

Бондарчук Н. В., кло.н., доцент,
Житомирський національний агроєкологічний університет,
м. Житомир, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Наявність достатніх земельних ресурсів та їх раціональне використання безпосередньо впливають не лише на розвиток інфраструктури аеропортів та аеродромів, а й на безпеку польотів. 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.

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.

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.

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,

Землі авіаційного транспорту можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності, а також використовуватися на умовах постійного користування, оренди та концесії. Так, необхідно підтримати думку М. М. Бахуринської про те, що концесія має бути закріплена в Земельному кодексі як самостійна форма землекористування [1]. Вважаємо за доцільне зазначити у ст. 94 Земельного кодексу України, що для здійснення концесійної діяльності земельні ділянки можуть надаватися на підставі договору концесії, а не оренди.

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.

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.

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. 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].

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.

Отже, правовий режим земель авіаційного транспорту має ряд особливостей. Для вирішення проблемних аспектів даної сфери необхідно внести певні до законодавства. Зокрема, необхідно закріпити в Земельному кодексі України чітке розмежування земель авіаційного транспорту за формами власності. Пропонується внести в будівельні норми України щодо аеропортів положення землеохоронного характеру. Крім того, норми відводу земель для аеропортів 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. Оскільки суб'єктами господарювання в галузі авіаційного транспорту є, в основному, підприємства та господарські товариства, то вважаємо введення адміністративної відповідальності саме юридичних осіб сприяло б зниженню порушень законодавства щодо використання та охорони земель аеропортів та аеродромів.

Література

1. Бахуринська М. М. Правові засади концесії земельної ділянки за законодавством України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.06/ М. М. Бахуринська. - К., 2008. - 19 с.

2. Міжнародні стандарти та рекомендована практика. Додаток 14 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Аеродроми. - [4-е вид.]. - Монреаль: ІКАО, 2004. - Розд. паг. Т1: Проектування та експлуатація аеродромів. - 2004.