

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

В умовах активної підготовки України до Євро-2012 ключовим питанням постає будівництво та реконструкція аеропортів, які фактично виступатимуть візитною картою нашої держави перед іноземними громадянами. Земля, виступаючи територіально-просторовою базою у сфері авіаційного транспорту відіграє в цьому процесі надзвичайно важливу роль.

На нашу думку, можна виділити такі 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.

Розвиток земель авіаційного транспорту і відповідно їх правового режиму можна розділити на 4 періоди. 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 наслідок 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 в ст. 67 можливість перебування земель транспорту в державній, приватній та комунальній власності [2 ст. 67]. Проте, в цьому кодексі правовий режим земель авіаційного транспорту не отримав належного правового регулювання.

На сьогодні законодавство щодо земель авіаційного транспорту розвивається, в основному, шляхом прийняття підзаконних нормативно-правових актів. Зокрема, Постанова КМУ «Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 з футболу» [3] та Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року [4] спрямовані на забезпечення будівництва, реконструкції та модернізації об'єктів наземної інфраструктури аеропортів та резервування земель для цих цілей; проведення органами виконавчої влади інвентаризації земель авіаційного транспорту та ін.

В сучасний період більшість вітчизняних аеропортів перебуває в комунальній власності. В державній власності перебувають аеропорти «Бориспіль», «Дніпропетровськ», «Запоріжжя» і «Львів». 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.

В ст. 72 Земельного кодексу України [5] перелічено складові частини земель авіаційного транспорту, проте відсутнє законодавче визначення даної категорії земель. 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 цивільної авіації.

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.

Головною складовою частиною земель авіаційного транспорту України виступають землі аеропортів. Землі аеропортів – це землі, на яких розташовано комплекс споруд, що призначений для приймання/відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення авіаційних робіт. Земельні ділянки аеропортів включають в себе ділянки для аеродрому, відособлених споруд та службово-технічної території [6, п. 3].

На нашу думку, до недоліків законодавства про правовий режим земель авіаційного транспорту відноситься 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.

З метою забезпечення 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 [7, ст. 41]. 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.

Аеропорти в процесі їх експлуатації безумовно являються джерелом забруднення навколишнього середовища в цілому та земель і ґрунтів зокрема. 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 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.

Дані недоліки законодавства можливо вирішити шляхом прийняття нормативно-правових актів щодо правового режиму вертольотодромів та вертольотних станцій,

збільшення норм відводу земель для аеродромів та аеропортів, а також розробки основних положень охорони земель авіаційного транспорту України відповідно до особливостей даної категорії земель.

Використані джерела:

1. *Положение о землях, предоставленных транспорту: Постановление ЦИК и СНК СССР от 7.02.1933 // СЗ СССР. – 1933, - №12. – ст. 66-6.*
2. *Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. – ВВР, 2002 р. № 3-4, ст. 27. – ст. 67.*
3. *Постанова КМУ «Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 з футболу» від 31 жовтня 2007 року № 1295.*
4. *Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. № 506 – р.*
5. *Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. – ВВР, 2002 р. № 3-4, ст. 27. – ст. 72.*
6. *Нормы отвода земель для аэропортов. СН 457-74 – М.: Стройиздат, 1974 – п. 3.*
7. *Повітряний кодекс України – ВВР, 1993 р. № 25 ст. 27. – ст. 41.*