

Бондарчук Н. В.,
*аспірантка відділу проблем земельного,
аграрного та екологічного права
Інституту держави і права ім. В. М. Корецького НАН України*

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЩОДО ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У сучасний період відбувається процес інтеграції української транспортної структури з європейською та адаптації транспортного, зокрема авіаційного, законодавства нашої держави до законодавства ЄС. У сфері авіаційного

транспорту земля виступає просторовим (територіальним) базисом. Сьогодні наземна база авіаційного транспорту активно розвивається. Одночасно відбувається і процес реформування земельних відносин, об'єктом яких є і землі авіаційного транспорту. Отже, правовий режим земель авіаційного транспорту збагачується та набуває нових характеристик. Тим самим ця тема актуалізується і потребує окремої дослідження в науці земельного права.

Елементи правового режиму земель в цілому та авіаційного транспорту зокрема: порядок набуття, зміни і припинення прав на землі; правове забезпечення раціонального використання земель; правова охорона земель; функції та повноваження органів виконавчої влади та місцевого самоврядування щодо управління землями; відповідальність за порушення земельного законодавства.

Законодавче визначення даної категорії земель відсутнє, оскільки у ст. 72 Земельного кодексу України перелічено лише складові частини земель авіаційного транспорту. На нашу думку, дає 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 цивільної авіації.

Періодизація розвитку земель авіаційного транспорту і відповідно їх правового режиму залежить від науково-технічного прогресу, розвитку економіки та правового регулювання, і має такий вигляд. Період становлення (1930-ті – 1960-ті р.р.) Поняття «землі авіаційного транспорту» вперше з'явилося у законодавстві нашої країни в 1933 р. в «Положенні про землі, надані транспорту» [1], оскільки до цього часу авіаційного транспорту практично не існувало. Період активного розвитку (1960-ті – 1990 р.). 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. Період кризи (1990-ті р.р.). У 1990-х роках цивільна авіація України переживала кризу. Обсяги перевезень постійно скорочуються, матеріально-технічна база не оновлюється, наземна база не розвивається. Період відродження (2000 р. – сучасний період). З 1 січня 2002 року введено в дію новий Земельний кодекс, який закріпив у ст. 67 можливість перебування земель транспорту в державній, приватній та комунальній власності.

На мою думку, правове регулювання щодо земель авіаційного транспорту України не є належним. Хоча варто зазначити, що в рамках підготовки України до Євро-2012 уряд прийняв декілька нормативно-правових актів. Зокрема, Постанова КМУ «Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 з футболу» та Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року спрямовані на забезпечення будівництва, реконструкції та модернізації об'єктів наземної інфраструкту-

ри аеропортів та резервування земель для цих цілей; проведення органами виконавчої влади інвентаризації земель авіаційного транспорту та ін.

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.

Однією з проблем правового регулювання в даній сфері можна віднести те, що норми, які діють при проектуванні та будівництві аеродромів були прийняті ще за часів Радянського Союзу. На сьогодні вони потребують перегляду та оновлення, 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.

Важливими є питання правового регулювання раціонального використання земель авіаційного транспорту України. Законодавством визначено таке поняття як 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 (ст. 41 Повітряного кодексу України). На приаеродромній території обмежується допустима висота природних (рельєф місцевості, висота лісової рослинності) та штучних (споруди, лінії електропередач) бар'єрів; дозволяється розміщення будівель та споруд, враховуючи висотні обмеження, встановлені нормами технічного проектування, якщо вони не створюють перешкод для радіонавігації та запроваджується особливий режим одержання дозволу на будівництво (реконструкцію) чи іншу діяльність лише за погодженням з органом державного регулювання діяльності авіації та відповідною Радою.

Результати наукових досліджень в галузі глобальних атмосферних явищ свідчать про те, що експлуатація повітряних суден найбільш впливає на зміну клімату [2]. Використання земельних ділянок під аеропорт призводить до порушення рівноваги флори та фауни. Роботи по будівництву аеропорту пов'язані з пошкодженням ґрунтів. В процесі експлуатації ґрунт на території аеропорту та навколо нього може піддаватися ерозії в результаті впливу природних умов та викиду реактивного потоку повітряного судна. Тому, планування як функція державного управління землями авіаційного транспорту 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 суміжні землі. А такий вплив є масштабним і негативним в екологічному плані.

Отже, правовий режим земель авіаційного транспорту має певні особливості порівняно із землями інших видів транспорту. Одночасно з цим в законодавстві України неналежним є правове регулювання щодо земель

авіаційного транспорту. В діючому законодавстві містяться норми щодо земель аеропортів і аеродромів і практично відсутні норми, що стосуються вертольотних станцій та інших складових земель авіаційного транспорту. Крім того, деякі підзаконні нормативно-правові акти, зокрема норми відводу земель для аеродромів та аеропортів, застарілі. Крім того, практично відсутні норми щодо охорони земель авіаційного транспорту. Такі недоліки ускладнюють механізм реалізації норм права і негативно впливають на розвиток земель авіаційного транспорту.

Для вдосконалення правового регулювання в даній сфері необхідно прийняття нормативно-правових актів щодо правового режиму вертольотних та вертольотних станцій, збільшення норм відводу земель для аеродромів та аеропортів, а також розробка основних положень охорони земель авіаційного транспорту України відповідно до особливостей даної категорії земель.

Література:

1. Положение о землях, предоставленных транспорту: Постановление ЦИК и СНК СССР от 7.02.1933 // СЗ СССР. – 1933. – № 12. – Ст. 66–6.
2. ИКАО. Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации. Шестое совещание. Монреаль 2–12 февраля 2004 г. Доклад.