

УДК 349.41

**В.С. ТЕРЕЩУК**, Національний університет  
«Юридична академія України імені Ярослава  
Мудрого»

## ДО ПИТАННЯ ПРО СПЕЦИФІКУ ПРАВОВОЇ ОХОРОНИ ЗЕМЕЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

*Ключові слова:* землі морського транспорту, земельні ділянки, ґрунт, об'єкти морського транспорту, правова охорона

Як відомо, держава Україна має унікальні земельні ресурси. Серед останніх, які потребують охорони, землі морського транспорту займають самостійне місце. З одного боку, вони виступають як об'єкт господарського використання, а з іншого – складовою довілля. Відповідно до ст.5 Закону України від 25.06.1991 р. № 1264–ХІІ «Про охорону навколишнього природного середовища» (далі – Закон від 25.06.1991 р.) державній охороні і регулюванню використання на території України підлягають навколишнє природне середовище як сукупність природних і природно-соціальних умов та процесів, природні ресурси, як залучені в господарський обіг, так і не використовувані в економіці в даний період (земля, надра, води, атмосферне повітря, ліс та інша рослинність, тваринний світ), ландшафти та інші природні комплекси [1]. Це положення відповідає конституційним приписам, згідно з якими земля є національним багатством, що перебуває під особливою охороною держави (ст.14 Конституції України).

Забезпечення належної охорони земель морського транспорту в сучасних умовах набуває актуальності, оскільки активно розвиваються нові види транспорту, ускладнюється його інфраструктура, а відповідно, збільшується негативний вплив на стан земель та навколишнє природне середовище в цілому. При цьому існуюча система правових заходів з охорони цих земель не забезпечує виконання завдання охорони земель – «збере-

ження та поліпшення ґрунтів, попередження деградації та порушення земель від ерозії, інших несприятливих наслідків господарської діяльності» [2, с.118]. Отже, існує потреба у реформуванні відносин з охорони зазначених земель.

Питання правового регулювання охорони земель морського транспорту не були предметом окремих наукових досліджень, а розглядалися лише у комплексі загальних проблем забезпечення правової охорони землі, що впливає з аналізу робіт таких науковців, як В.І. Андрейцев, Г.І. Балюк, Ю.О. Вовк, В.К. Гуревський, А.П. Гетьман, І.І. Каракаш, П.Ф. Кулинич, В.Л. Мунтян, В.В. Носік, О.О. Погрібний, В.І. Семчик, Н.І. Титова, В.І. Федорович, Ю.С. Шемшученко, А.П. Шеремет, М.В. Шульга, В.З. Янчук та ін. Таким чином, існує потреба більш глибокої розробки проблем охорони й використання земель морського транспорту, які забезпечують функціонування однієї з потужних гілок вітчизняної транспортної інфраструктури. Тому метою даної статті є здійснення комплексного аналізу законодавчого регулювання охорони земель морського транспорту, а також надання науково обґрунтованих пропозицій щодо усунення прогалин, які, на жаль, мають місце.

У чинному законодавстві можна виділити лише окремі норми, що певною мірою стосуються охорони земель морського транспорту. Зокрема, ст.56 Закону від 25.06.1991 р. передбачає низку охоронних заходів від негативного впливу об'єктів морського транспорту. Так, підприємства, установи, організації, що здійснюють проектування, виробництво, експлуатацію та обслуговування таких об'єктів, зобов'язані розробляти й здійснювати комплекс заходів щодо зниження токсичності та знешкодження шкідливих речовин, що містяться у відпрацьованих газах та викидах транспортних засобів, переходу на менш токсичні види енергії й пального, додержання режиму експлуатації транспортних засобів та запроваджувати інші заходи, спрямовані на запобігання й зменшення викидів у навколишнє природне середовище забруднюючих ре-

човин та додержання встановлених рівнів фізичних впливів. Керівники транспортних організацій та власники транспортних засобів несуть відповідальність за додержання встановлених для відповідного типу транспортного засобу нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах, викидів забруднюючих речовин та впливу фізичних факторів пересувних джерел на стан навколишнього природного середовища.

Зрозуміло, що заходи, що сприяють зменшенню негативного впливу об'єктів морського транспорту, спрямовані на охорону всіх складових навколишнього природного середовища, зокрема, і земельних ресурсів.

У Земельному кодексі України питанню охорони земель присвячений окремий розділ, у якому міститься визначення поняття, завдання та порядок охорони земель. Відповідно до ст.162 Земельного кодексу України охорона земель становить систему правових, організаційних, економічних, технологічних та інших заходів, спрямованих на раціональне їх використання, запобігання необґрунтованому вилученню земель сільськогосподарського призначення, захист від шкідливого антропогенного впливу, відтворення й підвищення родючості ґрунтів, підвищення продуктивності земель лісового фонду, забезпечення особливого режиму використання земель природоохоронного, оздоровчого, рекреаційного й історико-культурного призначення.

Аналіз даного визначення дозволяє дійти до висновку, що дана норма також не дає точного уявлення про охорону земель усіх категорій, оскільки за своїм спрямуванням це тлумачення зорієнтоване перш за все на охорону земель сільськогосподарського призначення, а правові засади охорони інших категорій (несільськогосподарських земель) визначає досить побіжно й поверхово [3].

Беззаперечно, що землі сільськогосподарського призначення мають особливу цінність. Такий підхід до їх охорони слід вважати обґрунтованим і доцільним. Проте, Конституція України наголошує на тому, що вся земля перебуває під особливою охороною

держави, незважаючи на те, до якої категорії вона віднесена. При цьому слід мати на увазі, що різна роль землі в окремих галузях народного господарства зумовлює особливості їх правового режиму, а він, у свою чергу, зумовлює специфіку охорони цих земель [4, с.394]. Пов'язано це, по-перше, з тим, що використання земель для різних цілей, зумовлює вплив на них різних факторів. По-друге, залежно від цілей використання земель, до них пред'являються різні вимоги. Ураховуючи цей факт, потребують більш детального визначення правові засади охорони й інших категорій земель, у тому числі й земель, що обслуговують морський транспорт. Однак вітчизняний законодавець залишає це питання поза увагою.

Слід зазначити, що Земельний кодекс України регулює питання охорони земель, зокрема, земель морського транспорту досить поверхово, обмежуючись лише загальними положеннями. При цьому ст.164 Земельного кодексу містить відсильну норму, згідно з якою порядок охорони земель встановлюється законом.

Таким нормативним актом став прийнятий 19.06.2003 р. Закон України № 962-IV «Про охорону земель» [5]. Визначення поняття охорони земель, надане в Законі, співпадає з визначенням, що міститься в Земельному кодексі України. Крім того, Закон закріплює обмежену кількість правових заходів щодо охорони земель несільськогосподарського призначення, до яких відносяться землі морського транспорту.

Відсутність належних охоронних заходів, безгосподарність стосовно землі негайно або в недалекому майбутньому буде завдавати шкоди всьому навколишньому природному середовищу, приводити не тільки до руйнування поверхневого шару землі – ґрунту, його ерозії, засоленню, заболочуванню, хімічному й радіоактивному забрудненню, але й супроводжуватися екологічним погіршенням усього природного комплексу [6, с.234].

Щодо земель морського транспорту, треба зауважити, що правова охорона цих земель потрібна як в процесі вибору таких земельних

ділянок, так і при будівництві, реконструкції та експлуатації цих об'єктів.

Аналіз законодавства дозволяє стверджувати, що існують певні обмеження щодо будівництва об'єктів морського транспорту на певних земельних ділянках. Принцип екологічної безпеки, закріплений в земельному праві, потребує запобігання погіршенню стану довкілля. Земельний кодекс України встановлює, що на землях оздоровчого призначення (п.1 ст.48), землях рекреаційного призначення (п.2 ст.52) забороняється діяльність, яка суперечить їх цільовому призначенню або може негативно вплинути на природний стан цих земель. Крім того, у Законі України від 16.06.1992 року № 2456–ХІІ «Про природно-заповідний фонд України» (ст.7) зазначено, що на землях природоохоронного та історико-культурного призначення або-роняється будь-яка діяльність, яка негативно впливає або може негативно впливати на стан природних та історико-культурних комплексів та об'єктів чи перешкоджає їх використанню за цільовим призначенням [7].

Оскільки експлуатація об'єктів морського транспорту негативно впливає на стан навколишнього природного середовища, розміщення цих об'єктів на землях рекреаційного, оздоровчого, історико-культурного призначення забороняється. На жаль, зазначені вимоги законодавства не завжди додержуються при будівництві (реконструкції) об'єктів морського транспорту.

При будівництві об'єктів морського транспорту, що зазвичай супроводжуються розробкою кар'єрів для отримання ґрунту, піску, гравію тощо, розчищенням смуги відведення, зняттям родючого шару ґрунту, створенням земляного полотна, відбуваються значні зміни у навколишньому природному середовищі в цілому. При будівництві відбувається пряма дія на землі і на навколишнє середовище в цілому. Зокрема, зняття родючого ґрунту і рослинності, локальні зміни рельєфу, видалення рослинності і ґрунту, зміна рівня ґрунтових вод, зміни в системі живлення боліт тощо веде до негативних наслідків [8, с.56].

Серед них найбільш поширених негативних наслідків, викликаних будівництвом морського транспорту, є зсув, місцеві та системні зміни стоку, порушення єдності і форм біогеоценозу, ерозії і дефляція поверхні, перенесення ґрунту, зміна системи стоку, зміни в природному середовищі, осушення або обводнення місцевості, розчленування біогеоценозу, зміна засоленості ґрунту, виникнення різних рівнів ґрунтових і поверхневих вод з кожного боку насипу.

Незважаючи на широкий спектр негативного впливу на земельні ділянки та навколишнє природне середовище, зумовленого будівництвом та реконструкцією об'єктів морського транспорту, у законодавстві передбачені одиничні охоронні заходи щодо земель, спрямовані на зменшення негативних наслідків такого впливу.

Певні охоронні заходи, що застосовуються щодо земель морського транспорту передбачені в ст.47 Закону України «Про охорону земель», відповідно до якої використання ерозійно- та зсувонебезпечних земельних ділянок дозволяється за умови вжиття заходів щодо їх протиерозійного і протизсувного захисту, передбачених законодавством України. З метою захисту земель від ерозії та зсувів у землевпорядній, містобудівній та іншій документації передбачаються заходи щодо забезпечення протиерозійної та протизсувної стійкості території. Власники земельних ділянок та землекористувачі, у тому числі орендарі, зобов'язані здійснювати ґрунтоохоронні заходи з метою запобігання погіршенню їх якісного стану та якісного стану суміжних земельних ділянок і довкілля в цілому.

У чинних стандартах та нормативах, присвячених проектуванню й будівництву об'єктів морського транспорту, питання охорони земель також не знайшли належного відображення. Так, у СНП П-Д-5.72 [9] міститься розділ ландшафтного проектування, але його положення не пов'язані з охороною земель та навколишнього середовища й стосуються тільки взаємного зв'язування проєктованих елементів між собою й з навколишньою місцевістю.

Об'єкти морського транспорту потребують великої кількості матеріалів, які добувають у стаціонарних або тимчасових кар'єрах. Після вироблення кар'єру його повністю або во закривають. Важливим етапом при цьому є рекультивация вироблених територій. Відповідно до ст.166 Земельного кодексу України для рекультивации порушених земель, відновлення деградованих земельних угідь використовується ґрунт, знятий при проведенні будівельних та інших робіт, шляхом його нанесення на малопродуктивні ділянки або на ділянки без ґрунтового покриву.

При спорудженні об'єктів морського транспорту рекультивацию територій проводять у межах земельних ділянок, наданих для розміщення тимчасових споруд, і там, де верхні родючі шари ґрунту були пошкоджені або знищені зовсім. Це насамперед території, зайняті тимчасовими дорогами, стоянками дорожніх машин у період будівництва, кар'єрами, дорожньо-будівельними матеріалами, боковими резервами, смугами між земляним полотном і нагірними канавами тощо.

У межах територій, відведених постійно для спорудження земляного полотна об'єкту, що будується, рекультивации підлягають прилеглі площі, пошкоджені в процесі будівництва названих споруд. Самі споруди оформлюють відповідно до їх призначення й архітектурно-технічних вимог.

Експлуатація об'єктів морського транспорту також викликає зміну хімічних властивостей земель, а разом із тим і навколишнього середовища в цілому.

У процесі функціонування й використання зазначених об'єктів у навколишнє середовище потрапляє, принаймні, п'ять різних загальних класів хімічних речовин: важкі метали, солі, органічні молекули, озон і живильні речовини [8, с.78]. Більшість із цих речовин (свинець, залізо, цинк і т.п.) є небезпечними хімічними речовинами, безпосередня чи опосередкована дія якої може спричинити захворювання або отруєння людей і (чи) завдати шкоди довкіллю.

З метою встановлення критеріїв придатності земель для використання їх за цільовим при-

значенням визначаються нормативи гранично допустимого забруднення ґрунтів. До останніх належать: гранично допустимі концентрації в ґрунтах хімічних речовин, залишкових кількостей пестицидів і агрохімікатів, важких металів тощо; максимально допустимі рівні забруднення ґрунтів радіоактивними речовинами. (ст.31 Закону України «Про охорону земель»).

Нормативи гранично допустимих концентрацій небезпечних речовин у ґрунтах, а також перелік цих речовин установлює Кабінет Міністрів України (ст.45 Закону України «Про охорону земель»). Зазначені положення стосуються перш за все гранично допустимої концентрації забруднюючих речовин на землях сільськогосподарського призначення.

Вважаємо за необхідне розробку нормативів гранично допустимих концентрацій небезпечних речовин також на землях морського транспорту, оскільки ненормоване забруднення небезпечними хімічними речовинами цих земель може спричинити негативні екологічні наслідки для стану довкілля чи здоров'я людини. Так, велика інтенсивність руху транспортних засобів у морській транспортній мережі призводить до перенасичення пришляхової смуги забруднюючими хімічними речовинами. При цьому забруднення ними хімічними речовинами відбувається на досить широкій смузі – до 100 м і більше від смуги дороги, причому метали містяться й у деревній, трав'янистій рослинності, у моху і лишайниках. Рослини, що розташовуються уздовж об'єктів морського транспорту або на сільськогосподарських ділянках, суміжних з ними, і тварини, включаючи тих, що культивуються й вирощуються в сільськогосподарських цілях, можуть накопичувати токсини на рівнях, які становлять загрозу здоров'ю людей, у тому числі тих, які споживають рослини і тварини, що піддалися шкідливому впливу.

Юридичні наслідки перевищення нормативів гранично допустимих концентрацій небезпечних речовин у ґрунтах передбачені в ст.45 Закону України «Про охорону земель», згідно з якою господарська та інша діяльність, яка зумовлює забруднення земель і



грунтів понад установлені граничнодопустимі концентрації небезпечних речовин, забороняється. У разі виявлення фактів забруднення ґрунтів небезпечними речовинами спеціально уповноважені органи виконавчої влади в галузі охорони земель вживають заходів до обмеження, тимчасової заборони (зупинення) чи припинення діяльності підприємств, установ, організацій, незалежно від форм власності, притягнення винних до відповідальності згідно із законом і проведення в установленому порядку робіт з дезактивації, відновлення забруднених земель, консервації угідь і визначення режимів їх подальшого використання.

Зрозуміло, що припинити використання земель морського транспорту досить важко. Заборона руху транспортних засобів на певному регіоні призведе до блокування руху по всій морській транспортній мережі. Можливі заходи потребують належної розробки та фінансування і не є економічно вигідними.

Однак слід враховувати, що основним принципом державної політики у сфері охорони земель відповідно до законодавства (ст.5 Земельного кодексу, ст.3 Закону України «Про охорону земель») є пріоритет вимог екологічної безпеки у використанні земель як просторового базису, природного ресурсу і основного засобу виробництва. Н. Титова зазначає, що пріоритетність вимог екологічної безпеки над безпекою економічною та іншою зумовлена її високим рівнем можливих негативних наслідків для людини [10, с.95]. Тому, якщо перебування людей на земельних ділянках є небезпечним для їх здоров'я, а стан цих земель призводить до негативних екологічних наслідків, економічні інтереси набувають другорядного значення.

У зв'язку із цим, вважаємо за доцільне при перевищенні вмісту небезпечних речовин на землях морського транспорту вживати заходів щодо обмеження, тимчасової заборони (зупинення) чи припинення експлуатації об'єктів морського транспорту, діяльність яких призводить до забруднення земель.

Крім забруднення небезпечними хімічними речовинами, під впливом об'єктів морсь-

кого транспорту змінюється принаймні шість фізичних характеристик довкілля: щільність ґрунту, температура, вміст вологи в ґрунті, освітленість, запиленість, течія поверхневих вод. Руйнація верхнього шару землі у свою чергу, веде до незворотних змін екологічної системи. У зв'язку із значним впливом будівництва на довкілля спеціалістами доречно пропонується обов'язково посилити природоохоронний супровід цих проектів [11, с.315].

Однак без належної правової регламентації ці заходи залишаться лише побажанням. Лише чітко визначені норми, зафіксовані в нормативних актах, дозволять забезпечити належну охорону земель та навколишнього природного середовища в цілому при будівництві, реконструкції та експлуатації земель морського транспорту.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» : від 25.06.1991 р., № 1264–XII // ВВР України. – 1991. – № 41. – Ст. 546.
2. Земельное право : учеб. для вузов / отв. ред. С. А. Боголюбов. – М. : Наука, 1998. – 348 с.
3. Фролов М. О. Охорона земель як еколого-правовий імператив земельного законодавства / М. О. Фролов // Вісник Хмельницьк. ін-ту регіон. упр. та права. – 2002. – № 3. – С. 73–79.
4. Ерофеев Б. В. Земельное право России : учебник / Б. В. Ерофеев ; отв. ред. Н. И. Краснов. – 9-е изд., перераб., – М. : Юрайт-Издат, 2004. – 656 с.
5. Закон України «Про охорону земель» : від 19.06.2003 р. № 962–IV // ВВР України. – 2003. – № 39. – Ст. 349.
6. Боголюбов С. А. Земельное право / С. А. Боголюбов, Е. А. Галиновская. – М. : Проспект, 2004. – 400 с.
7. Закон України «Про природно-заповідний фонд України» : від 16.06.1992 р., № 2456–XII // ВВР України. – 1992. – № 34. – Ст. 502.

8. Стайворода В. П. Охорона земель при будівництві і експлуатації доріг / В. П. Стайворода, П. П. Дзюба. – К. : Урожай, 1987. – 134 с.

9. СНИП П-Д-5.72 Автомобильные дороги. Нормы проектирования. – М. : Госстройиздат, 1979.

10. Титова Н. Новий Земельний кодекс України: екологізація його норм / Н.Титова // Підприємництво, господарство і право. – 2002. – № 7. – С. 94–96.

11. Пашенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу / Ю. Є. Пашенко. – К. : Наук. світ, 2003. – 453 с.

*Терещук В. С. До питання про специфіку правової охорони земель морського транспорту / В. С. Терещук // Форум права. – 2013. – № 1. – С. 1018–1023 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2013-1/13tvczmt.pdf>*

Виконано аналіз положень чинного законодавства України щодо забезпечення правової охорони земель морського транспорту, виявлено деякі недоліки у регулюванні цього питання та запропоновано шляхи їх усунення.

\*\*\*

*Терещук В.С. К вопросу о специфике правовой охраны земель морского транспорта*

Выполнен анализ положений действующего законодательства Украины по обеспечению правовой охраны земель морского транспорта, выявлены некоторые недостатки в регулировании этого вопроса и предложены пути их устранения

\*\*\*

*Tereschuk V.S. To a Question about the Specifics of the Legal Protection of the Land of Sea Transport*

Analyzes the provisions of the current legislation of Ukraine to ensure the legal protection of land marine transport, revealed some shortcomings in regulation and the ways to address them.