

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті автор аналізує норми чинного законодавства щодо земель авіаційного транспорту, що в сукупності складають правовий режим земель авіаційного транспорту взагалі та земель під аеропортами (аеродромами) зокрема як основної складової обслуговуючої інфраструктури авіаційного транспорту.

Ключові слова: правовий режим земель авіаційного транспорту, обіг земель авіаційного транспорту, землі під аеропортами (аеродромами).

Функціонування авіаційного транспорту нерозривно пов'язане з використанням землі, тому Закон України (далі ЗУ) «Про транспорт» містить ряд норм, які визначають правовий режим земель транспорту взагалі (ст. 11) та авіаційного зокрема (ст. 33) [1]. Дослідження правового режиму земель авіаційного транспорту в теорії земельного права продовжує бути актуальним, зважаючи на прийняття 19.05.2011 р. нового Повітряного кодексу України (далі ПКУ) [2].

Питання правового режиму земель окремих видів транспорту (автомобільного, залізничного, авіаційного) та його окремих елементів були предметом дослідження таких відомих українських науковців, як В.В. Бондар, В.К. Гуревський, Т.М. Гапотченко, А.Й. Годованюк, Ю.С. Петлюк, Д.В. Санніков, В.І. Семчик та інші.

Метою статті є розкриття особливостей правового режиму земель авіаційного транспорту на підставі аналізу відповідних норм Земельного кодексу України (далі ЗК) [3], Повітряного кодексу України, ЗУ «Про транспорт» та підзаконних нормативних актів.

Визначення сутності та змісту правового режиму земель авіаційного транспорту як інституту земельного права варто розпочати з розкриття самого поняття «правовий режим земель». Зокрема, В.І. Семчик вважає, що «під правовим режимом розуміються як встановлені правовими нормами право власності і користування земельними ділянками, так і порядок та умови їх набуття у власність чи користування, зміна і припинення права власності, порядок та умови використання у відповідності з цільовим призначенням, правової охорони земель і відповідальності за порушення земельних прав і земельного законодавства» [4].

На думку Н.І. Титової, правовий режим – це «сукупність правових норм, що встановлюють певний порядок землекористування певних видів» [5].

В.К. Гуревський зауважує, що «під правовим режимом земель прийнято вважати встановлені правовими нормами порядок та умови використання за цільовим призначенням земель всіх

категорій, забезпечення та охорону прав власників землі і землекористувачів, здійснення державного управління земельними ресурсами, контролю за раціональним використанням землі і додержанням земельного законодавства. Ведення державного земельного кадастру, проведення землеустрою, моніторингу землі, справляння плати за землю і застосування юридичної відповідальності за порушення земельного законодавства» [6].

А.М. Мірошніченко розглядає правовий режим земель «як встановлений правовими нормами порядок поведінки по відношенню до цих земель» [7].

«Сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини щодо використання та охорони земель певної категорії, становлять правовий режим категорії земель» [8, с. 70].

На думку Ю.В. Корнеєва, під правовим режимом земель авіаційного транспорту розуміють передбачений законодавцем порядок надання, використання та охорони земельної ділянки, наданої для потреб авіації. Під поняття правового режиму земель авіації також підпадають права та обов'язки власників і землекористувачів, набуття права власності на земельну ділянку, а також порядок реєстрації та сертифікації авіаційних підприємств [9, с. 10].

Узагальнюючи наведені вище визначення та особливості характеристик земель авіаційного транспорту в чинних нормативно-правових актах, зауважимо, що під правовим режимом зазначених земель слід розуміти встановлений правовими нормами порядок їх відведення й надання, умови використання та форми власності, забезпечення охорони та здійснення державного управління землями, необхідними для належного функціонування підприємств авіаційного транспорту.

До земель авіаційного транспорту, згідно з ч. 1 ст. 72 ЗК України, належать землі під аеропортами, аеродромами, відокремленими спорудами, службово-технічними територіями з усіма будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту; вертольотними

станціями (включаючи вертольотодроми), службово-технічними територіями з усіма будівлями та спорудами; ремонтними заводами цивільної авіації, аеродромами, вертольотодромами, гідроаеродромами та іншими майданчиками для експлуатації повітряних суден; службовими об'єктами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. Аналогічну характеристику належності земель до авіаційного транспорту містить і ст. 33 ЗУ «Про транспорт». Чинним Повітряним кодексом України визначено певні елементи авіаційного транспорту, такі як аеродром, аеропорт, вертодром, злітно-посадковий майданчик, приаеродромна територія, смуга повітряних підходів (пп. 12), 17), 25), 46), 84), 96) ч. 1 ст. 1), що мають для свого функціонування земельні ділянки. Вказівка в зазначених нормах на те, що вони «забезпечують роботу авіаційного транспорту», передбаченого «для експлуатації повітряних суден», «призначена повністю або частково для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні повітряних суден», «призначених для приймання, відправлення повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень», «призначених повністю або частково для прибуття, відправлення та руху вертольотів по його поверхні», «на яких розташовані будівлі, споруди та обладнання, а також земельні ділянки, необхідні для забезпечення роботи аеропорту (аеродрому) та визначені генеральним планом», «придатні та використовуються для зльоту, посадки, руху та стоянки легких повітряних суден», «обмежена регламентованими розмірами місцевість», «ділянка приаеродромної території встановлених розмірів» свідчить про їх цільове призначення. У літературі цільове призначення конкретної земельної ділянки визначають як встановлену компетентним органом під час надання земельної ділянки межу експлуатації (використання) земельної ділянки для конкретного призначення відповідно до затверджених планами розвитку територій і зонування земель, а також правовим режимом відповідної категорії земель [10].

Проте ні в ЗК України, ні в ЗУ «Про транспорт», ні в ПКУ не розкривається поняття даної категорії земель. Н.В. Бондарчук сформулювала поняття земель авіаційного транспорту так: «це землі, які виступають просторовим (територіальним) базисом у сфері авіаційного транспорту, тобто надані або призначені для належного функціонування цивільної авіації [11, с. 433].

Поняття «авіаційний транспорт» (визначення, яке містить ст. 32 ЗУ «Про транспорт»), на нашу думку, є ширшим за змістом, ніж поняття «повітряний транспорт», з огляду на такі міркування. Зважаючи на те, що до авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, законодавчо закріплено функціональність

таких підприємств. Натомість, вважаємо, що до обслуговувальної інфраструктури авіаційного транспорту слід віднести (відповідно до ст. 32 ЗУ «Про транспорт») аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Таким чином, розмежовуючи поняття «авіаційний транспорт» і «повітряний транспорт», треба розмежовувати й поняття земель авіаційного та повітряного транспорту.

Землями повітряного транспорту визнають землі, надані в користування підприємствам повітряного транспорту для виконання покладених на них завдань щодо здійснення перевезень пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, а також для використання повітряних суден у сільському господарстві.

Враховуючи вищевикладене, землі авіаційного транспорту можна визначити як частину суходолу, надану підприємствам повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також під підприємствами обслуговувальної інфраструктури (аеропортами, аеродромами, ремонтними заводами, системами управління повітряним рухом та іншими підприємствами, установами, організаціями, що забезпечують роботу авіаційного транспорту).

Визначення поняття земель авіаційного транспорту та законодавче його закріплення є важливим для розкриття особливостей правового режиму даної категорії земель.

Особливу увагу слід приділити землям під аеропортами та аеродромами, що належать до земель авіаційного транспорту (ст. 72 ЗК України), зважаючи на таке:

– повітряні судна як засіб переміщення пасажирів, їхнього багажу, вантажів після здійснення польоту мають певний час перебувати на землі для вивантаження, завантаження, заправки, технічного обслуговування тощо;

– аеропорти й аеродроми включають певні об'єкти наземної інфраструктури, призначені для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень;

– саме стосовно цих земельних ділянок нормативні акти містять особливі вимоги щодо відведення, будівництва, експлуатації, використання, охорони та їх обігу.

Будівництву будь-якого об'єкта незалежно від його цільового призначення передує відведення земельної ділянки. Так, щодо розмірів і структури земельних ділянок, які відводять для аеропортів, слід зазначити, що вони визначаються відповідно до СН 457–74 «Норми відводу

земель для аеропортів», затверджених наказом Держбуду СРСР 16.01.74 р. Земельна ділянка для аеропорту, як передбачено п. 3 цих норм, включає ділянки для аеродрому, відособлених споруд (управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисних споруд та службово-технічної території) [12].

Згідно з прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 1997 по 2020 рік загальний попит на повітряні перевезення в середньому щороку зростатиме на 4,5 % [13]. Отже, використання земель аеропортів (аеродромів) буде пов'язане з підвищенням шкідливого характеру виробничої діяльності розміщених на них об'єктів.

У зв'язку з цим розміщення таких елементів обслуговувальної інфраструктури повітряних суден, як аеропорти та аеродроми, потребує регламентації з метою зменшення негативного впливу під час їх експлуатації. З цією метою застосовуються нормативні акти різних державних органів, у т.ч. колишнього СРСР. Так, розміщення будівництва нових аеродромів необхідно за межами міст та населених пунктів і відстань від межі льотного поля аеродрому до межі сільбищної території слід визначати в кожному конкретному випадку відповідно до п. 7.3 Постанови Держбуду СРСР «Строительные нормы и правила. Аэродромы. СНиП 2.05.08-85» від 18.02.85 р. № 1 [14]. Уточнюючи конкретний випадок, потрібно звернутися принаймні до двох наказів. Відповідно до наказу Держкоммістобудування «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень ДБН 360-92» від 17.04.1992 р. № 44 [15] аеропорти слід розміщувати у приміських зонах міст з річним пасажирооборотом до 1 млн осіб у 30–40-хвилинній транспортній доступності від міста-центру (відстань 20–30 км) і обслуговувати кілька близько розміщених населених пунктів. Необхідність створення другого аеропорту виникає в містах з кількістю населення 800–1000 тис. осіб (річний пасажирооборот від 1 до 5 млн осіб) з їх спеціалізацією для пасажирів міждержавних, міжобласних і місцевих повітряних ліній. Якщо аеропорт розміщений біля або в оточенні міської забудови, розглядається питання про його винесення або використання для зльоту й посадки тільки легких літаків і вертольотів (п. 7.18). Від місця відведення земельної ділянки під аеропортом залежатиме рівень негативного впливу на населення. Саме тому наказом Міністерства охорони здоров'я України затверджено Державні санітарні правила планування й забудови населених пунктів, в якому визначено, що джерелами зовнішнього техногенного акустичного забруднення в населених пунктах є, зокрема, й авіаційний транспорт (п. 8.36). Відповідно до цього наказу містобудівні методи захисту від шуму та вібрації (що

спричиняються роботою авіаційних двигунів) мають включати заходи щодо зонування території населених пунктів (п. 8.41), а аеропорти (зовнішні джерела акустичного забруднення) потрібно розміщувати на відстанях від сільбищної території і зон рекреації, обгрунтованих акустичними розрахунками. Акустичні розрахунки мають проводитися за методиками, узгодженими з Міністерством охорони здоров'я України (п. 8.44) [16].

Деякі об'єкти, розміщені на землях під аеропортами (аеродромами), потребують захисту від впливу навколишнього середовища. Зокрема, спеціальні вимоги (для захисту території аеродрому від затоплення в разі підвищення рівня води в сусідніх водоймах) передбачають облаштування огорожувальних дамб висотою не менш ніж на 0,5 м вище розрахункового рівня високої води з урахуванням висоти хвилі та висоти набігу її на відкос дамби (п. 6.17) [14].

Земельний кодекс України містить певні обмеження щодо обігу окремих складових земель авіаційного транспорту земельних ділянок, зокрема п. б) ч. 3 ст. 83 передбачено, що до «земель комунальної власності, які не можуть передаватися у приватну власність, належать землі ... під об'єктами повітряного транспорту», а п. б) ч. 4 ст. 84 передбачено, що до «земель державної власності, які не можуть передаватися у приватну власність, належать землі ... під об'єктами державної власності повітряного транспорту». Однак у ПКУ та ЗК України не розкривається зміст понять «об'єкти повітряного транспорту» та «об'єкти державної власності повітряного транспорту». Виходячи з того, що категорії «землі авіаційного транспорту» та «землі повітряного транспорту» є різними, на нашу думку, в зазначених статтях слід використовувати терміни «під аеропортами, аеродромами» та «під аеропортами, аеродромами державної власності, а також об'єктами обслуговування повітряного руху» відповідно.

Для забезпечення умов безпеки маневрування, зльоту та заходження на посадку повітряних суден, а також здійснення початкового етапу набирання висоти під час зльоту та кінцевого етапу зниження під час заходження на посадку навколо зареєстрованого в установленому порядку аеродрому передбачено наявність обмеженої регламентованими розмірами місцевості (при аеродромній території, яка включає в себе смугу повітряних підходів). Крім того, відповідно до ч. 9 ст. 69 ПКУ на відстані до 15 км від меж аеродрому забороняється відкрите складування харчових відходів, розміщення звалищ, спорудження або розбудова споруд, які сприяють масовому скупченню птахів і можуть створювати загрозу для повітряного руху.

Звичайно, дана стаття, зважаючи на різноманітність об'єктів авіаційного транспорту, а

звідси – різноманітність правових режимів, не може містити всеохопної характеристики такого складного явища, як правовий режим земель авіаційного транспорту. Не претендуючи на завершеність дослідження, можна стверджувати, що специфіка земель авіаційного транспорту як об'єкта з розміщеними на них спорудами, будівлями та обладнанням, необхідними для функціонування авіаційного транспорту, є об'єктивною умовою для встановлення спеціальних правил у разі їх відведення й надання, умов використання та форм власності, забезпечення охорони і здійснення державного управління ними, що в сукупності становить правовий режим земель авіаційного транспорту.

Література:

1. *Про транспорт*. Закон України від 10.11.94 р. №232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
2. *Повітряний кодекс України* від 19.05.2011 р. № 3167-ХІІ // Офіційний вісник України. – 2011. – № 46. – Ст. 274.
3. *Земельний кодекс України* від 25.10.2001 р. № 2768-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 3-4. – Ст. 27.
4. *Семчик В.І.* Земельне право України: підруч. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. / В.І. Семчик, П.Ф. Кулинич, М.В. Шульга. – К.: Вид-дім «Ін Юрс», 2008. – 600 с.
5. *Земельне право України: Підручник* / М.В. Шульга, Г.В. Анісімова, Н.О. Багай, А.П. Гетьман та ін.: За ред. М.В. Шульги. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – 368 с.
6. *Науково-практичний коментар Земельного кодексу України* / Кол. авт.: Л.О. Бондар, А.П. Гетьман, В.Г. Гончаренко та ін.: За заг. ред. В.В. Медведчука. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – 640с.
7. *Мірошніченко А.М.* Земельне право України: Підручник. / А.М. Мірошніченко. – К.: Алерта; КНТ;ЦУЛ, 2009. – 712 с.
8. *Земельний кодекс України: Науково-практичний коментар* / за ред. В.І.Семчика. – К.: Видавничий Дім «Ін Юрс», 2003. – 676 с.
9. *Корнєєв Ю.В.* Поняття й особливості правового режиму земель авіаційного транспорту / Ю.В. Корнєєв. // Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – №2 (11) 2009. – К.: Вид-во Нац.авіац. ун-ту «НАУ-друк», 2009. – 98 с.
10. *Луняченко А. В.* Правовий режим земель сільськогосподарського призначення, які належать громадянам на праві власності : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 – земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право / А. В. Луняченко. – К., 2002. –16 с
11. *Бондарчук Н.В.* Поняття і характеристика земель авіаційного транспорту та їх правового режиму / Н.В. Бондарчук. // Держава і право: Збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки. Випуск 44. – К.: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2009. с.431-436.
12. *Нормы отвода земель для аэропортов*. СН 457 – 74 від 16.01.74р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/rada/show/v0044481-92/page11>.
13. *Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року*. Розпорядження Кабінет Міністрів України від 05.03.2008 р. № 506-р. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 25. – Ст. 798.
14. *Строительные нормы и правила. Аэродромы*. СНиП 2.05.08-85. Постанова Держбуду СРСР від 18.02.85р. №18 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/rada/show/v0044481-92/page11>.
15. *Містобудування*. Планування і забудова міських і сільських поселень ДБН 360-92. Наказ Держкоммістобудування від 17.04.1992р. № 44 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/rada/show/v0044481-92/page11>.
16. *Про затвердження Державних санітарних правил планування та забудови населених пунктів*. Наказ Міністерства охорони здоров'я України від 19.06.96 №173 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/rada/show/v0044481-92/page11>.

С.И.Хомяченко

Особенности правового режима земель авиационного транспорта

В статье автор анализирует нормы действующего законодательства относительно земель авиационного транспорта, что в совокупности составляют правовой режим земель авиационного транспорта вообще и земель под аэропортами (аэродромами) в частности как основной составляющей обслуживающей инфраструктуры авиационного транспорта.

S.I.Homyachenko

Features of legal regym of aviation transport lands

In article the author analyzes norms of the current legislation concerning the air transport lands that in aggregate make a legal regime of the lands of an air transport in general and the lands under the airports (airdromes) in particular as basic making serving infrastructure of an air transport.