власності;
- 2) землі авіаційного транспорту комунальної власності;
- 3) землі авіаційного транспорту приватної власності.

5. Пропонується визначення поняття «землі малої авіації» – це земельні ділянки, на яких розташовані злітно-посадочні майданчики для обслуговування польотів легких повітряних суден.

6. Обґрунтовано висновок про необхідність закріплення в Земельному кодексі України чіткого розмежування земель авіаційного транспорту за формами власності, а саме шляхом внесення положення про те, що землі аеропортів та аеродромів можуть перебувати в державній та комунальній власності, а землі малої авіації – в державній, комунальній та приватній власності.

7. Землі авіаційного транспорту можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності, а також використовуватися на умовах постійного користування, оренди та концесії.

8. Вважаю за необхідне підтримати думку М. М. Бахуринської про те, що концесія має бути закріплена в Земельному кодексі як самостійна форма землекористування. Вважаю за доцільне зазначити в ст. 94 Земельного кодексу України, що для здійснення концесійної діяльності земельні ділянки можуть надаватися на підставі договору концесії, а не оренди.

9. Запропонована Т. М. Гапотченко така форма використання земель, як тимчасове зайняття земель могла б використовуватись і щодо земель авіаційного транспорту, зокрема для тимчасових злітно-посадкових майданчиків.

10. 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.

11. На думку дисертанта, до правових форм забезпечення раціонального використання та охорони земель транспорту загалом та авіаційного транспорту зокрема можна віднести планування розміщення земельних ділянок даної категорії.

12. Законодавством України встановлено певні обмеження щодо використання земельних ділянок авіаційного транспорту та прилеглих до них земельних ділянок з метою забезпечення їх раціонального використання та охорони. Такі обмеження можна поділити за метою їх встановлення на такі види:

1) екологічні – обмеження, що встановлюються з метою охорони самих земель авіаційного транспорту як природного об'єкта, що в свою чергу поділяються на: а) обмеження, які встановлюються у доексплуатаційний

період та б) обмеження, що встановлюються в період експлуатації аеродрому, аеропорту чи злітно-посадкового майданчика;

2) економічні – обмеження, що встановлюються з метою забезпечення нормальної роботи авіаційного транспорту;

3) соціальні – обмеження, що встановлюються з метою охорони населення від авіаційного шуму.

13. Пропонується внести в будівельні норми України щодо аеропортів положення землеохоронного характеру. Зокрема щодо необхідності під час будівництва (розширення) аеродрому зняття родючого шару ґрунту з метою подальшого його використання для відновлення (рекультивациі) порушених або малопродуктивних сільськогосподарських земель, озеленення району будівництва; а також положення про те, що земельні ділянки, які відводяться на період будівництва аеродрому для розміщення шкідливих виробничих баз, тимчасових під'їзних доріг і для інших потреб будівництва, після його завершення підлягають поверненню тим землекористувачам, у яких ці ділянки були вилучені, після відновлення в установленому порядку.

## РОЗДІЛ 2

### ПРАВОВІ АСПЕКТИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ В ГАЛУЗІ ВИКОРИСТАННЯ ТА ОХОРОНИ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

#### **2.1. Характеристика органів виконавчої влади та місцевого самоврядування як суб'єктів управління в галузі використання та охорони земель авіаційного транспорту України**

Питанню державного управління земельним фондом присвячені праці Г. А. Аксеньонка, С. С. Алексеєва, Д. В. Бусуйок, А. П. Гетьмана, А. А. Забелишенського, Б. В. Єрофєєва, І. О. Іконицької, Н. І. Краснова, В. В. Носіка, В. І. Семчика, М. С. Студенікіна, Ю. С. Шемшученко. За останнє десятиріччя захистили дисертації на тему управління земельним фондом та окремих функцій В. І. Бабенко, Т. В. Лісова, А. М. Мірошніченко, В. С. Циплухіна, О. І. Шапоренко.

В. Б. Авер'янов розрізняє широке та вузьке значення державного управління. В широкому значенні державне управління – це сукупність усіх видів діяльності держави (тобто усіх форм реалізації влади держави загалом). Категорія державного управління у вузькому значенні має значення відносно самостійного різновиду діяльності держави, що його здійснює певне коло державних органів. Вчений наголошує, що критерії класифікації видів державної діяльності, з-поміж яких виокремлюється «державне управління», порівняно з радянським періодом, принципово змінилися. Зокрема за радянських часів державне управління визначалося як один з чотирьох основних видів діяльності держави – поряд з такими її видами, як: а) діяльність так званих органів державної влади – рад народних депутатів усіх рівнів; б) правосуддя; в) прокурорський нагляд. Із запровадженням в Україні конституційного принципу поділу державної влади, подібна класифікація видів державної діяльності втратила своє значення. Основними

видами діяльності держави вважаються здійснення: а) законодавчої влади; б) виконавчої влади; в) судової влади [102, с. 131–132].

В адміністративно-правовій науці найпоширенішим є поняття державного управління як самостійного виду державної діяльності, що має організуючий, виконавчо-розпорядчий, підзаконний характер, особливої групи державних органів (посадових осіб) щодо практичної реалізації функцій і завдань держави в процесі повсякденного й безпосереднього керівництва економічним, соціально-культурним та адміністративно-політичним будівництвом. Особливості сучасного державного управління, його еволюція пов'язані з процесами зміни соціально-економічної та політичної систем. Превалюючого значення набуває функція державного регулювання, від якої жодна держава не може відмовитися, оскільки законодавство поширюється на всі галузі та сфери і є прерогативою держави [103, с. 8–9].

Існує думка, що державне управління – це багатогранна організуюча діяльність держави, спрямована на виконання її завдань та функцій, що здійснюється через практичну діяльність органів виконавчої влади. Управлінська діяльність органів виконавчої влади (виконавчо-розпорядча діяльність) полягає у 1) діяльності щодо виконання законів; 2) діяльності з виконання владних повноважень, наданих органу виконавчої влади чи посадовій особі. Організуючи виконання законів, суб'єкти управління розпоряджаються – видають владні акти управління, які набирають форми нормативно-правових актів [104, с. 177].

Управління якістю навколишнього природного середовища – вид соціального управління, що застосовується у сфері взаємодії людини з природою. Головним його методом є «екологізація» всіх галузей виробництва, неухильне втілення правових вимог раціонального природокористування і поліпшення якості навколишнього природного середовища в життя. Дане положення надзвичайно актуальне щодо функціонування авіаційного транспорту. Це пов'язано з необхідністю

знаходження у кожному конкретному випадку правильного співвідношення екологічних і економічних інтересів в процесі суспільного розвитку, регулювання і узгодження форм і методів екологічного будівництва і екологічного захисту суспільства [105]. Найважливішою проблемою розвитку суспільства на сьогодні постає проблема управління навколишнім природним середовищем. Якщо раніше люди могли дозволити собі експлуатувати природу, піклуючись лише про підвищення рівня цієї експлуатації, то в наш час суспільство зобов'язане, крім цього, ще й управляти процесами використання природних ресурсів. Перед наукою стоїть проблема своєчасного осмислення складних процесів співвідношення природи і суспільства, можливостей спрямованого впливу на дані процеси. Головним суб'єктом такого впливу на сучасному етапі розвитку суспільства являється держава, а найважливішим засобом – право. Складовими елементами державно-правового управління навколишнього природного середовища являються: система державних органів, які здійснюють функції по охороні навколишнього середовища; система правових норм, які забезпечують зміст управління якістю навколишнього середовища; управлінський процес як цикл послідовно змінюючи одна одну дій управлінської системи по досягненню мети раціонального природокористування і забезпечення сприятливої якості навколишнього природного середовища [106, с. 3].

В. І. Андрейцев вважає, що під управлінням в галузі екології слід розуміти урегульовані правовими нормами суспільні відносини, в яких реалізується діяльність державних органів, органів місцевого самоврядування, громадських об'єднань, що спрямована на забезпечення ефективного використання природних ресурсів, охорони навколишнього природного середовища, екологічної безпеки юридичними і фізичними особами, дотримання екологічного законодавства, попередження екологічних правопорушень та захист екологічних прав громадян [107, с. 135].



Ю. О. Вовк визначає управління в галузі використання і охорони об'єктів природи як організаторську діяльність, направлену на забезпечення найбільш раціонального використання природних ресурсів і охорону навколишнього середовища [108, с. 81].

О. С. Колбасов зазначає, що управління в галузі охорони природи – це діяльність компетентних державних органів по практичному здійсненню тих цілей і задач, які виконуються державою і зафіксовані в законодавстві [109, с. 176].

В. Л. Мунтян вважає, що управління в галузі природокористування і охорони природи є найважливішим засобом здійснення природоохоронної функції держави [79, с. 56–57].

Управління земельним фондом – це перш за все засіб організації земельних відносин в країні. Державне управління земельним фондом являється об'єктивною необхідністю, оскільки земля в будь-якому суспільстві являється головною територіально-просторовою частиною довкілля України, матеріальною основою її територіальної цілісності, національної безпеки, операційною базою для системи розселення та розміщення галузей народного господарства.

За радянських часів державне управління земельним фондом визначалося виходячи із виключної державної власності на землю як вид діяльності держави, за допомогою якої вона через земельний облік, планування землеустрою, контролю та інших функцій здійснює свої повноваження власника землі, організовує раціональне використання землі як об'єкта господарювання, забезпечує охорону прав землекористувачів та зміцнення законності в земельних відносинах [110, с. 27].

У зв'язку з ліквідацією монополії та перерозподілом державної власності на землю, закріпленням багатосуб'єктності форм власності на неї державне управління земельним фондом розмежовується на два напрямки: управління держави як власника землі (господарське державне управління, в якому земля є лише об'єктом господарської діяльності держави, що

реалізується через систему державних органів) та управління держави як органа влади, який є сувереном відносно всіх інших форм земельної власності (земля виступає в якості просторового базису для здійснення владних функцій держави) [111, с. 76].

Управління в галузі використання та охорони земель є різновидом, складовою управління природокористуванням та охороною довкілля. Під державним управлінням у сфері використання та охорони земель слід розуміти організаційно-правову діяльність уповноважених органів влади із забезпечення раціонального використання земель власниками та користувачами земельних ділянок, а також іншими суб'єктами земельних правовідносин відповідно до вимог земельного законодавства України [10, с. 287].

Перехід до ринкової економіки призвів до корінних змін у формах та методах державного управління у сфері використання та охорони земельних ресурсів, а також його змісту. Набули широкого застосування економічні методи впливу на суб'єктів земельного законодавства, пов'язані з наданням податкових та кредитних пільг, виділенням коштів державного або місцевого бюджету, звільненням від плати за земельні ділянки, компенсацією з бюджетних коштів зниження доходу власників землі та землекористувачів внаслідок тимчасової консервації деградованих та малопродуктивних земель [49, с. 179]. Не зважаючи на те, що в новому ЗК України зафіксовано крім державної форми власності на землю, ще й комунальну і приватну, цей факт ніякою мірою не повинен вплинути на роль держави в сфері використання й охорони земель. Навпаки, за умов реформування земельних відносин, неврегульованості певних земельних правовідносин, роль державного управління земельним фондом стає надзвичайно важливою.

На думку А. Мартина, можна виділити шість стратегічних напрямів управління земельними ресурсами в сучасних умовах:

1. Сприяння якомога повнішому забезпеченню галузей економіки, суб'єктів економічної діяльності та громадян земельними ресурсами.

Важливим завданням щодо підвищення економічної активності та розвитку бізнесу в країні є створення умов для якомога повнішого і безперешкодного забезпечення господарюючих суб'єктів земельними ділянками відповідно до цільового призначення з метою реалізації інвестиційних проектів, збільшення виробничих потужностей, розвитку транспортної інфраструктури.

2. Гарантування конституційних прав на землю та захисту земельної власності.

3. Забезпечення дієвого державного контролю за раціональним використанням та охороною земель.

4. Підвищення ефективності управління землями державної власності.

5. Забезпечення охорони земель та формування сталого землекористування.

6. Забезпечення соціальної справедливості у сфері земельних відносин [112].

Правовідносини по управлінню земельним фондом являються за своїм характером організаційними і владними: вони виникають в процесі виконавчо-розпорядчої діяльності держави та її відповідних органів. Об'єктом правовідносин по управлінню земельним фондом виступає земля як об'єкт права власності, права землекористування та об'єкт господарювання. Учасниками правовідносин по управлінню земельним фондом являється держава в особі відповідних органів загальної та спеціальної компетенції, а також організації та громадяни, наділені земельною правоздатністю [110, с. 21–22].

Управління земельним фондом тісно пов'язано з тією чи іншою галуззю народного господарства. Наприклад, управління землями житлової та громадської забудови пов'язано з управлінням господарством міста, а відповідно управління землями транспорту спрямоване на забезпечення найбільш ефективної діяльності транспорту. Таким чином правовий режим

земель визначається завданнями господарської діяльності, виконанню яких покликані слугувати ті чи інші частини земельного фонду.

Покладення функцій державного управління землями на ті чи інші органи залежить від їх ролі та місця в управлінських відносинах та від юридичної природи. Суб'єктами державного управління в галузі використання та охорони земель є органи державної влади, а також органи місцевого самоврядування, які уповноважені здійснювати відповідну організаційно-правову діяльність щодо забезпечення раціонального використання земельних ресурсів та їх охорони. До таких органів ЗК України відносить: Верховну Раду України, Верховну Раду Автономної Республіки Крим, обласні, Київську та Севастопольську міські, районні, районні у містах, міські, селищні та сільські ради, Кабінет Міністрів України, центральний орган виконавчої влади з питань земельних ресурсів, центральний орган виконавчої влади з питань охорони навколишнього природного середовища, центральний орган виконавчої влади з питань аграрної політики, Раду Міністрів Автономної Республіки Крим, місцеві державні адміністрації.

Д. В. Бусуйок відзначає, що управління землею здійснюють не лише органи виконавчої влади, а й органи місцевого самоврядування. Отже, поряд із державним управлінням земельним фондом існує самоврядне управління земельним фондом. Державне та самоврядне управління земельним фондом різняться за суб'єктами його здійснення, джерелами правового регулювання управління земельним фондом. Разом із тим як управлінню з боку держави, так і управлінню з боку органів місцевого самоврядування притаманні такі спільні ознаки, як публічність, що полягає в забезпеченні суспільних інтересів, організаційна єдність тощо. На цій підставі державне та самоврядне управління землею можна віднести до складових частин публічного управління. Таким чином, під публічним управлінням земельним фондом слід розуміти сукупність правових норм, що регулюють суспільні

відносини в процесі державного та самоврядного управління землею [113, с. 124].

В. В. Носік зазначає, що за Конституцією України Верховна Рада України як суб'єкт здійснення прав власника на землю від імені Українського народу має подвійний правовий статус. З одного боку, вона є суб'єктом здійснення законодавчої влади від імені Українського народу. З другого боку, цей орган законодавчої влади має реалізувати і права власника на землю від імені Українського народу. При цьому згаданий представницький орган державної влади не може приймати рішення щодо реалізації тих прав власника на землю, які віднесені Конституцією держави лише до повноважень Українського народу як виключного власника землі в межах державної території України; Верховна Рада України, виражаючи інтереси Українського народу, який вона представляє, не може діяти у власних інтересах, чи в інтересах інших органів державної влади, окремих фізичних чи юридичних осіб у тих випадках, коли необхідно здійснювати права власника на землю від імені нашого народу. Це значно розширює правове становище українського Парламенту, оскільки у другому статусі він має забезпечувати реалізацію, крім законодавчої, установчої, контрольної та інших функцій, ще однієї самостійної функції, а саме: здійснення прав власника на землю Українського народу [114, с. 49–50].

Д. В. Бусуйок класифікує органи державного управління наступним чином: 1) за місцем у вертикалі виконавчої влади можна виділити такі види органів державного управління земельним фондом: вищий орган у системі органів виконавчої влади – Кабінет Міністрів України; центральні органи виконавчої влади; місцеві органи виконавчої влади; 2) залежно від виду нормативно-правового акта, в якому передбачено існування відповідних ланок органів державного управління землею, їх можна поділити на: основні (створення яких передбачено Основним законом України) та додаткові; 3) за територією, на яку поширюється правомочність органів, що здійснюють управління землею, їх можна поділити на: органи, правомочність яких

поширюється на всю територію України (міністерства); органи, правомочність яких поширюється на певну територію України (місцеві державні адміністрації); 4) за способами прийняття владних рішень органи, що здійснюють державне управління землею, поділяються на: колегіальні (Кабінет Міністрів України) та одноособові (державні комітети); 5) за характером компетенції органи державного управління землею можна поділити на: органи загальної компетенції та органи спеціальної компетенції; б) за галузями економіки, в межах яких здійснюється державне управління землею, органи виконавчої влади можна поділити на: органи міжгалузевої компетенції (Державний комітет України із земельних ресурсів); органи галузевої компетенції; 7) залежно від виконуваних функцій органи державного управління землею можна поділити на органи, що здійснюють функції з планування, моніторингу, контролю, ведення державного земельного кадастру тощо [115].

Щодо державного управління землями авіаційного транспорту класифікацію, на нашу думку, доцільно провести за критерієм характеру компетенції. Так, за вищевказаною ознакою органи державного управління землями авіаційного транспорту поділяються на: органи загальної компетенції, органи спеціальної компетенції та органи галузевої компетенції. До органів загальної компетенції відносяться органи, які, здійснюючи функцію загального управління в країні, здійснюють і функцію державного управління землею. До органів спеціальної компетенції потрібно віднести державні органи, для яких здійснення функції з управління землею є основною функцією (Державний комітет України із земельних ресурсів). До органів галузевої компетенції відносяться органи, які в процесі управління авіаційним транспортом здійснюють управління землями даного виду транспорту (Міністерство транспорту та зв'язку та Державна авіаційна адміністрація).

Верховна Рада України як суб'єкт управління в галузі використання та охорони земель авіаційного транспорту приймає закони у галузі регулювання

як земельних відносин, так і функціонування авіаційного транспорту. На сьогодні відсутній спеціалізований нормативно-правовий акт, що регулював би земельні відносини саме в галузі авіаційного транспорту (як наприклад, ЗУ «Про використання земель оборони»). Тому особливістю правового режиму земель авіаційного транспорту є застосування як земельного законодавства, так і авіаційного. На жаль, як земельне законодавство містить обмаль положень, що стосуються земель авіаційного транспорту, так і авіаційне законодавство (не зважаючи на те, що повітряне право є комплексною галуззю права) практично не містить норм, що стосувалися б земельних відносин принаймні аеропортів та аеродромів. Найближчим часом планується прийняття Верховною Радою України нового Повітряного кодексу, один із проектів якого містить норми стосовно земель аеропортів та ЗУ «Про аеропорти України», що також містить положення стосовно земель аеропортів. Верховна Рада України також визначає засади державної політики та затверджує загальнодержавні програми в галузі використання та охорони земель, а також розвитку авіаційного транспорту.

Рішення місцевих рад є обов'язковими до виконання на підпорядкованій їм території і можуть стосуватися широкого кола земельних питань та охорони навколишнього середовища. Органи місцевого самоврядування виступають в земельних питаннях від імені територіальної громади і мають певні повноваження в сфері управління землями авіаційного транспорту. Зокрема, на приаеродромній території запроваджується особливий режим одержання дозволу на будівництво (реконструкцію) чи іншу діяльність лише за погодженням з органом державного регулювання діяльності авіації та відповідною Радою.

Відповідно до ЗУ «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» рішення про викуп земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, для будівництва, капітального ремонту, реконструкції

аеропортів та об'єктів необхідних для їх експлуатації приймають органи виконавчої влади та сільські, селищні, міські ради, Київська і Севастопольська міські ради в межах території здійснення їх повноважень.

Рішення про надання концесії на об'єкт права державної власності за результатами концесійного конкурсу приймає Кабінет Міністрів України або уповноважений ним орган виконавчої влади. Рішення про надання концесії на об'єкт права комунальної власності за результатами концесійного конкурсу приймає уповноважений орган місцевого самоврядування.

Сільські, селищні, міські ради є орендодавцями земельних ділянок, що перебувають у комунальній власності. Районні, обласні, Київська і Севастопольська міські державні адміністрації виступають орендодавцями земельних ділянок, що перебувають у державній власності.

Відповідно до Закону України «Про Кабінет Міністрів України» Уряд здійснює в межах своїх повноважень державне управління у сфері охорони та раціонального використання землі, а також здійснює контроль за дотриманням законодавства органами виконавчої влади, їх посадовими особами, а також органами місцевого самоврядування з питань виконання ними делегованих повноважень органів виконавчої влади. Кабінет Міністрів України спрямовує і координує роботу міністерств та інших центральних органів виконавчої влади, які забезпечують проведення державної політики у відповідних сферах суспільного і державного життя, виконання Конституції та законів України, актів Президента України, додержання прав і свобод людини і громадянина (ст. 20, 21) [116].

Органи державної виконавчої влади забезпечують будівництво, реконструкцію, благоустрій та експлуатацію під'їзних доріг до аеропортів, регулярний рух пасажирського транспорту на цих дорогах, а також телефонний зв'язок між населеними пунктами та аеропортами (ст. 48) [34].

Земля як загальна умова праці та основний засіб виробництва в сільському та лісовому господарстві розподіляється між міністерствами та відомствами (точніше між підвідомчими їм підприємствами та організаціями,



які повинні здійснювати безпосереднє управління нею – в тому числі через свої органи на місцях. Якщо діяльність державних органів загального управління землями здійснюється за принципом адміністративно-територіального поділу, то діяльність державних органів відомчого управління будується за принципом підвідомчості суб'єкта права користування землею і застосовується до окремих категорій земель. Стосовно земель авіаційного транспорту відомче управління здійснюють Міністерство транспорту та зв'язку [117], а також Державна авіаційна адміністрація.

Мінтранззв'язку є головним (провідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади з питань реалізації державної політики в галузі авіаційного транспорту та у сфері використання повітряного простору України. До його повноважень віднесено здійснення заходів щодо забезпечення інтеграції національної транспортної системи України до європейської і світової транспортної систем, забезпечення в межах своєї компетенції правового регулювання будівництва, реконструкції, ремонту та утримання аеропортів. Міністерство транспорту та зв'язку бере відповідно до законодавства участь у діяльності міжнародних організацій та забезпечує виконання зобов'язань, що випливають з членства в таких організаціях. Міністерство транспорту та зв'язку виконує функції забезпечення ефективного використання державного майна підприємствами, що належать до сфери його управління, управління об'єктами повітряного транспорту державної власності, приймає у встановленому законодавством порядку рішення щодо утворення, реорганізації та ліквідації підприємств, які належать до сфери його управління.

Державна авіаційна адміністрація здійснює реєстрацію, сертифікацію та допуск до експлуатації аеродромів, посадкових майданчиків, аеропортів. здійснює державний нагляд за забезпеченням придатності до експлуатації аеродромів, розробляє заходи щодо зменшення шкідливого впливу авіаційної діяльності на навколишнє природне середовище та здійснює нагляд за їх

виконанням; проводить експертизу проектів будівництва нових і реконструкції діючих аеропортів та подає їх на затвердження Мінтрансу, узгоджує проекти будівництва та будівництво об'єктів на приаеродромній території та об'єктів, що можуть впливати на роботу радіотехнічних засобів цивільної авіації; здійснює функції з управління майном, що перебуває у державній власності та закріплене за підприємствами, в частині: здійснення контролю за ефективністю використання і збереженням закріпленого за підприємствами державного майна; забезпечує створення умов для діяльності України в Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО), інших міжнародних організаціях і представляє в них інтереси України [118]

Державний орган управління у сфері авіації за роки незалежності реформувався 13 разів, що негативно відбивалося на роботі авіаційних підприємств і галузі в цілому. Досвід попередніх реформувань показав, що ефективність роботи державного органу, що здійснює керівництво авіаційним транспортом, в статусі самостійного органу значно більша, ніж в складі Міністерства транспорту України. Ю. А. Краснова вважає, що для підвищення рівня ефективності державного управління екологічною безпекою в галузі авіації доцільно було б створити окремий підрозділ у складі Державної авіаційної адміністрації України, на який покласти функції розробки заходів щодо зменшення шкідливого впливу авіаційного транспорту на довкілля та контроль за їх виконанням. Правовий статус підрозділу пропонується врегулювати окремим нормативним актом, який детально б регламентував його функції, завдання, форми взаємодії з авіаційними підприємствами на територіальному рівні та з природоохоронними органами, основні напрямки діяльності, питання контролю та вимог екологічної безпеки в аеропортах та на аеродромах України [75, с. 12].

Раніше, коли малі повітряні судна використовувалися лише в спортивних цілях управління ним здійснювали організації громадського Добровільного товариства сприяння авіації, армії та флоту (ДТСААФ).

Державні органи цивільної авіації не брали участі у регулюванні цієї діяльності. Повітряні судна, що використовувалися лише за спортивними призначенням під керівництвом ДТСААФ, яке діяло під наглядом Міноборони, нині вважаються цивільними повітряними суднами. Міжнародний досвід свідчить, що в країнах, де використання малих повітряних суден набуло значного поширення, регулювання авіаційної діяльності здійснюється дещо відокремлено від державної системи з широким залученням громадських організацій. Концепцією розвитку регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден передбачено надання недержавним та громадським організаціям певних функцій у сфері регулювання використання малих повітряних суден (крім повітряних суден, що раніше використовувалися як бойові), зокрема, з обліку та допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для малих повітряних суден з видачею дозвільних документів [119].

Державний комітет із земельних ресурсів є центральним органом виконавчої влади з питань земельних ресурсів, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Держкомзем розробляє і затверджує в установленому порядку нормативно-технічні документи, державні стандарти, норми і правила з питань землеустрою, використання та охорони земель, здійснює державне регулювання у сфері планування територій та розмежування земель державної і комунальної власності, проводить державну експертизу програм і проектів з питань землеустрою, ведення державного земельного кадастру, охорони земель, розглядає відповідно до законодавства справи про адміністративні правопорушення та накладає адміністративні стягнення [120].

Як зазначалося вище, державний орган управління у сфері авіації за роки незалежності реформувався 13 разів. Невтішна доля спіткала у 2009 році Державну інспекцію з контролю за використанням та охороною земель. У серпні 2009 р. Постановою Уряду змінено статус Державної

інспекції з контролю за використанням та охороною земель з урядового органу державного управління, який діяв у складі Держкомзему і йому підпорядковувався, на структурний підрозділ центрального апарату Держкомзему з територіальними підрозділами у складі територіальних органів Держкомзему в Автономній Республіці Крим, областях містах Києві та Севастополі. Черговою передбачено остаточну ліквідацію Держземінспекції як урядового органу державного управління та її територіальних органів. Крім цього, внесено зміни до Положення про Державний комітет України із земельних ресурсів, відповідно до яких повноваження ліквідованого органу передано безпосередньо Держкомзему. Саме Держкомзем мав обстежувати земельні ділянки та видавати спеціальні дозволи на зняття та перенесення ґрунтового покриву земельних ділянок відповідно до проектів, затверджених в установленому порядку, а також обстежувати земельні ділянки, яким заподіяно шкоду внаслідок їх самовільного зайняття, використання не за цільовим призначенням, зняття ґрунтового покриву (родючого шару ґрунту) без спеціального дозволу.

На нашу думку, рішення про ліквідацію Держземінспекції було передчасним і необдуманим. Вважаю, що з ліквідацією вказаного органу було ліквідовано і функцію державного контролю за використанням та охороною земель. Будучи самостійним органом Держземінспекція була незалежною від Держкомзему і могла контролювати в тому числі і дії службовців Держкомзему щодо правильності оформлення документів на ту чи іншу земельну ділянку. Складалася така ситуація, що працівники одного і того ж державного органу (Держкомзему) повинні контролювати один одного. Тому такий особистий фактор негативно впливав би на неупереджене здійснення функції державного контролю. Тому абсолютно правильним вважаю прийняття Кабінетом Міністрів України 21 червня 2010 р. Постанови «Про утворення Державної інспекції з контролю за використанням та охороною земель» [121].

Державна інспекція з контролю за використанням та охороною (Держземінспекція) земель є урядовим органом, який діє у складі Держкомзему і йому підпорядковується. Основними завданнями Держземінспекції є участь у межах своїх повноважень у реалізації державної політики у сфері земельних відносин; організація та здійснення державного контролю за використанням та охороною земель; узагальнення практики застосування законодавства з питань, що належать до її компетенції, розроблення пропозицій щодо його вдосконалення [122].

Державна екологічна інспекція України (Держекоінспекція) є урядовим органом державного управління, який діє у складі Мінприроди і йому підпорядковується. Основними завданнями Держекоінспекції є: участь у реалізації державної політики та здійснення державного контролю за додержанням вимог законодавства у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення та охорони природних ресурсів [123].

Як зазначалося вище, сучасний період характеризується активним розвитком малої авіації. В радянські часи аероклуби входили в структуру ДОСААФ. Тут готували парашутистів для служби в десантних військах, а також вчили літати тих юнаків, котрі поступали в льотні училища. З часом збройні сили України від послуг аероклубів відмовилися, і на сьогоднішній день аероклуби входять в структуру Міністерства молоді та спорту.

В умовах підготовки України до Євро-2012 земельні проблеми аеропортів та аеродромів набувають особливої гостроти і потребують негайного вирішення. На жаль, сьогодні ми бачимо, що в Україні відсутня система органів державного управління, що могли б вирішувати такі конфлікти чи просто земельні питання терміново. Міжнародна організація цивільної авіації рекомендує для вирішення таких питань організувати в аеропортах служби швидкого реагування. 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.

## **2.2. Функції та повноваження органів виконавчої влади та місцевого самоврядування щодо управління землями авіаційного транспорту**

Функції державного управління у сфері земельних відносин були об'єктом наукових досліджень таких вчених як О. А. Вівчаренко, Т. М. Гапотченко, А. Г. Мартин, А. М. Мірошніченко, В. В. Носік, П. Ф. Кулинич, В. І. Семчик, В. В. Тишковець, С. І. Хом'яченко, С. В. Шарапова, М. В. Шульга та ін.

Під функціями державного управління землями слід розуміти види (напрями) діяльності уповноважених державою органів влади щодо забезпечення організації раціонального та ефективного використання та охорони земель [10, с. 288].

На різних етапах розвитку земельно-правової науки виділялись різні функції державного управління землями. Так, наприклад автори підручника «Земельне право», виданого на початку 70-х років ХХ ст., виділяли такі функції управління у сфері використання і охорони земель: визначення цільового призначення земель та вилучення їх з однієї категорії і включення до іншої; надання та вилучення земель; облік земель; землеустрій; державний контроль за використанням земель; вирішення земельних спорів. В деяких інших підручниках з земельного права поряд з зазначеними виділялися і такі, як: реєстрування землекористувань; планування земель населених пунктів, а також функція відтворення земельних ресурсів [124].

Згідно з чинним земельним законодавством до функцій державного управління землями належать: моніторинг земель, планування використання земельних ресурсів, встановлення цільового призначення земельних ділянок, нормування та стандартизація у сфері використання та охорони земель,

землеустрій, ведення державного земельного кадастру, здійснення державної реєстрації прав на землю, здійснення державного контролю за використанням та охороною земель.

Моніторинг земель – система спостереження за станом земель з метою своєчасного виявлення його змін, їх оцінки, відвернення та ліквідації наслідків негативних процесів (ст. 191) [22].

В Україні ведення моніторингу земель вперше було передбачено Земельним кодексом, прийнятим 18 грудня 1990 р. Проте фактично здійснення моніторингу земель в Україні почалося після прийняття Кабінетом Міністрів України Положення «Про моніторинг земель» від 20 серпня 1993 р. [125].

Об'єктом моніторингу земель є весь земельний фонд України незалежно від форм власності на землю та характеру використання земель, в тому числі і землі авіаційного транспорту. Моніторинг земель передбачає ведення систематичних спостережень за станом усіх земель, виявлення змін у їхньому стані, а також проведення оцінки, зокрема, стану використання земельних ділянок; процесів, пов'язаних із змінами родючості ґрунтів, забруднення земель пестицидами, важкими металами, радіонуклідами та іншими токсичними речовинами, стану земель територій, зайнятих складами паливно-мастильних матеріалів. Ведення моніторингу здійснює Держкомзем за участю Міністерства охорони навколишнього природного середовища, Мінагрополітики, Української академії аграрних наук та Національного космічного агентства України.

Планування використання та охорони земель як функція державного управління землями – це врегульована нормами права діяльність органів державної влади та місцевого самоврядування щодо регулювання використання територій, яка полягає у розробленні та затвердженні містобудівної документації, відповідної до якої здійснюється забудова та використання земель населених пунктів і прилеглих до них земель. Відповідно до ЗУ «Про планування і забудову територій» планування

території – це процес, який полягає у створенні та впровадженні містобудівної документації, ухваленні та реалізації відповідних рішень. Планування територій здійснюється на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях [126]. В ЗУ «Про основи містобудування» вказано, що комунікації та споруди транспортної інфраструктури є об'єктами містобудування. Визначення територій і вибір земель для містобудівних потреб здійснюється відповідно до затвердженої містобудівної документації місцевих планів забудови з врахуванням планів земельно-господарського устрою [127].

Генеральна схема планування території України визначає пріоритети та концептуальні вирішення планування і використання території країни, вдосконалення систем розселення та забезпечення сталого розвитку населених пунктів, розвитку виробничої, соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури, формування національної екологічної мережі. Генеральна схема планування території України передбачає з метою задоволення потреб населення та економіки в пасажиро- та вантажоперевезеннях продовження робіт з реконструкції та розширення Державного міжнародного аеропорту «Бориспіль», а також регіональних міжнародних аеропортів «Харків», «Дніпропетровськ», «Донецьк», «Одеса», «Львів» та «Сімферополь» (ст. 7) [128].

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. Оскільки необхідно розглянути і врахувати вплив даного виду транспорту не лише на його землі, а й на прилеглі території. А такий вплив є масштабним і негативним в екологічному плані.

Авіаційний шум являється основною, хоча і не єдиною причиною виникнення конфліктів, пов'язаних з питанням сумісності землекористування навколо аеропортів. Асамблея ІКАО відмітила, що кількість людей, які піддаються впливу авіаційного шуму, залежить від того,



яким чином здійснюється планування та організація землекористування навколо аеропорту, та, зокрема, від масштабів регулювання житлової забудови та іншої чутливої до шумового впливу діяльності. Звичайно, в деяких випадках, наприклад в місцях, де відсутні вільні земельні ділянки, реалізувати всі основні принципи може виявитися неможливим. Проте Асамблея ІКАО наполегливо закликала не допускати загострення проблеми авіаційного шуму там, де це можливо, шляхом прийняття наступних превентивних заходів:

- розміщення аеропортів у відповідних місцях віддалених від районів, чутливих до шуму;
- прийняття відповідних заходів для повного врахування принципів планування землекористування на початковому етапі будівництва будь-якого нового чи розширення існуючого аеропорту;
- визначення та уточнення зон навколо аеропортів, пов'язаних з різними рівнями шуму, беручи до уваги чисельність населення та його приріст, а також прогнози росту перевезень та критеріїв належного використання таких земельних ділянок з врахуванням рекомендацій ІКАО;
- введення законодавства, підготовка рекомендацій чи визначення інших прийнятних засобів забезпечення відповідності критеріям землекористування;
- забезпечення надання населенню навколо аеропортів інформації, що стосується здійснення польотів повітряних суден та їх екологічних наслідків [129].

Відповідальність за планування та організацію землекористування, необхідних для реалізації заходів регулювання процесу урбанізації навколо аеропортів несуть місцеві та регіональні уповноважені органи (місцеві ради та органи державної виконавчої влади). Уповноважений орган аеропорту повинен тісно взаємодіяти з органами, відповідальними за організацію землекористування для того, щоб інформувати їх відносно шумових наслідків здійснення польотів повітряних суден і рекомендувати цим органам

розробити та реалізувати заходи планування та регулювання землекористування в районах навколо аеропортів, які піддаються шумовому впливу. 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.

Відповідно до рекомендацій Заходи планування та організації землекористування можна розділити на наступні категорії:

- інструменти планування: комплексне планування, шумове зонування, правила поділу земельних ділянок залежно від впливу шуму, передача прав на освоєння землі і набуття прав землекористування;

- інструменти зниження гостроти проблеми шуму: будівельні норми, програми шумоізоляції, набуття земель та переміщення об'єктів, допомога в укладенні договорів купівлі-продажу, оприлюднення інформації про протишумові бар'єри;

- фінансові інструменти: покращення структури капіталовкладень, податкові пільги, аеропортові збори за шумність для фінансування заходів зниження гостроти проблеми шуму.

Комплексне планування враховує існуючий рівень освоєння земельні забезпечує сумісність його подальшого розвитку з різноманітними цілями груп населення.

Шумове зонування являє собою здійснення повноважень щодо визначення видів використання кожної земельної ділянки залежно від рівня шумового впливу. воно оформляється у вигляді законодавчого акту про введення зон розповсюдження шуму, в якому конкретизуються форми освоєння земель та обмеження для землекористування на основі конкретних рівнів шумового впливу.

Державною авіаційною адміністрацією України розроблено проект Інструкції щодо визначення зон обмеженої житлової забудови навколо аеропортів із умов впливу авіаційного шуму. З метою впровадження системи

визначення сумісності виду забудови з умовами дії авіаційного шуму на території забудови вводяться наступні категорії житлової, громадсько-адміністративної та господарської забудови: категорія 1 – житлові будинки, гуртожитки, дитячі дошкільні заклади, школи-інтернати, лікарні, церкви, кемпінги, театри на відкритому повітрі; категорія 2 – школи та інші учбові заклади, поліклініки, громадські центри та театральні-концертні зали, місця відпочинку населення у закритих приміщеннях; категорія 3 – готелі, мотелі, ресторани, проектні та науково-дослідні інститути, адміністративні будинки; категорія 4 – торгові центри, спортивні майданчики та стадіони, іподроми; категорія 5 – транспортні станції, промислові підприємства, сільськогосподарські угіддя, масиви лісового господарства. Місцеві постанови про введення шумового зонування можуть включати себе правила поділу ділянок в якості базових для проектів розвитку в зонах розповсюдження шуму. Правилами розподілу ділянок може передбачатися зниження шуму на споруди за допомогою їх переорієнтації, зменшення щільності забудови та встановлення вимог про виділення відкритих просторів.

Передача прав на освоєння земельних ділянок. Відповідно до цієї концепції деякі права на користування власністю передаються на іншу власність, яка знаходиться на віддаленій відстані від аеропорту, де ці права можна використовувати з метою інтенсифікації рівня розширеного розвитку. Землевласники можуть отримати компенсацію за передачу цих прав шляхом продажу цих прав на нових земельних ділянках чи набуття цих прав аеропортом.

Сервітут надає право користування власністю власника землі з обмеженою метою в обмін на відповідну компенсацію. В контексті планування землекористування, сумісного з аеропортовим шумом, можна виділити два типи сервітуту: сервітут, який допускає вплив шуму на власність, і сервітут, що забороняє створення чи продовження чутливих до шуму видів користування даною власністю. Варто зазначити, що дане

поняття сервітуту зазначене в рекомендаціях ІКАО, воно відрізняється від поняття сервітуту за національним законодавством.

Одним із засобів зниження гостроти проблеми шуму в контексті землекористування є придбання землі та переміщення об'єктів. Ця стратегія передбачає придбання землі експлуатантом аеропорту (або уповноваженим органом планування у випадку нового проекту) та переміщення з набутих земель житлових та комерційних об'єктів, які не можуть використовуватись при даному рівні шуму. Заходи по придбанню та переміщенню об'єктів забезпечують аеропорту довгострокове вирішення проблеми сумісного землекористування. Придбана ділянка землі може бути розчищена, збережена в якості смуги відчуження, продана на правах сервітуту для контролю майбутнього розвитку чи відведена для сумісного виду землекористування. В національному законодавстві, на нашу думку, присутні аналоги рекомендованих заходів. Мається на увазі викуп земель для суспільних потреб або резервування земель для подальшого розширення аеропортів. Дані способи можуть застосовуватися в тому випадку, коли мова йде про право державної чи комунальної власності на землю. В рекомендаціях ІКАО мова йде про придбання земельних ділянок суб'єктом господарювання самостійно.

Відповідно до ст. 177 ЗК загальнодержавні програми використання та охорони земель розробляються з метою забезпечення потреб населення і галузей економіки у землі та її раціонального використання та охорони. Загальнодержавні програми використання та охорони земель розробляються відповідно до програм економічного, науково-технічного і соціального розвитку України. Загальнодержавні програми використання та охорони земель розробляються і здійснюються Кабінетом Міністрів України, а затверджуються Верховною Радою України. Безумовно, питання правового режиму земель авіаційного транспорту містяться також в програмах розвитку авіаційного транспорту та авіаційних підприємств. Особливістю сучасного

етапу розвитку авіаційного транспорту програмування його розвитку у зв'язку з проведенням в Україні Євро-2012.

Відповідно до ст. 5 ЗУ «Про державні цільові програми» встановлено 9 основних стадій розроблення та виконання державної цільової програми від ініціювання розроблення державної цільової програми, розроблення та громадського обговорення концепції програми до підготовки та опублікування в офіційних друкованих виданнях заключного звіту про результати виконання програми. На сьогодні державні цільові програми щодо розвитку земель авіаційного транспорту та їх правового режиму знаходяться на початкових стадіях [130].

Постановою Кабінету Міністрів України було затверджено Державну цільову програму підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу [24]. Мета цієї Програми полягає у створенні правових, соціальних, економічних та організаційних умов для успішного проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу. Одним із завдань є збільшення пропускної спроможності аеровокзальних комплексів аеропортів «Київ», «Бориспіль», «Львів», «Харків», «Донецьк». Відповідно до вказаної Постанови Міністерствам, іншим центральним органам виконавчої влади, Раді міністрів Автономної Республіки Крим, обласним, Київській та Севастопольській міським державним адміністраціям необхідно розробити і затвердити у двомісячний строк узгоджені плани підготовки аеропортів з помісячними строками їх виконання, а у двотижневий строк після затвердження Державного бюджету України на відповідний рік щорічні деталізовані плани виконання завдань і заходів галузевих і регіональних програм з помісячними строками їх виконання. Рекомендовано органам місцевого самоврядування м. Донецька, Києва, Львова і Харкова розробити і затвердити у двомісячний строк узгоджені плани підготовки аеропортів з помісячними строками їх виконання; у двотижневий строк після затвердження міських бюджетів на відповідний рік щорічні деталізовані плани виконання завдань і заходів

відповідних міських програм з помісячними строками їх виконання. Урядом України схвалено Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року. В ній вказано, що недостатні геометричні розміри, несуча спроможність елементів аеродромів, пропускна спроможність термінальних комплексів, розвиток аеропортової інфраструктури унеможливають застосування новітніх технологій, не дають змоги задовольнити попит на послуги авіаційного транспорту згідно з міжнародними стандартами. Метою Програми є забезпечення безпечного та ефективного функціонування всіх суб'єктів авіаційної діяльності, зміцнення їх матеріально-технічної бази, впровадження технологічних процесів обслуговування повітряних перевізників і пасажирів, розбудови інфраструктури аеропортів відповідно до сучасних міжнародних вимог. Передбачається залишення аеродромів (злітно-посадкові смуги, рульові доріжки, перони та інші елементи аеродромів) у державній власності; внесення до законодавчих актів змін щодо заборони відчуження, передачі в заставу земель, на яких розташовані аеродроми та їх об'єкти, з метою збереження аеропортів як цілісних майнових комплексів. Даним нормативно-правовим актом передбачено надзвичайно важливе та вкрай необхідне положення щодо резервування земель для розвитку об'єктів інфраструктури аеропортів, забезпечення їх цільового використання. Реалізація цієї норми дасть змогу перетворити аеропорти на великі інфраструктурні комплекси європейського типу. Важливо, щоб ця норма не залишилась декларативною, а дійсно реалізовувалась. Проведення органами виконавчої влади інвентаризації земель авіаційного транспорту, забезпечення використання за цільовим призначенням та повернення відповідно до вимог законодавства таких земель у разі їх визнання незаконно вилученими необхідна умова сьогодення, оскільки виникає велика кількість конфліктних ситуацій з приводу прав на землі авіаційного транспорту. Концепцією передбачено законодавче врегулювання питань використання земель авіаційного транспорту, в тому числі передачі їх інвесторам в довгострокову оренду із

спрямуванням коштів, що надійшли, на розвиток аеропортів. На жаль, законодавче врегулювання питань використання земель авіаційного транспорту на сьогодні відсутнє [27].

Урядом розроблено проект Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року. Основними залишаються питання форми власності аеропортів та земельних ділянок, що забезпечують їх діяльність. Варто зазначити, що в проекті даного нормативно-правового акту позиція влади щодо необхідності перебування аеропортів в державній власності більш лояльна. А саме, передбачено збереження в державній власності Міжнародного аеропорту «Бориспіль», як аеропорту загальнодержавного значення. На базі аеропортів стратегічного значення в містах: Донецьк, Харків, Львів, Одеса, Київ (Жуляни), Запоріжжя, Дніпропетровськ передбачено створення акціонерних товариств за участі держави, а також участь держави у Відкритому акціонерному товаристві «Міжнародний аеропорт «Сімферополь». Концепцією Державної програми передбачалось повернення в державну власність 24 аеропортів. Що ж до положень Концепції з приводу земель аеропортів, то вони залишились незмінними і в проекті Програми розвитку аеропортів на період до 2020 року [131].

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 січня 2007 р. було схвалено Концепцію Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 року [132]. Завданнями програми є створення умов для будівництва та подальшої експлуатації об'єктів аеропорту суб'єктами різних форм власності відповідно до законодавства з дотриманням директивних документів Міжнародної організації цивільної авіації, Міжнародної асоціації авіаційних перевізників, ЄС та інших міжнародних норм і правил. Крім того, зазначено, що геометрія аеродромних покриттів льотної зони № 1 не відповідає вимогам великогабаритних перспективних повітряних суден типу А-380. Ця проблема буде розв'язана під час реконструкції льотної зони № 2 шляхом спорудження до 2015 року нової злітно-посадкової смуги, яка відповідатиме вимогам експлуатації

зазначених повітряних суден. Загальна площа земель, на яких розташований аеропорт, становитиме 947,3 га. До 2020 року передбачається додаткове відведення земельних ділянок обсягом 267,4 га під будівництво комплексів вантажних перевезень, паливостачання, автостоянок, бізнес-авіації та авіації загального призначення.

Концепція розвитку транспортно-дорожнього України на середньостроковий період та до 2020 року, яка була розроблена Міністерством транспорту та зв'язку передбачала реформування відносин власності щодо аеропортів, а саме: завершення процесу відокремлення аеропортів від підприємств, що здійснюють авіаційні перевезення з подальшою передачею аеропортів (крім Державного міжнародного аеропорту Бориспіль та регіональних аеропортів) до сфери управління облдержадміністрацій; передачу аеропортів, що не відповідають сертифікаційним вимогам і не спроможні їх забезпечити самостійно, до комунальної власності; корпоратизацію аеропортів з метою підготовки до приватизації. Щодо земельних відносин, то передбачалося законодавче вирішення питань передачі аеропортам права безстрокового і безкоштовного користування земельними ділянками в межах землевідводу, включаючи привокзальні площі [133]. На сьогодні розроблено проект Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2015 року і подальший період. Проектом передбачено такі заходи щодо земель авіаційного транспорту України: прийняття Закону України «Про аеропорти України» з забезпеченням пільгового використання земель під основну авіаційну діяльність, будівництво сучасних терміналів в українських аеропортах та злітно-посадкових смуг з метою збільшення пропускної спроможності та створення комфортних умов для пасажирів, забезпечення цільового використання земель для подальшого розвитку аеропортів та будівництва об'єктів їхньої інфраструктури [134].

Розпорядженням Кабінету Міністрів України було схвалено Концепцію Державної цільової програми розвитку земельних відносин в Україні на



період до 2020 року. Метою Програми є визначення та реалізація основних напрямів державної політики, спрямованих на удосконалення земельних відносин та створення сприятливих умов для сталого розвитку землекористування міських і сільських територій, сприяння розв'язанню екологічних та соціальних проблем села, розвитку високоефективного конкурентоспроможного сільськогосподарського виробництва, збереження природних цінностей агроландшафтів [135].

Встановлення цільового призначення земельних ділянок – визначення відповідним органом влади цільового призначення кожної земельної ділянки відповідно до потреб власника (користувача) земельної ділянки, затверджених планів використання земель та вимог земельного законодавства України [10, с. 294]. Загальним цільовим призначенням земель авіаційного транспорту є забезпечення роботи авіаційного транспорту України. Але цільове призначення різних складових земель авіаційного транспорту є різним. Тому за критерієм функціонального (цільового) призначення землі авіаційного транспорту можна класифікувати на: 1) землі, на яких розташовані аеродроми, аеропорти, злітно-посадочні майданчики; 2) землі, на яких розташовані обслуговуючі об'єкти; 3) землі приаеродромних територій та прилеглих місцевостей до злітно-посадочних майданчиків; 4) зарезервовані землі.

Крім того, землі одного і того ж об'єкту авіаційного транспорту за цільовим призначенням також можна класифікувати на види. Наприклад, землі аеропорту за вищевказаним критерієм поділяються на такі види: 1) земельні ділянки під об'єктами управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки; 2) земельні ділянки, на яких розташовані об'єкти обслуговування пасажирських перевезень; 3) земельні ділянки, що використовуються для обслуговування вантажних та поштових перевезень; 4) земельні ділянки технічного обслуговування повітряних суден; 5) земельні ділянки авіапаливозабезпечення; 6) земельні ділянки допоміжного призначення.

Види цільового призначення за кожною категорією земель встановлені Українським класифікатором цільового використання землі. В даному нормативно-правовому акті відсутній розподіл земель повітряного (авіаційного) транспорту за цілями використання [136].

Встановлення цільового призначення земельних ділянок є функцією органів влади. Так, в проекті Повітряного кодексу вказано, що зміна цільового призначення земель аеропорту провадиться центральним органом виконавчої влади з питань транспорту та зв'язку (в попередньому варіанті проекту - Кабінетом Міністрів України за згодою місцевих органів державної виконавчої влади), а в проекті закону зазначається, що зміна цільового призначення земель аеропорту можлива лише в разі його ліквідації. В Земельному кодексі України вказано, що зміна цільового призначення земель провадиться органами виконавчої влади або місцевого самоврядування, які приймають рішення про передачу цих земель у власність або надання в користування, вилучення (викуп) земель і затверджують проекти землеустрою. Вважаю за необхідне узгодити положення проектів Повітряного кодексу та ЗУ «Про аеропорти України» між собою та з нині діючим Земельним кодексом.

Порядок зміни цільового призначення земельних ділянок може відбуватися також за ініціативою громадян та юридичних осіб. Це стосується допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків. Так, до заявки на допуск злітно-посадкового майданчика необхідно додати документ, що підтверджує право власності, постійного користування, оренди на земельну ділянку, або документ про погодження з власником або постійним користувачем, або орендарем земельної ділянки розміщення на ній злітно-посадкового майданчика. Таким чином відбувається зміна цільового призначення земельної ділянки на земельну ділянку для обслуговування легких повітряних суден. Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження порядку зміни цільового призначення земель, які перебувають у власності громадян або юридичних осіб» встановлено, що зміна цільового

призначення земельної ділянки проводиться на підставі заяви (клопотання) її власника до сільської, селищної, міської ради, якщо земельна ділянка розташована в межах несеного пункту, або до районної державної адміністрації, якщо земельна ділянка розташована за межами населеного пункту (ст. 2) [137].

Нормування та стандартизація у сфері використання й охорони земель – функція державного управління земельними ресурсами, яка полягає у прийнятті та забезпеченні використання суб'єктами земельних відносин вимог щодо якості земель, родючості ґрунтів і допустимого антропогенного навантаження та господарського освоєння земель [10, с. 302].

А. М. Мірошніченко визначає земельно-правове нормування як засіб правового регулювання, що являє собою врегульовану правовими нормами процесуальну діяльність уповноважених суб'єктів із розробки якісних та кількісних показників (нормативів) властивостей об'єктів земельних правовідносин, включення нормативів до проектів правових актів, узгодження та експертизи останніх, затвердження та оприлюднення у встановленому порядку актів, що містять нормативи [138, с. 4].

Т. М. Гапотченко зазначає, що особливістю нормування використання земель є те, що нормування як неспоживного природного ресурсу здійснюється фактично в рамках нормування різних просторових властивостей самої землі (наприклад, установлення норм відводу земельних ділянок для певних потреб) [45, с. 33].

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 в контексті подальшого розвитку інфраструктури та збільшення норм відводу земель для автомобільного транспорту та дорожнього господарства, трубопровідного транспорту, залізничного транспорту питання розширення вирішується простіше. Що ж стосується земель авіаційного транспорту, то при

необхідності розширення об'єктів авіаційного транспорту, а відповідно і їх просторового базису – земель, скажімо, для побудови нового терміналу, нової злітно-посадкової смуги питання ускладнюється. Наприклад, основною причиною інциденту в аеропорту «Бориспіль» з літаком компанії «Віз-ейр», коли він з'їхав із смуги, називали сильний бічний вітер. Вирішенням проблеми бічного вітру є будівництво нової смуги, розташованої під кутом до нинішніх. Третя смуга під кутом була ще в плані реконструкції аеропорту у 1993 році. На сьогодні це питання є проблемним, оскільки залишається спірним питання земель навколо аеропорту. Аеропорт не зможе розвиватися і мати перспектив, якщо не будуть вирішені земельні питання. На початку 2000-х років ділянки, на яких планувалося будівництво і розвиток пасажирських терміналів, були віддані авіакомпанії «Аеросвіт». Протягом останніх років іде судовий процес. Позитивним зрушенням в цій справі є те, що 6 червня 2010 р. Господарський суд Київської області виніс рішення, яким розблоковано процес підготовки аеропорту «Бориспіль». Адже і судова тяганина, і арештовані землі, прилеглі до аеропорту, без сумніву, не дозволяли розвивати і модернізувати головний аеропорт столиці, який готується прийняти гостей до фінального матчу Євро-2012. Рішенням суду Авіакомпанії «Аеросвіт» було повністю відмовлено в судовому позові щодо претензій на спірні землі. Постановою суду відмінено усі заходи із забезпечення позовної заяви, згідно з якими був накладений арешт на ці ділянки. Модернізація аеропорту «Бориспіль» включена в Державну цільову програму підготовки до Чемпіонату Європи 2012 року з футболу. А на ділянках загальною площею понад 32 га безпосередньо в зоні аеропорту, уже 4 роки поспіль не велось ніяких робіт. Накладений арешт блокував під'їзні дороги до терміналів, зони під'їзду до нового терміналу. Раніше на цій ділянці планувалось використати під будівництво нового терміналу. Проте довелось перенести будівництво в іншу зону.

Вирішенням цієї проблеми, на мою думку, є збільшення норм відводу земель для аеропортів. Вважаю, це не буде суперечити головному принципу

національного законодавства з приводу пріоритетного становища земель сільськогосподарського призначення. Оскільки існуючих аеропортів в Україні не так багато, а спорудження нових не передбачається, то збільшення таких норм не вплине на розподіл земель і не зменшить кількість земель інших категорій, зокрема і земель сільськогосподарського призначення. І в свою чергу зменшить потребу у викупі земель для суспільних потреб, що в будь-якому разі займає певний час і деякою мірою все-таки є обмеженням земельних прав громадян. На нашу думку, норми відводу земель для аеропортів (прийняті 36 років тому) підлягають перегляду та оновленню ще й з тієї причини, що технічні характеристики літаків змінюються внаслідок науково-технічного прогресу, збільшується кількість пасажирів та вантажів, що можуть бути перевезені, а отже і збільшується навантаження на землі аеродромів.

Навколо аеропорту землі повинні бути зарезервовані під його розвиток. Це передбачено Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року. В проекті Повітряного кодексу за № 2373 передбачено, що органи місцевої виконавчої влади на базі затверджених у встановленому порядку планів перспективного розвитку аеропортів на довгостроковий період зобов'язані резервувати землі, які необхідні для розвитку аеропортів та аеродромів. Нині в Європі аеропорти перетворюються на крупні інфраструктурні комплекси, де є і офіси, і центри дозвілля, і готелі. Туди їздять не тільки, щоб прилетіти і відлетіти, а і щоб піти в кіно, відвідати торгові комплекси, сходити в ресторан – такі влаштовані аеропорти, наприклад, Германії. Зараз аеропорт Бориспіль – достатньо відособлене підприємство, яке в основному забезпечує тільки основні функції по обслуговуванню пасажирів і літаків. Нинішні проекти, коли їх завершать і з'єднають між собою, багато в чому наблизять Бориспіль до європейських аеропортів. Керівництво аеропорту стверджує, що розвитку аеропорту обмеженість території – адже всі ці торгово-розважальні і офісні комплекси потрібно десь будувати.

Перші законодавчі акти щодо резервування земель в Україні були прийняті на початку 1990-х років та стосувались резервування цінних для заповідання природних територій та об'єктів до прийняття у встановленому порядку рішень про організацію чи оголошення територій та об'єктів природно-заповідного фонду і виділення необхідних для цього коштів з метою недопущення їх знищення або руйнування в результаті господарської діяльності, а також резервування земель сільськогосподарського призначення. П. Ф. Кулинич вважає, що резервування земель являє собою діяльність уповноважених органів влади щодо визначення на перспективу зміни цільового призначення земель, що резервуються, з метою забезпечення їх використання для інших потреб або для їх перерозподілу на користь інших категорій осіб, а також вважає за доцільне прийняття Закону України «Про резервування земель» [139, с. 15]. На ті часи в інших сферах використання земель їх резервування не могло проводитись, оскільки не було передбачено законодавством. На сьогодні резервування земель застосовується в таких сферах як будівництво автомобільних шляхів, готелів та ін.

Науковці в галузі земельного права наголошують також на проблемі неоднозначності щодо порядку затвердження нормативів у галузі охорони земель. Так, відповідно ст. 29 ЗУ «Про охорону земель» нормативні документи в галузі охорони земель розробляються, затверджуються, перевіряються і переглядаються в порядку, встановленому ЗУ «Про стандартизацію» (тобто, очевидно, центральним органом виконавчої влади з питань стандартизації та технічними комітетами зі стандартизації). При цьому, у ст. 30 прямо зазначається, що «нормативи в галузі охорони земель та відтворення родючості ґрунтів встановлює Кабінет Міністрів України, а ст. 16 Закону відносить «розроблення та затвердження відповідно до закону нормативно-правових актів, державних стандартів, норм і правил у галузі охорони земель» до повноважень центрального органу виконавчої влади з питань земельних ресурсів. Проблемою в даній сфері являється також і те, що більша частина наявних нормативних документів в галузі охорони земель

розроблялися на базі досягнень радянської науки періоду 1960–1980 років, а тому в них знайшов своє втілення затратно-екстенсивний підхід щодо організації землекористування. Для виправлення вказаних недоліків необхідно кардинально удосконалити організаційно-правове забезпечення процедур розробки, затвердження, перевірки і перегляду нормативів у галузі охорони земель на рівні національних стандартів, а також необхідно розробити Концепцію нормування та стандартизації у галузі охорони земель [140, с. 181–183].

Землеустрій як функція державного управління земельними ресурсами становить сукупність організаційно-правових, соціально-економічних та екологічних заходів, спрямованих на забезпечення встановлення меж території адміністративно-територіальних утворень, меж охоронних зон, місцевостей, меж дії обмежень прав на землю та меж земельних ділянок.

Зміст землеустрою полягає у: 1) встановленні (відновленні) на місцевості меж адміністративно-територіальних утворень, землеволодінь і землекористувань; 2) розробці загальнодержавних і регіональних програм використання та охорони земель; 3) складання схем землеустрою, розроблення техніко-економічних обґрунтувань використання та охорони земель відповідних адміністративно-територіальних утворень; 4) обґрунтування встановлення меж територій з особливими природоохоронними, рекреаційними та заповідними режимами; 5) складання проектів впорядкування існуючих землеволодінь і землекористувань та створення нових; 6) складання проектів відведення земельних ділянок; 7) встановлення в натурі (на місцевості) меж земельних ділянок; 8) підготовку документів, що посвідчують право власності або право користування землею; 9) складання проектів землеустрою, що забезпечують еколого-економічне обґрунтування сівозмін, упорядкування угідь, а також розроблення заходів щодо охорони земель; 10) розроблення іншої землевпорядної документації, пов'язаної з використанням та охороною земель; 11) здійснення авторського нагляду за виконанням проектів з

використання та охорони земель; 12) проведення топографо-геодезичних, картографічних, ґрунтових, геоботанічних та інших обстежень і розвідувань земель.

Наказом Державного комітету України із земельних ресурсів було створено спільну робочу групу Держкомзему і державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Створення групи сприятиме аеропорту в проведенні інвентаризації та розробці технічної документації із землеустрою щодо оформлення земельних ділянок в постійне користування, а також у вирішенні інших питань, пов'язаних із врегулюванням земельних відносин і захистом державних інтересів. До цієї роботи будуть залучені головний і регіональні науково-дослідні та проектні інститути землеустрою. В рамках реалізації Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 року і заходів щодо підготовки до Євро-2012 повноцінна реалізація права постійного користування земельними ділянками значно підвищить інвестиційну привабливість аеропорту.

Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року передбачено проведення інвентаризації земель авіаційного транспорту. Відповідно до ст. 35 ЗУ «Про землеустрій» інвентаризація земель проводиться з метою встановлення місця розташування об'єктів землеустрою, їхніх меж, розмірів, правового статусу, виявлення земель, що не використовуються, використовуються нерационально або не за цільовим призначенням, виявлення і консервації деградованих сільськогосподарських угідь і забруднених земель, встановлення кількісних і якісних характеристик земель, необхідних для ведення державного земельного кадастру, здійснення державного контролю за використанням та охороною земель і прийняття на їх основі відповідних рішень органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування [141].

Важливими чинниками, що ускладнюють вирішення проблем ефективного використання земель, є його сучасний стан. Як встановлено



затвердженою Верховною Радою України Генеральною схемою планування її території використання території України характеризується значними диспропорціями, зокрема наявністю значних територій, використання яких законодавчо обмежується та вимагає спеціально охоронного режиму господарювання (території транспорту). Разом з цим за розрахунками Ради по вивченню продуктивних сил АН України, для повного забезпечення населення країни продовольством за науково-обґрунтованими нормами та експортних поставок достатньо 70 відсотків наявної ріллі. Тобто може бути вивільнено для інших потреб до 10 млн. га земель, що майже у 1,5 рази перевищує існуючу територію населених пунктів України [56, с. 11].

Державний земельний кадастр є функцією державного управління земельним фондом, за допомогою якої держава також здійснює вплив на процес забезпечення раціонального використання та охорони земельних ресурсів. Державний земельний кадастр є історичним явищем і характеризується довгим періодом свого розвитку. На ранніх етапах до нього включались, головним чином відомості про площі земельних угідь, тобто дані обліку кількості земель. З розвитком земельних відносин виникла необхідність здійснювати облік земельних угідь за якістю [142, с. 96].

Відповідно до ст. 26 проекту Закону України «Про державний земельний кадастр», ведення державного земельного кадастру забезпечується шляхом внесення до відомостей державного земельного кадастру даних про межі адміністративно-територіальних одиниць, земельних ділянок, про правовий режим земель та нерухомого майна, площі, місцезнаходження, якісну і кількісну характеристики, грошову оцінку та вартість земель на підставі даних документації з землеустрою, відомостей, поданих власниками і користувачами, в тому числі орендарями земельних ділянок, результатів проведення землевпорядних, топографо-геодезичних, картографічних робіт, ґрунтових, геоботанічних, містобудівних, радіологічних та інших обстежень і розвідувань, технічної документації з грошової оцінки земель, а також виконанням робіт,

пов'язаних з обліком кількості та якості земель, кадастрового зонування території [143].

Порядок ведення державного земельного кадастру встановлений Положенням про порядок ведення державного земельного кадастру, затверджений постановою Кабінету Міністрів України [144]. Державний земельний кадастр включає дані реєстрації права власності, права користування землею та договорів на оренду землі, обліку кількості та якості земель, бонітування ґрунтів, зонування територій населених пунктів, економічної та грошової оцінки земель. Облік земель за кількістю здійснюється за землевласниками і землекористувачами. При цьому виділяються: землі в межах населених пунктів; землі за межами населених пунктів; землі за категоріями; землі за формами власності; зрошувані й осушені землі; землі, що надані в тимчасове користування, зокрема на оренди; землі, що оподатковуються та землі, що не оподатковуються.

Суттєвим доробком діючого законодавства, як вказує Т. М. Гапотченко, є те, що передбачається здійснення якісного обліку як сільськогосподарських земель, так і земель несільськогосподарського призначення. Раніше існувала помилкова думка про те, що в промисловості, на транспорті відомості про якість ґрунтів не мають виробничого значення, тому тут немає потреби такого обліку. Вважалося, що землі промисловості, транспорту, зв'язку, оборони, оздоровчого та іншого несільськогосподарського призначення виступають як просторовий базис для розміщення промислових підприємств, транспортних шляхів сполучення, зон відпочинку й оздоровлення населення і можуть обліковуватися за скороченою формою. Проте, на думку вченої, обліку повинні підлягати не тільки «забруднені» землі, а й об'єкти, які є джерелом цього забруднення. З цього приводу в Законі України «Про охорону навколишнього природного середовища» міститься ст. 24, відповідно до якої об'єкти, що шкідливо впливають або можуть вплинути на стан навколишнього природного середовища, види та кількість шкідливих речовин, що потрапляють у

навколишнє природне середовище, види й розміри шкідливих фізичних та біологічних впливів на нього підлягають державному обліку. Підприємства, установи та організації проводять первинний облік у галузі охорони навколишнього природного середовища і безплатно подають відповідну інформацію органам, що ведуть державний облік у цій галузі [45, с. 154].

В. В. Тишковець пропонує провести кількісний та якісний облік всіх земельних угідь України в системі Державного Земельного кадастру на основі міжнародних стандартів по визначенню кількісних та якісних рівнів забруднення ґрунтів. Для цього на національному рівні треба розробити чітку адаптовану систему моніторингу загальноекономічного стану земельних угідь, завдяки якій у разі екологічного забруднення території можна було б виявити конкретні показники рівнів забруднення і відповідні суми відшкодувань як окремим землевласникам (землекористувачам) нашої країни на локальному і регіональному рівнях, так і державі в цілому, при нанесенні екологічних, еколого-економічних збитків з боку інших країн. При цьому кошти від цих збитків повинні бути спрямовані на поліпшення екологічного стану земельних угідь [145].

Постановою Кабінету Міністрів України від 2 грудня 1997 р. було затверджено Програму створення автоматизованої системи ведення державного земельного кадастру [146] Програмою передбачено комплекс заходів, спрямованих на автоматизацію інформаційно-технологічних процесів, пов'язаних з оперативним веденням і використанням даних державного земельного кадастру. Для створення та функціонування цивілізованого ринку землі необхідно було істотно вдосконалити існуючу на той час вітчизняну практику проведення земельно-кадастрових робіт шляхом розвитку нормативно-технічної бази і впровадження автоматизованої системи ведення державного земельного кадастру, що дало б змогу підвищити ефективність управління земельними ресурсами.

Центр державного земельного кадастру був створений ще у 1998 році і основним його завданням було і залишається саме створення

автоматизованої системи ведення державного земельного кадастру, та щоб бути рентабельним державне підприємство на нинішньому етапі має займатися виробництвом – виконувати землевпорядні, геодезичні, землеоціночні та інші роботи. Одним із основних завдань Центру ДЗК є її реєстрація земельних ділянок. Генеральний директор державного підприємства «Центр державного земельного кадастру» Олександр Філатов повідомив, що останнім часом робота по створенню АС ДЗК активізувалася як з боку Держкомзему, так і з боку державного підприємства. У 2010 році заплановано провести відповідні тендерні закупівлі щодо придбання обладнання, на яке буде ставитися система. Сама ж автоматизована система, як передбачено проектом Світового банку, буде розроблятися до 2012 року. Кінцевим етапом створення АС ДЗК буде забезпечення захисту інформації від несанкціонованого втручання. Системою передбачаються різні рівні доступу до інформації окремих категорій користувачів (представників органів влади та місцевого самоврядування, фізичних та юридичних осіб тощо) [147].

Сучасний державний земельний кадастр України характеризується значною кількістю проблем, що пов'язані із невизначеністю правового статусу земельно-кадастрових відомостей та порядку ведення кадастру, недостатньою достовірністю та повнотою існуючої земельно-кадастрової інформації, майже повною відсутністю реєстраційних даних щодо обмежень у використанні земель, недостатньою автоматизацією та інформатизацією кадастрово-облікових процедур, відсутністю документального статусу у електронних кадастрових даних [148].

Державна реєстрація прав на землю – офіційне визнання і підтвердження державою фактів виникнення, переходу або припинення прав власності, користування, зокрема права оренди землі, їх обмежень, земельних сервітутів тощо, що супроводжується внесенням даних про зареєстровані права до Державного реєстру речових прав на нерухоме майно та їх обмежень. З прийняттям Закону України «Про державну реєстрацію речових

прав на нерухоме майно та їх обмежень» 1 липня 2004 р. в нашій державі діє єдиний Державний реєстр, який базується на державному обліку земельних ділянок усіх форм власності та розташованого на них іншого нерухомого майна, реєстрації речових прав на об'єкти нерухомого майна, їх обмежень та правочинів щодо нерухомого майна [149]. Вчені в галузі земельного права надали схвальну оцінку даному нормативно-правовому акту. Зокрема, П. Ф. Кулинич зазначає, що в цьому законі знайшли відображення положення, які дістали назву «принципів одного вікна». Такі положення полягають в наступному. По-перше, в основі закріпленої в Законі системи державної реєстрації прав на нерухоме майно покладено принцип єдності, нерозділеності нерухомості як об'єкта прав, що підлягатимуть державній реєстрації. Цей принцип закріплюється у новому Цивільному кодексі України і полягає в тому, що земельна ділянка та пов'язане із нею майно, яке не можна відділити від ділянки без завдання істотної шкоди цьому майну (будівлі, споруди тощо), охоплюються поняттям «нерухомості» або «нерухоме майно». По-друге, згідно із новим Законом, державна реєстрація прав на нерухоме майно (включаючи права на всі види нерухомості) здійснюватиметься за єдиними правилами і у єдиному державному реєстрі. По-третє, у Законі України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обмежень» знайшов відображення і принцип «одного вікна», який передбачає створення єдиної системи спеціалізованих державних органів, котрі здійснюватимуть державну реєстрацію прав на нерухоме майно [150, с. 38].

Основними завданнями державного контролю за використанням та охороною земель є забезпечення додержання органами державної влади, органами місцевого самоврядування, фізичними та юридичними особами земельного законодавства України; забезпечення державної політики у сфері охорони та раціонального використання земель; запобігання порушенням законодавства України у сфері використання та охорони земель, своєчасне виявлення таких порушень і вжиття заходів щодо їх усунення [151].

О. А. Вівчаренко пропонує визначати поняття державного контролю за охороною земель як передбачений законами України вид діяльності державного органу, який полягає в одержанні інформації, її аналізі, здійсненні у визначних законом формах засобів реагування, задля запобігання та припинення порушення Конституції, Законів України в сфері земельних відносин та притягнення осіб до правової відповідальності за їх порушення. Причому вказаний автор вважає за необхідне розмежування понять «контроль за використанням» та «контроль за охороною» земель, а також зазначити в ст. 188 ЗК, що державний контроль за використанням та охороною земель обов'язково здійснюється кожним органом державної влади при реалізації повноважень в сфері земельних відносин [152, с. 425].

С. І. Хом'яченко зазначає, що ст. 10 ЗУ «Про державний контроль за використанням та охороною земель» передбачає невиправдано великі повноваження державних інспекторів з використання та охорони земель Держкомзему України в сфері здійснення державного контролю, до яких слід віднести права «безперешкодно відвідувати підприємства», «викликати громадян для пояснень» тощо [86, с. 10]. Процедура контрольної діяльності у галузі використання та охорони земель повинна включати такі стадії: 1) організаційно-підготовча; 2) перевірки фактичних обставин, їх аналізу та ухвалення юридично значущого рішення за результатами поведеного контролю; 3) виконання та перевірка рішень контрольних органів.

Самоврядний і державний контроль у галузі використання і охорони земель мають спільне походження. Вони являють собою реалізацію земельних інтересів українського народу – через діяльність двох гілок публічної влади – органів державної влади і органів місцевого самоврядування. Якщо державний контроль виражає державні інтереси, тобто інтереси всього народу нашої країни, то самоврядний контроль покликаний захищати інтереси конкретних територіальних громад у сфері раціонального використання та охорони земель.

Самоврядний контроль за використанням та охороною земель – це сукупність здійснюваних органами місцевого самоврядування організаційно-правових заходів, спрямованих на виявлення стану використання земель комунальної власності та вжиття заходів щодо виконання юридичними і фізичними особами, які використовують землі комунальної власності на праві постійного користування та праві оренди, вимог законодавства про раціональне використання і охорону земель, а також вжиття заходів до припинення земельних правопорушень.

Україна підписала та ратифікувала 1999 року Орхуську конвенцію «Про доступ до інформації, участь громадськості в процесі прийняття рішень і доступ до правосуддя з питань, що стосуються навколишнього середовища». Наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища затверджено Положення про участь громадськості у прийнятті рішень у сфері охорони довкілля. Відведення території для будівництва та реконструкції аеродромів і аеропортів, будівництво, реконструкція та експлуатація аеродромів і аеропортів допускаються в порядку, передбаченому чинним законодавством України. Участь громадян у погодженні питань будівництва, реконструкції та експлуатації аеродромів і аеропортів визначається законодавством України (ст. 39) [34].

Громадський земельний контроль – діяльність громадян та їх об'єднань, наділених відповідними повноваженнями, спрямована на перевірку дотримання земельного законодавства державними органами, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності, громадянами, а також на попередження, виявлення й усунення правопорушень [86]. С. І. Хом'яченко обґрунтовує висновок про те, що громадських інспекторів з використання та охорони земель доцільно затверджувати на сесіях відповідних рад, оскільки за своєю юридичною природою громадський та самоврядний контроль є спорідненими. На нашу думку, це було б невірним, оскільки громадські інспектори мають своїм завданнями контролювати саме органи місцевого

самоврядування на предмет дотримання земельного законодавства, а таким чином вони стають ніби залежними від органів місцевого самоврядування.

В. І. Семчик наголошує, що контроль – одна з найважливіших функцій державного регулювання і управління і один з основних способів забезпечення дієвості земельного законодавства, його реалізації всіма суб'єктами відповідної діяльності, захисту земельних прав громадян. Без земельного контролю фактично неможливо оцінити ефективність дії земельного законодавства та забезпечити гарантію земельних прав громадян. Земельна реформа в Україні здійснюється хаотично-шоковим, директивним методом. Все це призвело до того, що на українських землях виникають різноманітні негативні явища, формується корупційне середовище. Саме тому багато злочинів і правопорушень вчиняються у сфері земельних відносин. При цьому законодавство не спрямовує діяльність органів державного контролю на боротьбу з порушеннями земельного законодавства [153, с. 11, 14].

М. В. Шульга зазначає, що ситуація, яка склалася з державним контролем у сфері використання та охорони земель, свідчить про те, що за наявності детальної правової регламентації відповідних відносин, яка здійснюється переважно на законодавчому рівні, його ефективність недостатньо висока. Регулярні перевірки уповноваженими органами дотримання земельного законодавства та виявлення великої кількості земельних правопорушень не завжди пов'язані з належним ступенем досягнення цілей і завдань контролю. Серед основних завдань державного земельного контролю виокремлюється попереджувальна діяльність, пов'язана з необхідністю запобігання погіршення стану не лише землі, а й інших природних ресурсів, а отже, – довкілля в цілому [154, с. 34–35].

Справляння плати за землю. Згідно з вимогами законодавства власники землі і землекористувачі, крім орендарів, сплачують плату за землю у вигляді земельного податку. За земельні ділянки, надані в оренду, стягується орендна плата, розмір якої встановлюється за угодою сторін в договорі оренди.



Підприємства промисловості, транспорту (крім залізничного), зв'язку та іншого призначення за загальним правилом сплачують земельний податок з розрахунку 5 % від грошової оцінки площі ріллі в області [155]. Платники податків за землі авіаційного транспорту стверджують, що податкова ставка є занадто високою на сьогоднішній день і непомірною. Тому, можливо, варто було передбачити податкові пільги щодо сплати податку на землю авіаційним підприємствам на період реконструкції та оновлення матеріально-технічної бази. Прогресивним в цьому напрямку є проект Податкового кодексу України, де в п. 15.1.9) Розділу XIII зазначено, що від сплати податку звільняються: підприємства, установи, організації, громадські організації фізкультурно-спортивної спрямованості, у тому числі аероклуби та авіаційно-спортивні клуби Товариства сприяння обороні України, – за земельні ділянки, на яких розміщені спортивні споруди, що використовуються для проведення всеукраїнських, міжнародних змагань та навчально-тренувального процесу збірних команд України з видів спорту та підготовки спортивного резерву, бази олімпійської та параолімпійської підготовки, перелік яких затверджується Кабінетом Міністрів України за умови спрямування відповідних сум земельного податку на розвиток фізичної культури і спорту за напрямками і в порядку, визначеними Кабінетом Міністрів України [156].

Вченими в галузі земельного права виділяється багато проблем з приводу державного управління землями. Зокрема, не здійснюється моніторинг земель, не встановлений порядок ведення державного земельного кадастру, відсутня система реєстрації прав на нерухоме майно, що унеможливорює ефективне гарантування прав на землю та дієвий державний контроль за використанням та охороною земель. Надзвичайно недосконалим залишається землевпорядне забезпечення проведення земельної реформи, яке звелось до розробки проектів відведення при наданні земельних ділянок та оформлення правовстановлюючих документів на земельні ділянки, внаслідок

чого практично втрачений науково-технічний потенціал землеустрою, практично повністю деградувала землевпорядна наука.

Проведена в державі земельна реформа, мала своїм головним наслідком лише соціалізацію землі – її перерозподіл між населенням. При цьому при проведенні реформи було знехтуване значення землі як ресурсу територіального розвитку продуктивних сил та базисного компоненту довкілля, що в сучасних умовах стало причиною виникнення низки кризових явищ економічного та екологічного характеру у землекористуванні, складність вирішення яких істотно ускладнюється відносинами власності [157].

### **2.3. Відповідальність за порушення законодавства щодо земель авіаційного транспорту**

Питання юридичної відповідальності у сфері земельних правовідносин досліджували такі вчені: Г. І. Балюк, А. Берлач, С. Л. Гоштинар, С. А. Диптан, О. В. Ізмайлов, П. Ф. Кулинич, Г. К. Лоїк, О. С. Мірошніченко, І. І. Нестеренко, Ю. С. Петлюк, А. М. Шульга та інші.

Найважливішим елементом правового забезпечення раціонального використання та охорони земель, захисту прав та законних інтересів власників землі, землекористувачів є застосування правових засобів впливу, спрямованих на усунення порушень земельного законодавства і припинення їх проявів у майбутньому, відновлення порушеного права та притягнення винних у вчиненні земельних правопорушень до юридичної відповідальності. За порушення земельного законодавства винні особи можуть бути притягнені до дисциплінарної, цивільної, адміністративної та кримінальної відповідальності.

За часів Радянського Союзу до прийняття Основ земельного законодавства питання юридичної відповідальності в земельному праві вивчались в основному в плані охорони права державної власності на землю

та права землекористування. Після прийняття Основ земельного законодавства, в яких містився спеціальний розділ про відповідальність за порушення земельного законодавства, така відповідальність була визнана як самостійний і особливий інститут земельного права. Так, О. В. Ізмайлов стверджував, що традиційні види відповідальності не можуть в повній мірі забезпечити охорону земельних відносин. Автор вважав, що існує самостійний вид юридичної відповідальності – земельно-правова відповідальність, яка безпосередньо передбачена земельним законом і має свої, лише їй притаманні особливості, і підкреслював, що в сфері земельних відносин найбільш ефективними є ті заходи, що безпосередньо впливають на ці відносини. Під земельно-правовою відповідальністю варто розуміти застосування державою правових санкцій, безпосередньо передбачених земельним законодавством, до правопорушника, в результаті чого останній зазнає обмежень земельно-правового характеру [158, с. 7].

Відповідно до ст. 11 ЗУ «Про транспорт» відповідальність за утримання в належному стані земель, наданих у користування підприємствам і організаціям транспорту, і використання їх за цільовим призначенням покладається на керівників (власників) цих підприємств, установ, організацій. Відповідно до ст. 90 Повітряного кодексу пасажир, замовник або працівник авіації за порушення, невиконання або неналежне виконання правил, вимог та норм, що регламентують повітряні перевезення та авіаційні роботи, а також порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища, несуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Підставою для застосування заходів впливу та притягнення до юридичної відповідальності є вчинення земельного правопорушення, яке передбачає винну протиправну дію або бездіяльність. І. І. Нестеренко обґрунтував висновок, що дійсно існує група специфічних – земельних правопорушень, що характеризуються особливостями не одного, а декількох ознак складу, серед яких головними є об'єкт протизаконного посягання та

наслідки, що наступили в результаті скоєння земельного правопорушення. Разом з тим земельні правопорушення можуть перетворюватися в змішані земельно-кримінальні, земельно-адміністративні, земельно-цивільні та земельно-дисциплінарні. Тим не менше, у всіх випадках порушення земельних правовідносин визначаючими є найбільш загальні земельні властивості (ознаки) правопорушень [159, с. 8].

Суб'єктами земельних правопорушень можуть бути громадяни, юридичні і посадові особи незалежно від форми власності і підпорядкованості. На мою думку, важливим є доповнення кола суб'єктів земельних правопорушень таким суб'єктом як держава, державні органи. Оскільки в Конституції України вказано, від імені Українського народу землями розпоряджаються державні органи, то і відповідальність можуть нести теж державні органи. Тим більше, що основна частина земельних правопорушень, як зазначають спеціалісти та підтверджують результати перевірок, здійснюється державними органами та їх посадовими особами.

Суб'єктами земельних правопорушень в сфері земель авіаційного транспорту можуть виступати аеропорти та аеродроми як суб'єкти господарювання, їх працівники та посадові особи, власники та користувачі суміжних земель, державні органи та їх посадові особи, юридичні особи, що надають послуги аеропортам та аеродромам, зокрема в сфері будівництва, а також треті особи, які не пов'язані з роботою аеропортів та аеродромів, але претендують на їх земельні ділянки. Для обслуговування діяльності авіаційного транспорту виділяються значні земельні масиви, які останнім часом викликають великий інтерес впливових осіб. Тому відомі випадки спроб незаконно заволодіти землями аеропортів та аеродромів. Проведення в Україні Євро-2012 привернуло увагу державних органів до правового врегулювання питань набуття та використання земель авіаційного транспорту. Під контролем правоохоронних та інших державних органів кількість земельних правопорушень та спроб їх вчинення поступово зменшуються. Зокрема, за даними перевірок Державної екологічної інспекції

та Державної інспекції з контролю за використанням та охороною земель у якості об'єктів правопорушень землі авіаційного транспорту стали фігурувати менше.

Об'єктом земельних правопорушень є земельний правопорядок, права і законні інтереси власника землі, землекористувачів, орендарів, а також інтереси Українського народу.

Суб'єктивна сторона земельного правопорушення характеризується обов'язковою наявністю вини, що може виявлятися у формі прямого наміру (навмисне самовільне захоплення земельної ділянки) або у формі недбалості (нераціональне використання землі).

Об'єктивна сторона земельного правопорушення полягає у протиправності поведінки, порушенні вимог земельного законодавства.

За часів Радянського Союзу виділяли три групи земельних правопорушень:

- 1) незаконні угоди з землею (купівля-продаж, застава, заповідання, дарування та оренда землі);
- 2) самовільне заняття земельної ділянки та самовільне будівництво;
- 3) правопорушення, пов'язані з порушенням вимог раціонального використання землі [15].

Професор А. І. Берлач кваліфікує правопорушення у сфері використання та охорони земель за такими напрямками:

а) зловживання посадовими особами органів державної влади та керівниками сільськогосподарських підприємств у процесі розподілу земельних ділянок і паїв;

б) неналежне виконання своїх обов'язків службовими особами місцевих органів виконавчої влади, управлінь архітектури та містобудування у галузі управління земельним фондом;

в) зловживання голів міських і селищних рад та прийняття ними рішень щодо розподілу і використання земельних ділянок, які не належать до їх компетенції;

г) умисне заниження посадовими особами орендної плати за землю;

д) самовільне зайняття земельних ділянок та їх виділення на окремих територіях України;

е) незаконне заволодіння землями фізичними та юридичними особами;

є) порушення представниками місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування порядку розгляду звернень громадян при вирішенні питань щодо земельного законодавства [160, с. 220–233].

Ю. С. Петлюк вважає, що правопорушення у сфері земельних відносин можуть бути двох видів. Перший вид неправомірних дій становлять порушення суб'єктивних прав землевласників та землекористувачів. До їх числа належать: самовільне зайняття земельних ділянок; розміщення, проектування, будівництво, введення в дію об'єктів, які негативно впливають на стан земель, тощо. Іншого виду неправомірні діяння не порушують безпосередньо суб'єктивних прав власників земельних ділянок та землекористувачів, але є порушеннями земельного правопорядку в цілому. На відміну від порушень першого виду, порушення земельного правопорядку можуть бути як у формі дії, так і у формі бездіяльності. До числа таких земельних правопорушень можуть бути віднесені: невиконання вимог щодо використання земель за цільовим призначенням; знищення межових знаків; самовільне відхилення від проектів землеустрою тощо [1, с. 126–127].

На думку П. Ф. Кулинич, всі земельні правопорушення можна об'єднати у дві групи:

1) земельно-правові правопорушення, позбавлені екологічного забарвлення і не пов'язані із заподіянням шкоди землі як складовій навколишнього природного середовища;

2) земельні правопорушення, скоєння яких пов'язане із заподіянням шкоди землі та які водночас є екологічними правопорушеннями [10, с. 372].

Що ж стосується юридичної відповідальності як елемента правового режиму земель авіаційного транспорту, то остання класифікація правопорушень є найбільш доречною. Так, на мою думку, правопорушення в

сфері використання та охорони земель авіаційного транспорту України можна розділити на дві групи: 1) правопорушення, об'єктом яких є земля як природний об'єкт; 2) правопорушення, об'єктом яких виступають права на землі авіаційного транспорту України. До першої групи можна віднести дії чи бездіяльність осіб, які спричинили забруднення земель авіаційного транспорту України. До другої групи правопорушень можна віднести самовільне захоплення земель авіаційного транспорту чи використання без належно оформленої документації.

Відповідно до ст. 211 ЗК громадяни та юридичні особи несуть цивільну, адміністративну або кримінальну відповідальність за такі порушення: 1) укладення угод з порушенням земельного законодавства; 2) самовільне зайняття земельних ділянок; 3) псування сільськогосподарських угідь та інших земель, їх забруднення хімічними та радіоактивними речовинами і стічними водами, засмічення промисловими, побутовими та іншими відходами; 4) розміщення, проектування, будівництво, введення в дію об'єктів, що негативно впливають на стан земель; 5) невиконання вимог щодо використання земель за цільовим призначенням; 6) порушення строків повернення тимчасово займаних земель або невиконання обов'язків щодо приведення їх у стан, придатний для використання за призначенням; 7) знищення межових знаків; 8) приховування від обліку і реєстрації та перекручення даних про стан земель, розміри та кількість земельних ділянок; 9) не проведення рекультивациі порушених земель; 10) знищення або пошкодження протиерозійних і гідротехнічних споруд, захисних насаджень; 11) невиконання умов знімання, збереження і нанесення родючого шару ґрунту; 12) самовільне відхилення від проектів землеустрою; 13) ухилення від державної реєстрації земельних ділянок та подання недостовірної інформації щодо них; 14) порушення строків розгляду заяв щодо відведення земельних ділянок. Фактично всі ці правопорушення можуть мати місце в процесі використання та охорони земель авіаційного транспорту.

В. І. Семчик наголошує, що Земельний кодекс України визначає лише загальний зміст правопорушення, не торкаючись його складу. Оцінюючи конкретне правопорушення, з метою відкриття провадження щодо юридичної відповідальності уповноважена особа (потерпілий, посадова особа, адміністративний орган, орган досудового слідства, суд) повинна дати правову оцінку кожного з елементів складу правопорушення і зробити висновок, нормами якої галузі права передбачена юридична відповідальність [161, с. 8].

Адміністративна відповідальність в галузі земельних відносин – це застосування уповноваженими на те державними органами санкцій, передбачених адміністративно-правовою нормою, до осіб, які порушили вимоги земельного законодавства. Л. Мілімко пропонує наступне визначення: адміністративна відповідальність у сфері земельних відносин – це специфічне реагування держави, спрямоване на захист земельних відносин шляхом виконання суб'єктом, який вчинив адміністративний проступок, примусово застосованих до нього заходів впливу спеціально уповноваженими органами чи посадовими особами за процедурою, визначеною КУпАП чи іншими законодавчими актами [162, с. 38].

Ю. А. Краснова виділяє такі основні групи адміністративних правопорушень в галузі авіації: 1) у сфері порушення правил використання природних ресурсів в галузі авіації; 2) у сфері порушення вимог екологічної безпеки в галузі авіації, в тому числі у сфері порушення вимог поведіння з небезпечними речовинами (вантажами) та відходами в означеній сфері. Крім того, вчена звертає увагу на низьку ефективність застосування адміністративної відповідальності за екологічні правопорушення в галузі авіації, яка пов'язана з відсутністю практики виявлення таких правопорушень та у відносно низьких сумах штрафів, які не відповідають сучасним реаліям [75, с. 14].

В Кодексі України про адміністративні правопорушення передбачено такі підстави притягнення до адміністративної відповідальності: 1) псування



сільськогосподарських та інших земель, забруднення їх хімічними і радіоактивними речовинами, нафтою і нафтопродуктами, неочищеним стічними водами, виробничими та іншими відходами, а також невжиття заходів по боротьбі з бур'янами; 2) використання земель не за цільовим призначенням, невиконання природоохоронного режиму використання земель, розміщення, проектування, будівництво, введення в дію об'єктів, які негативно впливають на стан земель, неправильна експлуатація, знищення або пошкодження протиерозійних гідротехнічних споруд та захисних лісонасаджень; 3) самовільне зайняття земельної ділянки; 4) приховування або перекручення даних земельного кадастру; 5) несвоєчасне повернення тимчасово займаних земель або не приведення їх у стан, придатний для використання за призначенням; 6) самовільне відхилення від проектів внутрігосподарського землеустрою; 7) знищення межових знаків; 8) незаконне використання земель державного лісового фонду; 9) знищення або пошкодження полезахисних лісових смуг та захисних лісових насаджень; 10) пошкодження сінокосів і пасовищних угідь на землях державного лісового фонду [163].

Серед всіх заходів адміністративної відповідальності за правопорушення в сфері земельних відносин застосовується згідно з КпАП України тільки штраф. О. С. Мірошніченко підкреслює, що ст. 148 ЗК України передбачає конфіскацію земельної ділянки із зазначенням лише того, що вона може мати місце виключно за рішенням суду у випадках, обсязі та порядку, встановлених законом. Проте безпосередньо ЗК України не встановлено підстави, розмір та порядок конфіскації земельних ділянок, отже не конкретизовано, про яку конфіскацію йде мова: адміністративне стягнення, кримінальне покарання чи захід цивільної відповідальності. КпАП передбачає 7 складів адміністративних проступків. Аналіз ЗК України та КпАП України дозволяє виявити розбіжності як у переліках порушень земельного законодавства, за які наступає адміністративна відповідальність, так і у формулюванні самих складів правопорушень. Наприклад, КпАП не

передбачає адміністративну відповідальність за приховування від обліку, реєстрації та перекручення даних про стан земель, натомість він містить статтю, якою передбачена відповідальність за приховування або перекручення даних земельного кадастру [164, с. 13].

На думку С. Л. Гоштинара, необхідно встановити в Кодексі України про адміністративні правопорушення адміністративну відповідальність відносно власників земельних ділянок, землекористувачів, в тому числі орендарів, за ненадання відомостей про якісні і кількісні зміни земельної ділянки відповідним органам з метою забезпечення принципу достовірності земельно-реєстраційної системи.

Вказане положення прямо відноситься і до вдосконалення системи ведення державного земельного кадастру з погляду забезпечення принципу актуальності кадастрових відомостей. Як показує практика, багато господарюючих суб'єктів не подають відомості про наявність і використання земель і не ведуть статистичну звітність. Даний склад правопорушення повинен стосуватися і посадових осіб органів державної влади та місцевого самоврядування, від рішення яких багато в чому залежить юридична доля земельної ділянки. Крім того, з метою забезпечення принципів відкритості кадастрових відомостей і безперервності внесення характеристик земельних ділянок, стосовно посадових осіб, що безпосередньо здійснюють ведення державного земельного кадастру, варто встановити, як адміністративні правопорушення нищевказані склади:

- не включення або несвоєчасне включення інформації в державний земельний кадастр;

- порушення строків надання зацікавленим особам інформації, що міститься в державному земельному кадастрі (крім відомостей, що відносяться до категорії обмеженого доступу) з одночасним залученням до дисциплінарної відповідальності [165, с. 151–152].

Початок 1990-х років поставив керівників цивільної авіації перед серйозним вибором шляхів подальшого розвитку галузі. Відсутність досвіду

міжнародних ринкових відносин і бажання збагатитись за рахунок держави не дозволили створити чіткої програми розвитку української цивільної авіації, а отже, призвели до численних помилок і промахів. Перехід до ринкових відносин було замінено стосунками на рівні базару, в радянському розумінні цього слова. І почалося роздрібнення української авіації, створення численних авіакомпаній без серйозного фінансового і матеріального потенціалу.

Відповідно до Довідки «Про результати здійснення державного контролю за використанням і охороною земель у першому півріччі 2006 року» основним порушенням вимог земельного законодавства при використанні земель транспорту залишається використання земельних ділянок без правовстановлюючих документів. Так, наприклад, у Полтавській області ПОКП «Аеропорт – Полтава» використовує земельну ділянку площею 264,0 га [166].

З метою продовження практики комплексного вирішення питань реалізації державної політики у сфері раціонального використання та охорони земель Запорізькою обласною державною адміністрацією 19 березня 2008 р. було прийнято розпорядження № 89 «Про продовження роботи Обласної робочої групи з опрацювання та комплексного вирішення питань реалізації державної політики у сфері раціонального використання та охорони земель у Запорізькій області». Були проведені комісійні обстеження дотримання вимог земельного законодавства при використанні земельних ділянок на території аеропортів та прилеглих до них територій. Документи, що посвідчують право користування земельною ділянкою орієнтовною площею 60,8825 га ДП «Аеропорт Бердянськ» під майновим комплексом відсутні. Директору надано припис з зобов'язанням в місячний термін отримати дозвіл Бердянської РДА на розробку проекту відведення та укласти договір з ліцензованою організацією на виконання землевпорядних робіт. Перевірка використання земель ДП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» орієнтовною площею 17,6 га під злітно-посадковою смугою показала

відсутність у підприємства документів, що посвідчують право користування землею. За результатами перевірки, підприємство зобов'язано в місячний термін розпочати оформлення документів на право користування землею [167].

Подібна ситуація склалася і в аеропорті «Львів» у 2007 році. На той час землі Львівського аеропорту в значній мірі знаходились на території Міністерства оборони. Військове містечко має оформлений відвід на земельну ділянку (ще радянського зразка), але не має державного акту на право постійного користування ні радянського, ні українського зразків. Львівському аеропорту приблизно в 50-х–60-х роках ХХ ст. надали можливість користуватися земельною ділянкою на території військового містечка, і зараз ця земельна ділянка є просто у фактичному користуванні Львівського аеропорту. Тобто, більшість землі аеропорту юридично нікому не належить. За повідомленнями управління земельних ресурсів станом на квітень 2010 р. ДП «Аеропорт Львів» не оформило документи на землю, що перешкоджатиме реконструкції аеропорту. Державний аеропорт має сьогодні документи на власність кількох об'єктів, проте на низку об'єктів документації немає, що створює труднощі у землекористуванні. Така ситуація може спричинити проблеми з видачею дозволів на реконструкцію території аеропорту «Львів» [168].

Досить цікавим є питання адміністративної відповідальності юридичних осіб за земельні правопорушення. В Україні до адміністративної відповідальності залучаються лише громадяни і посадові особи. Законодавством деяких країн Європейського Союзу та Росії передбачена можливість притягнення до адміністративної відповідальності також і юридичних осіб.

Досвід таких європейських країн як Німеччина, Італія, Португалія показує, що для припинення зростання правопорушень, скоєних корпораціями, вони пішли по шляху освоєння інституту адміністративної відповідальності юридичних осіб. Найбільше цей інститут використовується

в юридичній практиці Європейського Союзу. Простежується певна світова тенденція у вирішенні цієї проблеми. В Україні інститут відповідальності юридичних осіб стає активно затребуваним і виправданим ще і внаслідок того, що у нас виникає безліч господарюючих суб'єктів, які часто не мають, на відміну від державних підприємств, ясної і формально встановленої структури управління або приховують її. На думку Г. К. Лоїка та С. А. Диптана, відсутність адміністративної відповідальності юридичних осіб за порушення у сфері використання та охорони земель послаблює механізм боротьби з адміністративними правопорушеннями у сфері землекористування та пропонують виділити окремий розділ Кодексу України про адміністративні правопорушення під назвою «Адміністративна відповідальність юридичних осіб», в котрому необхідно визначити серед іншого, відповідальність за порушення земельного законодавства юридичними особами [169, с. 179–181].

Вважаю цілком слушною думку вищезазначених та інших науковців в галузі земельного права щодо можливості встановлення адміністративної відповідальності для юридичних осіб. В сфері авіаційного транспорту основними суб'єктами виступають юридичні особи, саме вони є фігурантами в справах про земельні правопорушення. Тому встановлення адміністративної відповідальності для юридичних осіб позитивно вплинуло б на зменшення кількості адміністративних правопорушень щодо земель авіаційного транспорту України.

Адміністративний штраф накладається на правопорушника державними інспекторами Держземінспекції та державними інспекторами екологічної інспекції. Державні інспектори з використання та охорони земель Держземінспекції при виявленні земельного правопорушення з метою усунення його наслідків видають особі, яка скоїла правопорушення, припис про його усунення. Термін усунення наслідків не може перевищувати 30 днів. В разі невиконання припису державний інспектор складає протокол

про адміністративне правопорушення і притягує правопорушника до адміністративної відповідальності [170].

Нерідкими є правопорушення щодо земель авіаційного транспорту як природних об'єктів. Зокрема, будівництво термінального комплексу «Д» в аеропорті «Бориспіль» спричинило грубі порушення земельного та екологічного законодавства. Так, договори по доставці, прийманню і нанесенню родючого шару ґрунту укладено з відхиленням від робочого проекту землеустрою. Крім цього не надано в процесі позапланової перевірки проекти рекультивації, для здійснення яких передається родючий шар ґрунту. Зазначені дії містять ознаки правопорушення передбачені ст. 55 КУпАП та ст. 20 Закону України «Про землеустрій», а також ст. 168 Земельного Кодексу України.

За порушення земельного законодавства кримінальна відповідальність настає у випадках вчинення дій, що зазіхають на встановлений земельний правопорядок і становлять суспільну небезпеку. Раніше діюче кримінальне законодавство України не містило спеціальної норми щодо кримінально-правової охорони якісного стану землі як елемента довкілля. В новому Кримінальному кодексі України злочини проти довкілля об'єднані в окремому розділі. До злочинів у сфері земельних правовідносин відноситься: 1) забруднення або псування земель; 2) безгосподарське використання земель; 3) самовільне зайняття земельної ділянки та самовільне будівництво [171].

С. Л. Гоштинар пропонує внести зміни в Кримінальний кодекс України, включивши такий склад злочину, як порушення законодавства про державний земельний кадастр, що включає подання завідомо неправдивих відомостей, їхнє перекручення, у тому числі з метою заниження плати за землю. Об'єктом цього злочину мають визнаватися суспільні відносини з приводу раціонального використання і обороту землі, а також установлений державою порядок ведення державного земельного кадастру. Перекручення даних державного земельного кадастру полягає в

підготовці і внесенні невірних оціночних і фактичних даних в облікові документи, передбачені відповідними нормативними актами. Ці дані можуть стосуватися як правового режиму земель та їхньої якості, так і достовірних розмірів земельних ділянок, наприклад, для зменшення обкладання податками або іншими платежами бази, що обчислюється на основі оцінки землі. Суб'єктивна сторона злочину визначається провиною у формі прямого умислу. Винний повинен усвідомлювати суспільно-небезпечний характер дій, що тягнуть за собою перекручення даних державного земельного кадастру і бажати їхнього настання. Важливим моментом є той факт, що для настання кримінальної відповідальності необхідна наявність корисливої або іншої особистої зацікавленості посадової особи. Вона може виражатися в створенні сприятливих умов для здійснення угод із землею, наданні незаконних послуг третім особам, створенні переваг для себе або третіх осіб [165, с. 166].

А. М. Шульга пропонує підвищити верхню межу покарання у вигляді позбавлення волі за кваліфіковане забруднення або псування земель до 8 років. Обґрунтовується дана пропозиція тим, що диспозиція ст. 239 (забруднення або псування земель) в якості суспільно небезпечних наслідків передбачає загибель людей, що відповідає наслідку, передбаченому ст. 119 КК України – вбивство через необережність декількох осіб, за вчинення котрого санкція становить від п'яти до восьми років позбавлення волі [172].

Цивільно-правова відповідальність настає за фактом порушення земельного законодавства, пов'язаного із заподіянням шкоди землям, що охороняються законом, правам і інтересам власників землі, землекористувачів, зокрема орендарів, незалежно від притягнення винних до інших видів правової відповідальності.

Так, відповідно до ст. 40 Повітряного кодексу майнова шкода, завдана власнику або володільцю прав внаслідок будівництва, реконструкції аеродрому чи аеропорту, безпосередньо пов'язана з фактом будівництва чи

реконструкції, підлягає відшкодуванню у грошовій або майновій формі відповідно до законодавства України.

П. Ф. Кулинич наголошує, що цивільну відповідальність за шкоду, що є прямим наслідком порушення земельного законодавства, варто відрізнити від економічної відповідальності за правомірну шкоду, викликану об'єктивними причинами і яка підлягає відшкодуванню лише у випадках, спеціально передбачених законом. Відповідно до законодавства правомірна шкода відшкодовується у встановленому порядку при вилученні (викупі) земельних ділянок для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності (до якої відноситься також будівництво та обслуговування аеропортів) або у тимчасовому їх зайнятті, обмеженні прав власників землі, землекористувачів, зокрема орендарів, у передбачених законом випадках [10, с. 379].

З метою вдосконалення порядку визначення розмірів екологічної шкоди, заподіяної авіаційним транспортом вченими внесено пропозицію про доцільність розробки і прийняття Методики визначення порядку відшкодування шкоди, заподіяної навколишньому природному середовищу від авіаційного транспорту [75].

Кількість правопорушень у сфері використання та охорони земель авіаційного транспорту України постійно зростала на початку 2000-х років, і лише останніми роками прослідковується тенденція до зниження. 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.

О. С. Мірошніченко до заходів профілактики порушень у сфері земельного законодавства відносить: спостереження за станом земель; надання власникам і землекористувачам обов'язкових до виконання вказівок з питань використання та охорони земель, усунення виявлених недоліків;



одержання від органів виконавчої влади, землевласників і землекористувачів даних про наявність, стан і використання земельних угідь тощо [164, с. 12].

Наука постійно зустрічається з тим, що багато пропозицій по вдосконаленню боротьби з земельними та іншими правопорушеннями, якщо вони пов'язані зі значними матеріальними та іншими ресурсними затратами, сприймаються державними органами, від яких залежить їх практична реалізація, з великою настороженістю. Це й зрозуміло, тому що платити за їх реалізацію треба вже сьогодні, а чи буде від них скільки-небудь відчутний результат і коли саме – невідомо. В даній сфері діяльності прокуратури питання якісного розвитку системи заходів боротьби з земельними правопорушеннями та заподіюваною ними шкодою виходить на перший план [173, с. 55].

17 червня 2010 р. відбулася розширена нарада працівників Держкомзему з працівниками органів прокуратури України. Захід проводився для підвищення рівня взаємодії між Держземінспекцією та органами Генеральної прокуратури. Доповідаючи про статистику виявлених під час перевірок порушень земельного законодавства та конкретні факти, заступник Генерального прокурора наголошувала на причинах, що сприяють їхньому виникненню: відсутність встановлених меж на місцевості, незавершеність проведення розмежування земель державної і комунальної власності, інвентаризації та нормативної грошової оцінки земель, недостатнє законодавче забезпечення, відсутність єдиної системи ведення державного земельного кадастру. Так, за останні півтора роки порушено понад тисячу кримінальних справ у сфері земельних відносин, з яких для розслідування в органи внутрішніх справ направлено 133 матеріали, до суду – 718. Найбільше справ порушено прокурорами в Донецькій (80), Закарпатській (80), Одеській (76), Запорізькій (74), Херсонській (66) областях. Переважна більшість порушень земельного законодавства відбувається внаслідок прийняття органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування незаконних рішень. За протестами прокурорів у 1999 та 2010 роках скасовано

майже 11 тис. протиправних актів цих органів, які попередньо готуються і погоджуються представниками Держкомзему.

Існує ряд питань, вирішення яких потребує спільних зусиль працівників Держкомзему з працівниками органів прокуратури України, зокрема – встановлення контролю за якістю проведення робіт із землеустрою на території аеропорту «Бориспіль» та цільове використання коштів щодо цього [174].

Землі авіаційного транспорту часто являються об'єктом суперечок, скарг, а останнім часом і судових позовів. На жаль, часто реальними причинами таких спорів являються особисті інтереси, а не турбота про розвиток авіаційного транспорту України та його наземної бази. З розвитком малої авіації нові заможні власники повітряних суден часто намагаються незаконними способами заволодіти земельними ділянками для обслуговування таких повітряних суден.

## **Висновки до Розділу 2**

1. Повноваження у сфері управління використанням та охороною земель авіаційного транспорту належать як органам загального управління, так і органам відомчого управління авіаційним транспортом, а також органами виконавчої влади у сфері земельних ресурсів.

2. Важливе значення для ефективного управління землями авіаційного транспорту наявність органу, що здійснює керівництво авіаційним транспортом (Державаіадміністрації), в статусі самостійного органу.

3. Ліквідація Держземінспекції у 2009 році була недоцільною, оскільки фактично було втрачено функцію контролю за використанням та охороною земель. Позитивним є відновлення її роботи у 2010 році.

4. 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.

Оскільки необхідно розглянути і врахувати вплив даного виду транспорту не лише на його землі, а й на прилеглі території. А такий вплив є масштабним і негативним в екологічному плані.

5. Відповідно до рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації заходи планування та організації землекористування можна розділити на наступні категорії: інструменти планування; інструменти зниження гостроти шуму; фінансові інструменти.

6. На сьогодні державні цільові програми щодо розвитку земель авіаційного транспорту та їх правового режиму знаходяться на початкових стадіях.

7. Загальним цільовим призначенням земель авіаційного транспорту є забезпечення роботи авіаційного транспорту України. Але цільове призначення різних складових земель авіаційного транспорту є різним. Тому за критерієм функціонального (цільового) призначення землі авіаційного транспорту можна класифікувати на різні види. Крім того, землі одного і того ж об'єкту авіаційного транспорту за цільовим призначенням також можна класифікувати на види.

8. Зміна цільового призначення земельних ділянок може відбуватися також за ініціативою громадян та юридичних осіб в порядку допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків.

9. На нашу думку, норми відводу земель для аеропортів (прийняті 36 років тому) підлягають перегляду та збільшенню.

10. Суб'єктами земельних правопорушень в сфері земель авіаційного транспорту можуть виступати аеропорти та аеродроми як суб'єкти господарювання, їх працівники та посадові особи, власники та користувачі суміжних земель, державні органи та їх посадові особи, юридичні особи, що надають послуги аеропортам та аеродромам, зокрема в сфері будівництва, а також треті особи, які не пов'язані з роботою аеропортів та аеродромів, але претендують на їх земельні ділянки.

11. Правопорушення в сфері використання та охорони земель авіаційного транспорту України можна розділити на дві групи:

- 1) правопорушення, об'єктом яких є земля як природний об'єкт;
- 2) правопорушення, об'єктом яких виступають права на землі авіаційного транспорту України.

12. 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.

## ВИСНОВКИ

1. 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. Кожен з цих елементів має свої особливості як відносно інших категорій земель, так і відносно земель інших видів транспорту.

2. Історично-правовий розвиток земель авіаційного транспорту та їх правового режиму можна періодизувати наступним чином:

1) період становлення (1930-ті – 1960-ті р. р.) – поява в національному законодавстві поняття «землі авіаційного транспорту» та початок розвитку наземної бази авіаційного транспорту;

2) період активного розвитку (1960-ті – 1990 р.) авіаційний транспорту стає масовим - активний розвиток наземної бази та законодавства щодо земель авіаційного транспорту;

3) період кризи (1990-ті р.р.); 4) період відродження (2000 р. – сучасний період) - не зважаючи на світову економічну кризу, в сучасний період український авіаційний транспорт і відповідно його наземна база активно розвиваються.

3. Землі авіаційного транспорту – це землі, які виступають просторовим (територіальним) базисом у сфері авіаційного транспорту, тобто надані або призначені для належного функціонування об'єктів авіаційного транспорту України. Землі аеропортів – це землі, на яких розташовано комплекс споруд, що призначений для приймання/відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення авіаційних робіт і має для цих цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання.

4. 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.

5. Землі авіаційного транспорту можна класифікувати:

I. За їх функціональним призначенням на:

1) землі, на яких розташовані аеродроми, аеропорти, злітно-посадочні майданчики;

2) землі, на яких розташовані обслуговуючі об'єкти;

3) землі приаеродромних територій та прилеглих місцевостей до злітно-посадкових майданчиків;

4) зарезервовані землі.

II. Залежно від видів повітряних суден, які вони обслуговують:

1) землі аеродромів;

2) землі посадочних майданчиків для легких повітряних суден;

3) землі вертольотодромів.

Варто виділити як підвид землі малої авіації. Вважаю за необхідне до Земельного кодексу внести статтю присвячену землям малої авіації, в якій було б зазначено склад цих земель, правові форми використання таких земельних ділянок.

III. За формою власності землі авіаційного транспорту можна поділяти на: 1) землі авіаційного транспорту державної власності;

2) землі авіаційного транспорту комунальної власності;

3) землі авіаційного транспорту приватної власності.

6. Землі малої авіації – це земельні ділянки, на яких розташовані злітно-посадкові майданчики для обслуговування польотів легких повітряних суден.

7. Необхідно закріпити в Земельному кодексі України чітке розмежування земель авіаційного транспорту за формами власності.

8. Землі авіаційного транспорту можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності, а також використовуватися на умовах постійного користування, оренди та концесії.

9. Необхідно підтримати думку М. М. Бахуринської про те, що концесія має бути закріплена в Земельному кодексі як самостійна форма землекористування. Вважаю за доцільне зазначити в ст. 94 Земельного кодексу України, що для здійснення концесійної діяльності земельні ділянки можуть надаватися на підставі договору концесії, а не оренди.

10. 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.

11. 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.

12. На думку дисертанта, до правових форм забезпечення раціонального використання та охорони земель транспорту загалом та авіаційного транспорту зокрема можна віднести планування розміщення земельних ділянок даної категорії.

13. Обмеження щодо використання земельних ділянок авіаційного транспорту та прилеглих до них земельних ділянок з метою забезпечення їх раціонального використання та охорони можна поділити за метою їх встановлення на такі види:

1) екологічні - обмеження, що встановлюються з метою охорони самих земель авіаційного транспорту як природного об'єкта, що в свою чергу

поділяються на а) обмеження, які встановлюються у доексплуатаційний період та б) обмеження, що встановлюються в період експлуатації аеродрому, аеропорту чи злітно-посадкового майданчика;

2) економічні - обмеження, що встановлюються з метою забезпечення нормальної роботи авіаційного транспорту;

3) соціальні - обмеження, що встановлюються з метою охорони населення від авіаційного шуму.

14. Пропонується внести в будівельні норми України щодо аеропортів положення землеохоронного характеру.

15. Повноваження у сфері управління використанням та охороною земель авіаційного транспорту належать як органам загального управління, так і органам відомчого управління авіаційним транспортом, а також органами виконавчої влади у сфері земельних ресурсів та органам місцевого самоврядування.

16. 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. Оскільки необхідно розглянути і врахувати вплив даного виду транспорту не лише на його землі, а й на прилеглі території. А такий вплив є масштабним і негативним в екологічному плані.

17. Відповідно до рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) заходи планування та організації землекористування можна розділити на наступні категорії: інструменти планування; інструменти зниження гостроти шуму; фінансові інструменти.

18. 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.

19. В Україні прийнято ряд програм стосовно розвитку земель авіаційного транспорту. На сьогодні державні цільові програми щодо



розвитку земель авіаційного транспорту та їх правового режиму знаходяться на початкових стадіях.

20. Загальним цільовим призначенням земель авіаційного транспорту є забезпечення роботи авіаційного транспорту України. Але цільове призначення різних складових земель авіаційного транспорту є різним. Тому за критерієм функціонального (цільового) призначення землі авіаційного транспорту можна класифікувати на різні види. Крім того, землі одного і того ж об'єкту авіаційного транспорту за цільовим призначенням також можна класифікувати на види.

21. Вважаю 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.

22. Зміна цільового призначення земельних ділянок авіаційного транспорту може відбуватися також за ініціативою громадян та юридичних осіб в порядку допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків.

23. На думку дисертанта, норми відводу земель для аеропортів (прийняті 36 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.

24. Суб'єктами земельних правопорушень в сфері земель авіаційного транспорту можуть виступати аеропорти та аеродроми як суб'єкти господарювання, їх працівники та посадові особи, власники та користувачі суміжних земель, державні органи та їх посадові особи, юридичні особи, що надають послуги аеропортам та аеродромам, зокрема в сфері будівництва, а також треті особи, які не пов'язані з роботою аеропортів та аеродромів, але претендують на їх земельні ділянки.

25. Правопорушення в сфері використання та охорони земель авіаційного транспорту України можна розділити на дві групи:  
1) правопорушення, об'єктом яких є земля як природний об'єкт;

2) правопорушення, об'єктом яких виступають права на землі авіаційного транспорту України.

26. 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.

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Петлюк Ю. С. Правовий режим земель оздоровчого призначення : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Петлюк Юрій Степанович. – К., 2009. – 195 с.
2. Ерофеев Б. В. Правовой режим земель городов / Ерофеев Б. В. – М. : Юрид. лит., 1976. – 199 с.
3. Аксененок Г. А. Общая теория советского земельного права / Аксененок Г. А., Иконницкая И. А., Краснов Н. И. – М. : Наука, 1983. – 360 с.
4. Крассов О. И. Понятие и содержание правового режима / О. И. Крассов // Экологическое право. – 2003. – № 1. – С. 20–24.
5. Бондар О. Г. Земля як об'єкт права власності за земельним законодавством України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право» / О. Г. Бондар. – К., 2005. – 20 с.
6. Земля и право : пособие для российских землевладельцев / [рук. авт. кол. и отв. ред. С. А. Боголюбов]. – М. : Издательская группа НОРМА-ИНФРА, 1998. – 360 с.
7. Петлюк Ю. С. Співвідношення понять «правове регулювання земельних правовідносин» і «правовий режим земель» порівняльно-правовий аспект / Ю. С. Петлюк // Часопис Київського університету права. – 2010. – № 2. – С. 248–251.
8. Краснов Н. И. Общая теория советского земельного права / Краснов Н. И. – М. : Наука, 1983. – 345 с.
9. Галлимулина С. К. Понятие «правовой режим земель» и его значение в земельном праве / С. К. Галлимулина // Сучасні проблеми аграрного і природо ресурсного права : зб. наук. праць Міжнародної наук.-практ. конф., 30–31 жовтня 2009 р., Київ / за заг. ред. В. М. Єрмоленка та ін. – К. : ІРІДУМ, 2009. – С. 142–150.

10. Семчик В. І. Земельне право України : підруч. для студ. юрид. спец. навч. закл. / Семчик В. І., Кулинич П. Ф., Шульга М. В. – К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. – 600 с.
11. Крассов О. И. Земельное право : [учебник] / Крассов О. И. – М. : Юрист, 2000. – 412 с.
12. Висоцький А. М. Перші аеродроми України та їх архітектурно-планувальна організація [Електронний ресурс] / А. М. Висоцький. – Режим доступу :  
[http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/MTP/2009\\_32/pdf/3215vyso.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/MTP/2009_32/pdf/3215vyso.pdf)
13. Положение о землях, предоставленных транспорту : Постановление ЦИК и СНК СССР от 7 февраля 1933 г. // СЗ СССР. – 1933. – № 12. – Ст. 66-б.
14. Коба В. Г. Розвиток цивільної авіації на Україні / Коба В. Г. – К. : Знання, 1978. – 48 с.
15. Основы земельного законодательства Союза ССР и союзных республик о земле от 13 декабря 1968 г. // ВВС СССР – 1968. – № 51. – Ст. 485.
16. Земельний кодекс УРСР від 3 червня 1970 р. // Відомості Верховної Ради УРСР – 1970. – № 29. – Ст. 205.
17. Указания по проектированию аэродромных покрытий. СН 120-70. – М. : Стройиздат, 1970. – 112 с.
18. Нормы отвода земель для аэропортов. СН 457-74 – М. : Стройиздат, 1974. – 6 с.
19. Савин В. С. Авиация в Украине. Очерки истории / Савин В. С. – Харьков : Основа, 1995. – 264 с.
20. Земельний кодекс України від 18 грудня 1990 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 10. – Ст. 98.
21. Земельний кодекс України (нова редакція) від 13 березня 1992 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 25. – Ст. 354.
22. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 3–4. – Ст. 27.

23. Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 з футболу : Постанова Кабінету Міністрів України від 31 жовтня 2007 р. № 1295 // Офіційний вісник України. – 2007. – № 86. – Ст. 3149.

24. Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 з футболу : Постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2010 р. № 357 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 39. – Ст. 1297.

25. Про внесення змін до Положення про використання повітряного простору в Україні : Постанова Кабінету Міністрів України від 1 липня 2009 р. № 680 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 50. – Ст. 1706.

26. Національні стратегії регіонального розвитку республіки Польщі та України: порівняльний аналіз транспортних аспектів [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://niss.lviv.ua/analytics/56.htm>

27. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. № 506-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=506-2008-%F0>

28. Про аеропорти України : проект Закону України [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації. – Режим доступу :

[http://www.ukraviatrans.gov.ua/zakon\\_aero\\_ukr.html](http://www.ukraviatrans.gov.ua/zakon_aero_ukr.html)

29. Повітряний кодекс України : проект [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації. – Режим доступу :

[http://www.ukraviatrans.gov.ua/pr\\_pku.htm](http://www.ukraviatrans.gov.ua/pr_pku.htm)

30. Повітряний кодекс України : проект № 2343 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

[http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb\\_n/webproc4\\_1?id=&pf3511=32304](http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?id=&pf3511=32304)

31. Повітряний кодекс України : проект № 7141 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :  
[http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb\\_n/webproc4\\_1?id=&pf3511=38576](http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?id=&pf3511=38576)
32. Козловський А. А. Розвиток концепції повітряного права України: історія та сучасність / А. А. Козловський, З. І. Боярська // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2009. – № 3. – С. 8–12.
33. Висновок Головного науково-експертного управління на проект Повітряного кодексу (реєстр. № 2373) [Електронний ресурс] – Режим доступу :  
[http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb\\_n/webproc4\\_1?id=&pf3511=32304](http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?id=&pf3511=32304)
34. Повітряний кодекс України : введений в дію Постановою Верховної Ради України від 4 квітня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 25. – Ст. 274.
35. Запорожець В. Аеропорт. Організація. Технологія. Безпека / В. Запорожець, М. Шматко. – К.: Дніпро, 2002. – 168 с.
36. Петухов Г. И. Аэропорты и их эксплуатация / Петухов Г. И. – М. : Транспорт, 1980. – 120 с.
37. Парій В. М. Формування економічного механізму оперативного управління аеропортом : дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / Парій Валентина Миколаївна. – К., 2006. – 218 с.
38. Міжнародні стандарти та рекомендована практика. Додаток 14 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Аеродроми. – [4-е вид.]. – Монреаль: ІКАО, 2004. – Розд. паг.  
Т 1: Проектування та експлуатація аеродромів. – 2004.
39. Викторов Б. И. Специальные сооружения и здания аэропортов / Викторов Б. И. – М. : Транспорт, 1978. – 365 с.
40. Малышов А. М. Эксплуатация и ремонт зданий гражданской авиации : справочник / А. М. Малышов, Ю. Я. Берлин. – М. : Транспорт, 1981. – 198 с.
41. Керівництво з проектування аеропортів. – [1-е вид.]. – Монреаль: ІКАО, 1977.

Ч. 2: Використання земельних ділянок та контроль над довкіллям. – 1977. – 32 с.

42. Про затвердження правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден : Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 24 грудня 2004 р. // Офіційний вісник України. – 2004. – № 52. – Ст. 3471.

43. Керівництво по вертодромам. – [1-е вид.]. – Монреаль: ІСАО, 1979. – 64 с.

44. Кулинич П. Ф. Право власності на землю: нові підходи до визначення змісту / П. Ф. Кулинич // Право України. – 2009. – № 9. – С. 22–29.

45. Носік В. В. Проблеми застосування у господарському судочинстві статі 13 Конституції України щодо здійснення прав власника на землю від імені Українського народу / В. В. Носік // Право України. – 2009. – № 9. – С. 30–33.

46. Погрібний О. Щодо місця інституту земельних спорів у системі земельного права / О. Погрібний // Право України. – 2009. – № 9. – С. 11–14.

47. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

48. Гапотченко Т. М. Особливості правового режиму земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Гапотченко Тетяна Миколаївна. – Харків, 2006. – 201 с.

49. Земельне право України : підручник / [М. В. Шульга, Г. В. Анісімова, Н. О. Багай, А. П. Гетьман та ін.]. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – 368 с.

50. Жук Л. А. Економічні та стратегічні можливості використання та розвитку підприємств цивільної авіації України / Л. А. Жук, Ю. О. Гелич // Юридичний вісник. – 2009. – № 1 (10). – С. 4–6.

51. Реквізити аеропортів та аеродромів України [Електронний ресурс] / Управління сертифікації аеродромів та аеропортів // Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації. – Режим доступу :

<http://www.ukraviatrans.gov.ua/airports.html>

52. Муховиков А. М. Комунальна власність на землю / А. М. Муховиков, Л. Я. Новаковський. – К. : Урожай, 2005. – 146 с.
53. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 травня 1997 р. № 280/97-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1997. – № 24. – Ст. 170.
54. Воскобійник М. В. Правове забезпечення формування комунальної власності на землю : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право» / М. В. Воскобійник – Харків, 2007. – 20 с.
55. Про розмежування земель державної та комунальної власності : Закон України від 5 лютого 2004 р. № 1457-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 35. – Ст. 411.
56. Нудельман В. І. Підвищення ефективності використання земель територіальної громади як важливий засіб їх розвитку / В. І. Нудельман, Т. В. Криштоп // Земельне право України. – 2006. – № 9. – С. 6–14.
57. Мірошніченко А. М. Земельне право України : [навч. посібник] / Мірошніченко А. М. – К. : Ін-т законодавства Верховної Ради України, 2007. — 432 с.
58. Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності : Закон України від 17 листопада 2009 р. № 1559-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 1. – Ст. 2.
59. Шестеріков В. В. Актуальні питання законодавчого врегулювання примусового припинення права приватної власності на земельні ділянки [Електронний ресурс] / В. В. Шестеріков // Актуальні питання цивільного та господарського права. – 2009. – № 3. – Режим доступу : <http://www.journal.yurpayintel.com.ua/2009/3/article03>
60. Про викуп об'єктів приватної власності та земельних ділянок з мотивів суспільної необхідності : Розпорядження КМ України від 21 квітня 2010 р. № 948-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу :



[http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art\\_id=243379885](http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=243379885)

61. Погребной А. А. Земельное право Украины : учеб. пособие / А. А. Погребной, И. И. Каракаш. – К. : Истина, 2002. – 496 с.
62. Данилова Т. Правове регулювання земель залізничного транспорту. / Т. Данилова // Право України. – 2009. – № 9. – С. 54–58.
63. Про оренду землі : Закон України від 6 жовтня 1998 р. № 161-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 46–47. – Ст. 280.
64. Семчик В. І. Особливості оформлення договорів оренди земельної ділянки / В. І. Семчик, К. О. Настечко // Проблеми законності : академ. зб. наук. праць / [відп. ред. В. Я. Тацій]. – Харків : Нац. юрид. академія України, 2010. – Вип. 106. – 264 с.
65. Шульга М. В. Правовое обеспечение отношений аренды земли / М. В. Шульга // Предпринимательство, хозяйство и право. – 1997. – № 4. – С. 25–29.
66. Про заходи щодо створення єдиної системи державної реєстрації земельних ділянок, нерухомого майна та прав на них у складі державного земельного кадастру : Указ Президента України від 17 лютого 2003 р. // Урядовий кур'єр. – 2003. – 20 лютого.
67. Про концесії : Закон України від 16 липня 1999 р. № 997-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 41. – Ст. 372.
68. Бахуринська М. М. Правові засади концесії земельної ділянки за законодавством України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право» / М. М. Бахуринська. – К., 2008. – 19 с.
69. Бахуринська М. М. Деякі проблеми правового регулювання процедури виникнення права на землю в концесійних правовідносинах за законодавством України / М. М. Бахуринська // Земельне право України. – 2006. – № 9. – С. 15–18.

70. Каракаш И. И. Право собственности на землю и право землепользования в Украине : [науч.-практ. пособие] / Каракаш И. И. – К. : Истина, 2004. – 216 с.

71. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 1 липня 2010 р. № 2404-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 40. – Ст. 524.

72. Про землі енергетики та правовий режим спеціальних зон енергетичних об'єктів : Закон України від 9 липня 2010 р. № 2480 // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 40. – Ст. 628.

73. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

74. Про охорону земель : Закон України від 19 червня 2003 р. № 962-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 39. – Ст. 349.

75. Краснова Ю. А. Правове регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природо ресурсне право» / Ю. А. Краснова. – К., 2010. – 19 с.

76. Про охорону навколишнього природного середовища : Закон України від 27 лютого 1991 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 16. – Ст. 546.

77. Про перелік видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку : Постанова Кабінету Міністрів України від 27 липня 1995 р. № 554. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=554-95-%EF>

78. Семчик В. І. Земля під охороною закону / В. І. Семчик // Право України. – 2008. – № 11. – С. 57–63.

79. Мунтян В. Л. Правова охорона природи УРСР / Мунтян В. Л. – [2-е вид., доп.]. – К. : Вища школа, 1982. – 232 с.

80. Ибрагимов К. Х. Земли сельскохозяйственного назначения: понятие, сущность и особенности правовой охраны / К. Х. Ибрагимов, А. К. Ибрагимов // Право и політика. – 2004. – № 4. – С. 84–87.
81. Вівчаренко О. А. Правова охорона земель: окремі проблеми нормативного визначення / О. А. Вівчаренко // Держава і право. – 2009. – № 43. – С. 405–409.
82. Оверковська Т. К. Правові засади охорони земель від забруднення та псування в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право» / Т. К. Оверковська. – К., 2008. – 20 с.
83. Юридична енциклопедія : в 6 т. / [редкол.: Ю. С. Шемшученко (голова) та ін.]. – К. : Вид-во «Українська енциклопедія» імені М. П. Бажана, 1998–2004. – Т. 5: П–С. – 2003. – 733 с.
84. Краснов Н. И. Правовое обеспечение рационального использования земли в СССР / Краснов Н. И. – М. : Наука, 1969. – 216 с.
85. Аксененок Г. А. Обеспечение рационального использования земли / Г. А. Аксененок // Советское государство и право. – 1968. – № 10. – С. 12–19.
86. Хом'яченко С. І. Правове забезпечення контролю за використанням та охороною земель в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право» / С. І. Хом'яченко. – К., 2004. – 19 с.
87. Шульга М. В. До питання про правову охорону земель / М. В. Шульга // Перспективи міжнародної інтеграції агропромислового комплексу України «МІА України 2005» : тези доповідей і наук. повідомлень Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 24 червня 2005 р.). – К. : Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2005. – С. 69–71.
88. Гапотченко Т. М. Правові форми забезпечення раціонального використання і охорони земель транспорту / Т. М. Гапотченко // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 5. – С. 60–63.

89. Горецкий Л. И. Строительство аэродромов / Горецкий Л. И. – М. : Транспорт, 1980. – 146 с.
90. Про затвердження порядку видачі та анулювання спеціальних дозволів на зняття та перенесення ґрунтового покриву (родючого шару ґрунту) земельних ділянок : Наказ Державного комітету України по земельних ресурсах від 4 січня 2005 р. № 1 // Офіційний вісник України. – 2005. – № 4. – Ст. 236.
91. Держкомзем. Парламентський комітет підтримує законопроект про доповнення до Закону України «Про охорону земель» // Земельне право України. – 2009. – № 8. – С. 70 – 71.
92. СНиП 2.05.08-85 Аэродромы. Госстрой СССР. – М. : ЦИТП Госстроя СССР, 1985. – 59 с.
93. Оверковська Т. К. Адаптація законодавства України про охорону земель від забруднення та псування до законодавства Європейського Союзу / Т. К. Оверковська // Юридична Україна. – 2010. – № 9. – С. 90–94.
94. Про затвердження Основних напрямків державної політики України в галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки : Постанова Верховної Ради України від 5 березня 1998 р. № 188/98-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 38. – Ст. 248.
95. ИКАО. Руководство по проектированию аэропортов. – [3-е изд.]. – Монреаль: ИКАО, 2002. – Розд. паг.
96. Малишева Н. Р. Охрана окружающей среды от шумового воздействия (правовые и организационные вопросы) / Малишева Н. Р. – К. : Наукова думка, 1984. – 144 с.
97. СНиП II-60-75 Нормы проектирования. Планировка и застройка городов, поселков и сельских населенных пунктов [Електронний ресурс]. – Режим доступу :  
<http://docs.cntd.ru/document/1200035845>
98. Про затвердження Державних санітарних правил планування та забудови населених пунктів : Наказ Міністерства охорони здоров'я від 19 червня 1996 р. № 173 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0379-96>

99. ИКАО. Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации. Шестое совещание. Монреаль, 2–12 февраля 2004 г. Доклад. Гл. 55 «Планирование и организация землепользования».

100. Інструкція щодо визначення зон обмеженої житлової забудови навколо аеропортів із умов впливу авіаційного шуму: проект [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://www.ukraviatrans.gov.ua/airports.html>

101. Бусуйок Д. В. Обмеження прав на землю за законодавством України : [монографія] / Бусуйок Д. В. – К. : ТОВ «Видавництво «Юридична думка», 2006. – 144 с.

102. Авер'янов В. Б. Державне управління: європейські стандарти, досвід та адміністративне право / Авер'янов В. Б. – К. : Юстиніан, 2007. – 288 с.

103. Битяк Ю. П. Адміністративне право України : підручник / Битяк Ю. П., Гаращук В. М., Дьяченко О. В. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 544 с.

104. Малиновський В. Я. Державне управління : [навч. посібник] / Малиновський В. Я. – К. : Атіка, 2003. – 576 с.

105. Шемшученко Ю. С. Державний і громадський контроль у галузі охорони навколишнього середовища / Шемшученко Ю. С. – К. : Знання, 1980. – 48 с.

106. Завальнюк В. В. Загально-теоретичні основи державного управління якістю навколишнього природного середовища : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право» / В. В. Завальнюк. – Одеса, 1994. – 20 с.

107. Андрейцев В. І. Екологічне право : [навч. посібник для юрид. фак. вузів.] / Андрейцев В. І. – К. : Вентурі, 1996. – 208 с.

108. Вовк Ю. А. Советское природоресурсное право и правовая охрана окружающей среды. Общая часть : [учеб. пособие] / Вовк Ю. А. – Харьков : Вища школа, 1986. – 160 с.

109. Колбасов О. С. Экология: политика-право. Правовая охрана природы в СССР / Колбасов О. С. – М. : Наука, 1976. – 230 с.
110. Забелышенский А. А. Управление земельным фондом в СССР : [учеб. пособие] / Забелышенский А. А. – Свдловск : Уральский рабочий, 1974. – 153 с.
111. Лісова Т. В. Правове забезпечення землеустрою в Україні : [монографія] / Лісова Т. В. – Харків : ЗАТ «Харк. друк. № 16», 2005. – 168 с.
112. Мартин А. Управління земельними ресурсами: пріоритетні завдання на сучасному етапі реформ / А. Мартин // Земельне право України. – 2009. – № 11. – С. 9–16.
113. Бусуйок Д. В. Поняття державного управління земельним фондом в Україні / Д. В. Бусуйок // Право України. – 2008. – № 10. – С. 120–124.
114. Носік В. В. Парламентський контроль як форма державного контролю у сфері земельних відносин / В. В. Носік // Державний контроль за дотриманням земельного та екологічного законодавства: стан, проблеми та шляхи вдосконалення : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 17 червня 2008 р.). – К. : Вид-во «Юридична думка», 2009. – С. 49–52.
115. Бусуйок Д. В. Види органів державного управління земельним фондом / Д. В. Бусуйок // Підприємництво, господарство і право – 2009. – № 5. – С. 92–95.
116. Про Кабінет Міністрів України : Закон України від 7 жовтня 2010 р. № 2591-VI // Офіційний вісник України. – 2010. – № 79. – Ст. 2792.
117. Про затвердження Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України : Постанова Кабінету Міністрів України від 6 червня 2006 р. № 789 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 23. – Ст. 1716.
118. Положення про державну авіаційну адміністрацію України : затвержене Постановою Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 р. № 815 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 23. – Ст. 21.
119. Концепція розвитку регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден : затверджена

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004 р. № 234-р // Офіційний вісник України. – 2004. – № 15. – Ст. 1055.

120. Положення про Державний комітет України із земельних ресурсів : затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 19 березня 2008 р. № 224 // Офіційний вісник України. – 2008. – № 23. – Ст. 698.

121. Про утворення Державної інспекції з контролю за використанням та охороною земель : Постанова Кабінету Міністрів України від 21 червня 2010 р. № 477 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 47. – Ст. 1528.

122. Положення про Державну інспекцію з контролю за використанням та охороною земель : затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 21 червня 2010 р. № 477 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 47. – Ст. 1528.

123. Положення про Державну екологічну інспекцію : затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 17 листопада 2001 р. № 1520 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 47. – Ст. 2084.

124. Шарапова С. В. Правове забезпечення екологічного моніторингу в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Шарапова С. В. – Харків, 2001. – 160 с.

125. Про затвердження Положення про моніторинг земель : Постанова Кабінету Міністрів України від 20 серпня 1993 р. № 661 // Зібрання урядових нормативних актів України. – 1994. – № 1. – Ст. 5.

126. Про планування та забудову територій : Закон України від 20 квітня 2000 р. № 1699-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 31. – Ст. 250.

127. Про основи містобудування : Закон України від 16 листопада 1992 р. № 2780-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 52. – Ст. 683.

128. Генеральна схема планування території України : затверджена Законом України від 7 лютого 2002 р. № 3059-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 30. – Ст. 204.

129. ИКАО. Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации. Шестое совещание. Монреаль 2–12 февраля 2004 г. Доклад. Гл. 5 «Планирование и организация землепользования».

130. Про державні цільові програми : Закон України від 18 березня 2004 р. № 1621-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 25. – Ст. 352.

131. Державна цільова програми розвитку аеропортів на період до 2020 року : проект [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=13930>

132. Про схвалення Концепції Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 січня 2007 р. № 5-р // Офіційний вісник України. – 2007. – № 2. – Ст. 75.

133. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

[http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=32874&cat\\_id=31854751](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=32874&cat_id=31854751)

134. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2015 року і подальший період : проект [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=7995>

135. Концепція Державної цільової програми розвитку земельних відносин в Україні на період до 2020 року : схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 червня 2009 р. № 743-р // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – Ст. 1760.

136. Український класифікатор цільового використання землі : затверджений листом Держкомзему від 24 квітня 1998 р. № 14-1-7/1205 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://www.legal.com.ua/document/kodeks/0CH561205219-98.html>

137. Про затвердження порядку зміни цільового призначення земель, які перебувають у власності громадян або юридичних осіб : Постанова Кабінету



Міністрів України від 11 квітня 2002 р. № 502 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 15. – Ст. 818.

138. Мірошніченко А. М. Нормування як засіб правового регулювання земельних відносин : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право» / А. М. Мірошніченко. – К., 2004. – 20 с.

139. Кулинич П. Ф. Правове регулювання резервування земель в Україні: стан та перспективи / П. Ф. Кулинич // Земельне право України. – 2006. – № 7. – С. 13–19.

140. Мартин А. Г. Проблеми нормативного регулювання охорони земель у ринкових умовах / А. Г. Мартин, Т. О. Євсюков // Сучасні проблеми аграрного і природо ресурсного права : зб. наук. праць Міжнар. наук.-практ. конф., 30–31 жовтня 2009 р., Київ / за заг. ред. В. М. Єрмоленка та ін. – К. : ІРІДУМ, 2009. – С. 181–183.

141. Про землеустрій : Закон України від 19 червня 2003 р. № 858-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 36. – Ст. 282.

142. Грабовець Н. Історичний розвиток обліку земель в Україні (IX–XIX століття) / Н. Грабовець // Юридична Україна. – 2010. – № 4. – С. 96–101.

143. Про державний земельний кадастр : проект Закону України [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

[http://dkzr.gov.ua/terra/control/uk/publish/article;jsessionid=9323BABE15444B4B2C342056043DAD57?art\\_id=66321](http://dkzr.gov.ua/terra/control/uk/publish/article;jsessionid=9323BABE15444B4B2C342056043DAD57?art_id=66321)

144. Положення про ведення державного земельного кадастру : затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 1993 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=15-93-%EF>

145. Тишковець В. В. Врахування забруднення земельних угідь в системі даних державного земельного кадастру і основні напрями їх еколого-економічного відтворення в Україні / В. В. Тишковець // Вісник Харківського національного університету. – 2001. – № 506. – С. 217–220.

146. Про затвердження Програми створення автоматизованої системи ведення державного земельного кадастру: Постанова Кабінету Міністрів України від 2 грудня 1997 р. № 1355 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://ibud.ua/?cat=dbn-info&itm=130>

147. Журналістам роз'яснили, що відбувається з державним земельним кадастром [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

[http://www.dkzr.gov.ua/terra/control/uk/publish/article;jsessionid=FD668082CE41D455EF740BCD740B6305?art\\_id=108069&cat\\_id=20657](http://www.dkzr.gov.ua/terra/control/uk/publish/article;jsessionid=FD668082CE41D455EF740BCD740B6305?art_id=108069&cat_id=20657)

148. Мартин А. Проблеми державного земельного кадастру в Україні / А. Мартин // ІРЦ «Реформування земельних відносин в Україні». Моя земля (земельно-правовий та аналітичний ресурс) [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://www.myland.org.ua/index.php?id=2301&lang=uk>

149. Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обмежень: Закон України від 1 липня 2004 р. // Офіційний вісник України. – 2004. – № 30. – Ст. 1993.

150. Кулинич П. Державна реєстрація прав на земельну нерухомість та земельний кадастр: поняття, співвідношення та правові засади / П. Кулинич // Юридичний журнал. – 2005. – № 11 (41). – С. 35–42.

151. Про державний контроль за використанням та охороною земель: Закон України від 19 червня 2003 р. № 963–IV // Офіційний вісник України. – 2003. – № 29. – Ст. 1432.

152. Вівчаренко О. А. Контроль за охороною земель в Україні / О. А. Вівчаренко // Держава і право: зб. наук. праць. – К.: Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2009. – Вип. 46. – С. 421–426.

153. Семчик В. І. Контрольна діяльність органів виконавчої влади як гарантія прав громадян на землю / В. І. Семчик // Державний контроль за дотриманням земельного та екологічного законодавства: стан, проблеми та шляхи вдосконалення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 17 червня 2008 р.). – К.: Вид-во «Юридична думка», 2009. – С. 9–16.

154. Шульга М. В. Правове забезпечення державного контролю за використанням та охороною земель / М. В. Шульга // Державний контроль за дотриманням земельного та екологічного законодавства: стан, проблеми та шляхи вдосконалення : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 17 червня 2008 р.). – К. : Вид-во «Юридична думка», 2009. – С. 34–36.

155. Про плату за землю : Закон України від 3 липня 1992 р. № 2535-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 3. – Ст. 540.

156. Податковий кодекс України : проект [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

[www.minfin.gov.ua/control/.../main?...](http://www.minfin.gov.ua/control/.../main?...)

157. Мартин А. Розвиток земельних відносин в Україні у середньостроковій перспективі: цілі та завдання [Електронний ресурс] / Андрій Мартин. – (Земельна спілка України). – Режим доступу :

<http://www.zsu.org.ua/publications/?id=35411>

158. Измайлов О. В. Ответственность за нарушения земельного законодательства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право» / О. В. Измайлов. – М., 1973. – 24 с.

159. Нестеренко І. І. Применение ответственности за нарушение земельного законодательства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право» / І. І. Нестеренко. – М., 1984. – 16 с.

160. Берлач А. І. Кримінологічна характеристика зловживань на ринку землі в Україні / А. І. Берлач // Організаційно-правові засади розвитку аграрного і земельного ринків в Україні / [за ред. В. І. Семчика]. – К. : Юрид. думка, 2006. – 264 с.

161. Семчик В. І. До питання про механізм реалізації права на землю громадянами та юридичними особами / В. І. Семчик // Право України. – 2009. – № 9. – С. 6–10.

162. Мілімко Л. Особливості адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері земельних відносин / Л. Мілімко // Підприємництво, господарство і право. – 2008. – № 1. – С. 28–38.

163. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1152.

164. Мірошніченко О. С. Адміністративно-правові засоби охорони земельних відносин в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право; фінансове право; інформаційне право» / О. С. Мірошніченко. – Харків, 2005. – 20 с.

165. Гоштинар С. Л. Правове регулювання ведення державного земельного кадастру в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 / Гоштинар С. Л. – Київ, 2008. – 199 с.

166. Порушників земельного законодавства – до відповідальності : довідка «Про результати здійснення державного контролю за використанням і охороною земель у першому півріччі 2006 року» [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Державного комітету України із земельних ресурсів. – Режим доступу :

[http://dkzr.gov.ua/terra/control/uk/publish/article;jsessionid=32AE90267B837BA9082E2897318CBV6V?art\\_id=39926&cat\\_id=20657](http://dkzr.gov.ua/terra/control/uk/publish/article;jsessionid=32AE90267B837BA9082E2897318CBV6V?art_id=39926&cat_id=20657)

167. Про продовження роботи Обласної робочої групи з опрацювання та комплексного вирішення питань реалізації державної політики у сфері раціонального використання та охорони земель у Запорізькій області : Розпорядження Запорізької обласної державної адміністрації від 19 березня 2008 р. № 89 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

[http://www.zem.da.zp.ua/publications\\_out.php?22](http://www.zem.da.zp.ua/publications_out.php?22)

168. Великий розподіл Львівського аеропорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

<http://jeynews.com.ua/articles/d6/102>

169. Лоїк Г. К. Проблеми адміністративної відповідальності юридичних осіб за порушення вимог земельного законодавства України / Г. К. Лоїк, С. А. Диптан // Сучасні проблеми аграрного і природо ресурсного права : зб. наук. праць Міжнар. наук.-практ. конф. 30–31 жовтня 2009 р., Київ / за заг. ред. В. М. Єрмоленка та ін. – К. : ІРІДУМ, 2009. – С. 179 – 181.

170. Про затвердження Порядку планування та проведення перевірок з питань здійснення державного контролю за використанням та охороною земель : Наказ Держкомзему України від 12 грудня 2003 р. № 312 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 52. – Ст. 2891.

171. Кримінальний кодекс України : затверджений Законом України від 5 квітня 2005 р. № 2341-III; за станом на 31 травня 2007 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2007. – № 44. – Ст. 512.

172. Шульга А. М. Кримінально-правова охорона земель від забруднення або псування : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / А. М. Шульга. – Харків, 2004. – 20 с.

173. Балюк Г. І. Проблеми соціальної ефективності діяльності прокуратури по нагляду за додержанням і застосуванням земельного законодавства / Г. І. Балюк // Земельне право України. – 2006. – № 6. – С. 49–56.

174. Розширена нарада працівників Держкомзему з працівниками органів прокуратури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу :

file://localhost/D:/Documents%20and%20Settings/Loner/Рабочий%20стол/відпо.  
htm