

Сенченко А.О., здобувач вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

ПРАВОВІ ОСНОВИ ВИКОРИСТАННЯ ТА ОХОРОНИ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ: ІСТОРІЯ СТАНОВЛЕННЯ

Становлення законодавства у сфері використання та охорони земель авіаційного транспорту в незалежній Україні розпочалося ще 1991 року після проведення Всеукраїнського референдуму 1 грудня та виборів першого президента незалежної країни. До прийняття українською владою Земельного кодексу України у 2001-2002 роках використання та охорона земель авіаційного транспорту здійснювалися керівництвом держави, яке володіло усіма літаками на момент розпаду Советського Союзу.

До 2002 року використання та охорона земель авіаційного транспорту забезпечувалися на підставі Земельного кодексу Української РСР. На підставі аналізу ст. 4 зазначеного кодексу стає зрозуміло, що конкретного визначення щодо земель авіаційного транспорту не існувало. Згідно з п. 3 ст. 4 кодексу землі авіаційного транспорту належали до єдиного державного земельного фонду, тобто відносилися до компетенції Української РСР, що свідчить про єдині умови правового регулювання для усіх видів земель транспорту [1].

Розмежування земель транспорту відбулося разом із прийняттям Земельного кодексу України 2001 року, який став чинним 2002 року. Відповідно до положень нового кодексу землі авіаційного транспорту визначалися як землі, що являють собою територіальну ділянку у сфері авіаційного транспорту, тобто надані або призначені для належного функціонування об'єктів авіаційного транспорту України [2].

Землі авіаційного транспорту перебувають у державній, комунальній та приватній власності, а також можуть використовуватися на умовах постійного користування чи оренди. Однією із можливих форм використання земель авіаційного транспорту є установа відповідного спеціального суверенітету із наміром розташувати спеціальне обладнання для забезпечення роботи повітряного транспорту на земельних ділянках юридичних осіб, що суттєво відрізняє цей кодекс від кодексу 1970 року.

Упродовж десятиліття, починаючи з 1985 по 1995 роки, британською фірмою «Common Wealth» проводилося спеціальне дослідження, яке показало, що літак, на якому перебувають в середньому сто пасажирів, у 15 разів більше викидає парникових газів, аніж звичайна людина. Щонайменше дев'яносто відсотків рейсів у середньому відбувається щоденно, а це призводить до значного забруднення атмосфери та негативно впливає на стан земель авіаційного транспорту [3].

Саме це дослідження стало підставою для створення спеціальних обмежень використання земельних ділянок для авіаційного транспорту та прилеглих до них земельних ділянок, а саме:

- екологічні обмеження (встановлені для охорони земель авіаційного транспорту як природного об'єкта);
- економічні обмеження (полягають у встановленні забезпечення нормального функціонування авіаційного транспорту);
- соціальні обмеження (встановлені для охорони населення від шуму).

Через це виникла необхідність внесення в норми щодо роботи аеропортів положення землеохоронного спрямування, оскільки необхідно розглядати і враховувати вплив авіаційного транспорту не лише на його землі, а також і на прилеглі земельні ділянки. Бо такий вплив є масштабним і негативним для екології [4].

Отже, на основі аналізу становлення норм стосовно використання та охорони земель авіаційного транспорту варто зазначити, що усі недоліки призводять до того, що аеропорти не можуть вирішити майнові та земельні питання. На сьогодні

законодавство щодо правового режиму використання та охорони земель авіаційного транспорту перебуває на стадії розвитку. Вітчизняне законодавство поступово адаптується до європейських стандартів, тому зміни будуть вноситися поступово та до завершення вступу України до Європейського Союзу.

Література

1. Земельний кодекс Української РСР : Закон України від 8 липн. 1970 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2874a-07#Text> (дата звернення: 19.10.2022).

2. Земельний кодекс України : Закон України від 25 жовтн. 2001 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text> (дата звернення: 19.10.2022).

3. Розкіш на шкоду клімату. URL: <https://www.google.com/amp/s/www.unian.ua/ecology/amp-10789757-rozkish-na-shkodu-klimatu-eksperti-rozpovili-chi-treba-zaboroniti-privatni-litaki.html> (дата звернення: 19.10.2022).

4. Краснова Ю. А. Правове регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі цивільної авіації. Київ : Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2011. 188 с.