

ПОНЯТТЯ І ХАРАКТЕРИСТИКА ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ЇХ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ

Определены элементы правового режима земель авиационного транспорта, дано определение землям авиационного транспорта, приведена периодизация развития земель авиационного транспорта и их правового режима, проанализировано законодательство о землях авиационного транспорта, его недостатки и пути их решения.

Ключевые слова: *правовой режим, земли авиационного транспорта, земли аэропорта, земли аэродрома, приаэродромная территория.*

The paper determinates the elements of regulatory regime legal framework of the lands of aviation transport. The periodization of aviation transport lands has been presented. The legislation as to the use of aviation transport lands as well as its problems and the ways of their solving have been analyzed.

Key words: *regulatory regime legal, lands of aviation transport, lands of airport, lands of aerodrome, attached to aerodrome territory.*

Земля виступає просторовим (територіальним) базисом у сфері авіаційного транспорту. Сьогодні наземна база авіаційного транспорту активно розвивається, оскільки постають все більш високі вимоги щодо безпечного та комфортного забезпечення перевезень. Одночасно відбувається і процес реформування земельних відносин, об'єктом яких є і землі авіаційного транспорту. В сучасний період відбувається процес інтеграції української транспортної структури з європейською та адаптації транспортного, зокрема авіаційного, законодавства нашої держави до законодавства ЄС. Отже, правовий режим земель авіаційного транспорту збагачується та набуває нових характеристик. Тим самим ця тема актуалізується і потребує окремого дослідження в науці земельного права.

Питання правового режиму земель досліджувалося вченими ще за часів Радянського Союзу, а саме: М.І. Красновим, Г.А. Аксеньонком, Б.В. Єрофєєвим.,

© БОНДАРЧУК *Наталія Валеріївна* – аспірантка Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України

І.О. Іконицькою та ін. Сьогодні дане питання залишається актуальним і потребує подальшого дослідження.

В сучасний період елементи правового режиму земель поповнюються і набувають нових характеристик. Звичайно, 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 понятті правового режиму земель. 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 відбувався в декілька етапів.

Період становлення (1930-ті – 1960-ті рр.). 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. Роком народження цивільної авіації України вважається 1923-й, коли були створені організації по керівництву повітряним флотом. Регулярні перевезення розпочалися 25 травня 1924 року на лініях Харків – Катеринослав – Одеса і Харків – Київ². 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. В 1927 році на Україні діяли вже 10 аеропортів.

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. 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», приймається другий в історії земельного законодавства України Земельний кодекс, спеціалізовані нормативно-правові акти, зокрема, Вказівки по проектуванню аеродромних покриттів, Норми відводу земель для аеропортів та ін.

Період кризи (1990-ті рр.). Безспірним є той факт, що на розвиток авіації та відповідної їй наземної бази впливало економічне становище в країні. У 1990-х роках цивільна авіація України переживала кризу. Обсяги перевезень постійно скорочуються, матеріально-технічна база не оновлюється, наземна база не розвивається. У 1990 році приймається новий Земельний кодекс України та через два роки його нова редакція. Законодавчо закріплюється три форми власності на землю: державна, колективна і приватна. Проте землі транспорту визнавались виключно державною власністю і могли надаватися лише в користування.

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 власності³. Проте, в цьому кодексі правовий режим земель авіаційного транспорту не отримав належно-го юридичного оформлення.

На сьогодні законодавство щодо земель авіаційного транспорту розвивається, в основному, шляхом прийняття підзаконних нормативно-правових актів. Зокре-

ма в п. 10 Постанови КМУ «Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 з футболу» від 31.10.2007 р. передбачено будівництво, реконструкція, ремонт аеропортів у м. Дніпропетровськ, Донецьк, Київ, Львів, Одеса, Харків⁴. Крім того, Кабінетом Міністрів України було схвалено Концепцію Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року⁵. Завданнями даної програми є забезпечення будівництва, реконструкції та модернізації об'єктів наземної інфраструктури – ангарних комплексів, авіаційно-технічних баз, навчально-тренажерних центрів, профілакторіїв, адміністративних будівель, складських об'єктів; 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.

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.

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 вертольотдроми, службово-технічними територіями з будівлями та спорудами, а також ремонтними заводами цивільної авіації, аеродромами, вертольотдромами, гідроаеродромами та іншими майданчиками для експлуатації повітряних суден; службовими об'єктами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту⁶.

В даній статті 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.

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.

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 внутрішні⁷. Аеропорти, призначені для приймання, 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. Зокрема, за категоріями⁸, за спроможністю приймати певні типи повітряних суден, залежно від річного обсягу пасажирських перевезень (пасажирообміном)⁹.

На нашу думку, землі аеропортів доцільно класифікувати за формами власності. Землі кожної форми власності мають свої особливості правового режиму (зокрема таких його елементів як використання та управління).

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.

Земельні ділянки аеропортів включають в себе ділянки для аеродрому, відособлених споруд та службово-технічної території¹⁰.

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

Землі аеродрому мають такі складові: 1) землі під злітно-посадочними смуги зі штучним та ґрунтовим покриттям; 2) землі зайняті рульовими доріжками (РД) – магістральними, швидкісними, сполучними та допоміжними; 3) землі під пероном; 4) земельні ділянки, призначені для стоянки літаків; 5) земельні ділянки майданчиків спеціального призначення: для запуску двигунів літаків, для миття літаків, для стоянки перонної механізації, дегазації та миття повітряних суден. Кожна із цих складових має різне цільове призначення і свої особливості.

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.

До складу земель аеропортів відносяться землі під відособленими спорудами: управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки; обслуговування пасажирських перевезень; обслуговування вантажних та поштових перевезень; технічного обслуговування повітряних суден; авіапаливозабезпечення; допоміжного призначення¹¹.

Службово-технічна територія (СТТ), 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. СТТ 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 аеропорту¹².

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 територію¹³.

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 межі злітно-посадочної 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 вибухонебезпечних речовин.

Особливістю аеропортів є надзвичайно шкідливий вплив на довкілля в цілому і землю зокрема. 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 планується розробити технології захисту ґрунтів та води від забруднення стоками аеропортів¹⁴. Крім того, використання земельних ділянок під аеропорт призводить до порушення рівноваги флори та фауни. Тому, 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. Крім того, досить важливою є і функція контролю за використанням земель транспорту та їх охороною.

На підставі викладеного можна зробити наступні висновки.

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. Норми Земельного та Повітряного кодексів містять лише окремі положення, не даючи повної характеристики всіх елементів правового режиму цих земель. Крім того, деякі підзаконні нормативно-правові акти, зокрема норми відводу земель для аеродромів та аеропортів, застарілі.

В діючому законодавстві містяться норми щодо земель аеропортів і аеродромів і практично відсутні норми, що стосуються вертольотних станцій та інших

складових 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, а також збільшити норми відводу земель для аеродромів та аеропортів.

1. Положение о землях, предоставленных транспорту: Постановление ЦИК и СНК СССР от 7.02.1933 // СЗ СССР. – 1933. – № 12. – Ст. 66-б. **2.** Коба В.Г. Развитие гражданской авиации на Украине. – К., 1978 р. – С. 9. **3.** Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. // ВВР України. – 2002. – № 3–4. – Ст. 27. – Ст. 67. **4.** 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. **5.** Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. № 506–р. **6.** Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. // ВВР України. – 2002. – № 3–4. – Ст. 27, Ст. 72. **7.** Повітряний кодекс України // ВВР. – 1993. – № 25. – Ст. 27. **8.** Запорожець В., Шматко М. Аеропорт. Організація. Технологія. Безпека. – К., 2002. – С. 23. **9.** Петухов Г.И. Аэропорты и их эксплуатация. – М., 1980 – С. 4. **10.** Нормы отвода земель для аэропортов. СН 457-74. – М., 1974. – П. 3. **11.** Мальшов А.М., Берлин Ю.Я. Эксплуатация и ремонт зданий гражданской авиации. Справочник. – М., 1981. – С. 5. **12.** Нормы отвода земель для аэропортов. СН 457-74. – П. 5. **13.** Повітряний кодекс України // ВВР. – 1993. – № 25. – Ст. 27. – Ст. 41. **14.** Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки, затвердж. Постановою Верховної Ради України від 5 березня 1998 р.