

Таким чином, наукові дослідження в окреслених напрямках їх використання при застосуванні кримінального закону, виконують таку ж роль, як і нормативні положення КК України, зокрема, ті, в яких законодавцем зафіксовано конститутивні ознаки складу злочину, що дозволяє розглядати доктрину як джерело кримінального права навіть при позитивістському розумінні права як такого.

Слід зазначити, що в правових системах сучасного світу є позитивний досвід визнання доктрини в якості джерела кримінального права. Зокрема, це має місце в правовій системі Великобританії, де, як зазначають дослідники, самостійним і досить вагомим джерелом англійського кримінального права є доктрина, відображена в авторитетних працях.

Щоправда авторитетними визнаються лише чотири праці написані в XIII, XVII та XVIII століттях. Вважається, що саме в цих працях англійське кримінальне право представлено найбільш повно, абстрактно, аналітично і системно:

1) Генрі де Брактон "Про закони та звичаї Англії" (1254 – 1256 р.р.) – серед англійських науковців Брактон вважається найдавнішим авторитетом в частині кримінальних законів, що витікають зі звичаєвого права. Цим вченим були закладені основні поняття кримінального права, що досі існують;

2) Едвард Коук "Інститути права Англії" (1628 – 1644 р.р.) – робота містить викладення окремих злочинів зі спробою створення інститутів загальної частини і вважається відправною точкою для вивчення сучасного кримінального права Англії;

3) Метью Хейл "Історія судових процесів корони" 1736 р. – більш систематизована і фундаментальна праця ніж попередні. Перший том праці умовно вважається "Загальною частиною кримінального права";

4) Вільям Блекстоун "Коментарі до законів Англії" (1765 – 1769 р.р.) – праця є останнім за часом написання авторитетним джерелом в якому має місце виклад змістовних характеристик основних інститутів кримінального права Великобританії, на цю працю прийнято

посилатись навіть у вироках судів по кримінальних справах [5, С.104-108].

**Висновки:** Звичайно встановлення правил розв'язання ситуацій конкуренції, визначення конкретної форми вини як ознаки злочину, передбаченого в Особливій частині КК України, мало б здійснюватись не на доктринальному рівні, а на нормативному, що потребує внесення відповідних змін до КК України.

Однак, до внесення таких змін в КК України окреслена вище, фактично виконувана, роль наукових досліджень в процесі творення змісту та застосування норм кримінального права України цілком закономірно обумовлює необхідність перегляду домінуючої позиції щодо його джерел в бік визнання й правової доктрини джерелом кримінального права України.

1. Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25-26. – Ст.131.
2. Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 48. – Ст.263. Відомості Верховної Ради України. – 2009. – № 15. – Ст.189.
3. Загальна теорія держави і права: Підручник для студентів юридичних вищих навчальних закладів / М.В. Цвік, О.В. Петришин, Л.В. Авраменко та ін.; За ред. М.В. Цвіка, О.В. Петришина. – Харків: Право, 2010. – 584 с.
4. Есаков Г.А. Англо-американское уголовное право: эволюция и современность состояние общей части: монография. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. – 736 с.
5. Кримінальне право України. Загальна частина: Підруч. для студентів юрид. вузів і фак. / Г.В. Андрусів, П.П. Андрушко, В.В. Беньківський та ін.; За ред. П.С. Матишевського, С.Д. Шапченка, П.П. Андрушка. – К.: Юрінком Інтер, 1997. – 512 с.
6. Кримінальне право України: Загальна частина: Підручник / Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, Л.М. Кривоченко та ін.; За ред. В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – 3-є вид., перероб. і доп. – К.: Юрінком Інтер, 2007. – 496 с.
7. Кримінальне право України. Загальна частина: Підручник. (Ю.В. Александров, В.І. Антипов, О.О. Дудоров та ін.). – Вид. 4-е, перероб. та допов. / За ред. М.І. Мельника, В.А. Клименка. – К.: Атіка, 2008. – 376 с.
8. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. – 4-те вид., перероб. та допов. / За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. – К. Юридична думка, 2007. – 1184 с.
9. Навроцький В.О. Основи кримінально-правової кваліфікації: Навч. посібник. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – 704 с.
10. Теория государства и права: Учебник для вузов. 2-е изд., изм. и доп. / Под ред. В.М. Корельского и В.Д. Перевалова. – М.: Издательская группа НОРМА – ИНФРА-М, 2000. – 616 с.
11. Уголовный кодекс РФ от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ // Официальный сайт Совета Федерации Федерального собрания Российской Федерации / Федеральные законы. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.council.gov.ru/> – Заголовок з екрана.

Надійшла до редколегії 24.12.10

Ю. Краснова, канд. юрид. наук

## РЕГУЛЯТИВНО-СТИМУЛЮЮЧІ ЗАХОДИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ

*Стаття присвячена дослідженню таких правових засобів забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації, як стандартизація, нормування та зонування територій; визначенню ефективності таких засобів та основних проблем їх практичного застосування.*

*Стаття посвящена исследованию таких правовых средств обеспечения экологической безопасности в области авиации, как стандартизация, нормирование и зонирование территорий; определению эффективности таких средств, а также проблем их практического использования.*

*The articles deals with research of such legal measures of providing for environmental safety in the aviation sector as standardization, rationing and territorial zoning, as well as defining efficiency of the above measures and the main problems of their implementation.*

**Ключові слова:** регулятивно-стимулюючі заходи; забезпечення екологічної безпеки; авіація; стандартизація; нормування; зонування територій.

**Ключевые слова:** регулятивно-стимулирующие мероприятия; обеспечение экологической безопасности; авиация; стандартизация; нормирование; зонирование территорий.

**Key words:** regulatory and incentive measures, environmental safety guarantee, aviation, standardization, rationing, territorial zoning.

В юридичній літературі регулятивно-стимулюючі заходи забезпечення екологічної безпеки віднесені до складу механізму правового забезпечення екологічної безпеки [1, с. 94]. Їх основу становить система юридичних норм і правил, спрямованих на регулювання відносин, забезпечення дотримання пріоритетів, нормативів, стандартів, лімітів та інших вимог у галузі екологічної безпеки, які поділяються на: а) нормативно-правові; б) нормативно-технічні; в) нормативно-економічні; г) нор-

мативно-обмежувальні засоби [1, с. 96]. Не становить виключення й авіаційна галузь господарювання.

Метою статті є дослідження особливостей регулятивно-стимулюючих заходів забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації на прикладі дослідження таких правових засобів, як: 1) нормативно-технічні, та 2) нормативно-обмежувальні (організаційні) заходи.

Враховуючи загальнотеоретичні підходи щодо нормативно-технічних засобів, як складової

регулятивно-

стимулюючих заходів у механізмі правового забезпечення екологічної безпеки [1, с. 96] можна зробити висновок, що в основі таких заходів в галузі авіації покладено врегульовану правовими нормами діяльність спеціально уповноважених органів та їх організацій щодо розроблення і встановлення комплексу обов'язкових правил, вимог, норм і нормативів екологічного характеру в галузі авіації.

Важливу роль в системі таких заходів відіграє *стандартизація* в сфері забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації. Відповідно до положень Декрету Кабінету Міністрів України "Про стандартизацію і сертифікацію" від 10 травня 1993 року, стандартизація на авіаційному транспорті, з метою недопущення та зменшення його негативного впливу на навколишнє природне середовище, має здійснюватися, насамперед, шляхом встановлення відповідних нормативів та правил у *державних стандартах України*, оскільки, згідно із п. 2 ст. 5 Декрету, державні стандарти України поділяються на організаційно-методичні, загально-технічні види, складові елементи народногосподарських об'єктів державного значення (у тому числі на транспорт та на охорону навколишнього природного середовища), продукцію міжгалузевого призначення, продукцію для населення та народного господарства, методи випробувань, які належать до обов'язкових вимог державних стандартів.

Статтею 32 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища" визначено, що державні стандарти в галузі охорони навколишнього природного середовища є обов'язковими для виконання. Однак згідно із Законом України "Про стандартизацію": "Стандарти застосовуються на добровільній основі, за винятком випадків, коли застосування цих стандартів вимагають технічні регламенти". В даному випадку, на нашу думку, слід застосовувати положення Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища" як спеціального нормативно-правового акту у досліджуваній сфері.

У сфері охорони довкілля від негативного впливу авіації об'єктами стандартизації виступають: 1) фізичні авіаційні впливи; 2) викиди відпрацьованих газів авіаційних двигунів, скиди забруднюючих речовин та розміщення відходів підприємствами авіаційного транспорту; 3) перевезення небезпечних вантажів; 4) будівництво аеродромів.

До державних стандартів, які врегульовують такі питання на авіаційному транспорті, належать: ДСТУ 2325-93 Шум. Терміни та визначення; ДСТУ 3437-96 Нафтопродукти. Терміни та визначення; ДСТУ 3464-96 Авіаційні палива, мастильні матеріали, технічні рідини. Терміни та визначення; ДСТУ 3982-2000 Авіаційні палива, оливи, мастильні матеріали і технічні рідини. Організація і правила контролю якості. Загальні положення; ДСТУ 3430-96 Перевезення повітряним транспортом. Терміни та визначення та ін.

Поряд із державними стандартами України в сфері охорони довкілля в галузі авіації застосовуються й інші нормативні документи такі як державні будівельні норми та правила, а також державні класифікатори техніко-економічної та соціальної інформації, зокрема: ДБН А.2.2-1-2003 "Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) при проектуванні і будівництві підприємств, будинків і споруд та ін.

Як державні стандарти України використовуються державні стандарти колишнього СРСР (ГОСТ), які залишаються чинними на території України до розробки власних документів у сфері стандартизації: ГОСТ 17229-85 "Самолеты пассажирские и транспортные. Метод определения уровней шума, создаваемого на местности"; ГОСТ 26120-84 "Акустика авиационная.

Термины и определения"; ГОСТ 12.1.012-90 "Вибрационная безопасность. Общие требования"; ГОСТ 17.2.1.01-76 "Охрана природы. Атмосфера. Классификация выбросов по составу"; ГОСТ 17.2.2.04-86 "Охрана природы. Атмосфера. Двигатели газотурбинные самолетов гражданской авиации. Нормы и методы определения выбросов загрязняющих веществ" та інші.

Галузеві стандарти розробляються за відсутності державних стандартів України чи у разі необхідності встановлення вимог, які перевищують або доповнюють вимоги державних стандартів. Обов'язкові вимоги галузевих стандартів підлягають безумовному виконанню підприємствами, установами і організаціями, що входять до сфери управління органу, який їх затвердив (наприклад, ВСН 1.02.01-85. Ведомственные строительные нормы по выбору площадок для строительства аэропортов и вертолетных станций ГА).

Розроблення проектів стандартів в галузі авіації, які стосуються охорони довкілля здійснюються, в залежності від об'єктів забруднення: Міністерство охорони навколишнього природного середовища України, Міністерство транспорту та зв'язку України, Міністерство регіонального розвитку та будівництва України за погодженням з Державним комітетом України з питань технічного регулювання та споживчої політики.

Міжнародні, регіональні та національні стандарти інших країн застосовуються в Україні відповідно до її міжнародних договорів. Так, на сьогоднішній день, питання охорони довкілля від негативних впливів авіаційного транспорту закріплюються у нормативних документах із стандартизації (стандартах) та рекомендаційній документації Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Однак існує проблема у їх застосуванні. Так, більшість національних стандартів щодо шуму та викидів відпрацьованих газів повітряних суден прийняті ще в 70-80-х роках ХХ століття і з того часу жодного разу не переглядалися, незважаючи на те, що Україна є членом ІКАО, яка переглядає екологічну політику щодо зменшення негативних фізичних та хімічних впливів авіації на довкілля, як правило кожні п'ять років.

Водночас, документи ІКАО щодо зменшення негативного впливу авіації на довкілля (зменшення шумового впливу та викидів відпрацьованих газів авіаційних двигунів) носять рекомендаційний характер. Єдиним стримуючим чинником в такій ситуації виступає заборона здійснювати міжнародні польоти повітряними суднами країн, що не врахували встановлені рекомендації до країн, які їх врахували. На національному ж рівні хоч і діють Авіаційні правила, прийняті в рамках СНД (АП-36 щодо шуму та АП-34 щодо емісії авіаційних двигунів), на основі Додатку 16 до Чиказької конвенції (Охорона навколишнього природного середовища), але на фоні процесу встановлення більш жорстких міжнародних норм по охороні навколишнього природного середовища, стан вітчизняних повітряних суден за шумовими та емісійними характеристиками визнається незадовільним. Близько 80% парку авіаційних двигунів цивільної авіації не відповідає сучасним міжнародним і національним нормам по емісії шкідливих речовин та шумовим впливам, оскільки розроблені ще в 70-80-х роках минулого тисячоліття [6, с. 18-19].

З метою розв'язання цих питань доцільно переглянути існуючі національні стандарти щодо фізичних та хімічних впливів авіаційного транспорту на довкілля шляхом імплементації міжнародних норм ІКАО.

Не менш важливе значення в сфері забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації посідає і *екологічне нормування*.

На думку В.І. Андрейцева, під екологічними нормативами доцільно розуміти такі різновиди нормативних документів, які містять якісні та кількісні показники безпечного для життя та здоров'я людей, інших живих організмів стану довкілля та визначають можливі рівні ризикованого антропогенного чи природного навантаження на нього [7, с. 47].

Відповідно до ст. 33 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища", екологічні нормативи встановлюють гранично допустимі викиди та скиди у навколишнє природне середовище забруднюючих хімічних речовин, рівні допустимого шкідливого впливу на нього фізичних та біологічних факторів, проте робиться зауваження, що законодавством України можуть бути встановлені і нормативи використання природних ресурсів та інші екологічні нормативи.

Необхідно відзначити проблематичність застосування екологічних нормативів на авіаційному транспорті, оскільки до транспортних засобів практично неможливо встановити (а головне – проконтролювати дотримання) граничнодопустимих викидів та скидів забруднюючих хімічних речовин. Тому регулювання викидів відбувається шляхом встановлення вимог щодо процентного вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах повітряних суден.

Так, у ст. 5 Закону України "Про охорону атмосферного повітря" визначаються нормативи вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах пересувних джерел та шкідливого впливу їх фізичних факторів.

На сьогоднішній день нормативи вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах повітряних суден та нормативи їх шумового впливу на місцевості встановлюються лише вищезазначеними стандартами радянського періоду та ІКАО для кожного прототипу повітряного судна. Національне ж законодавство (ст. 56 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища", ст. 17 Закону України "Про охорону атмосферного повітря") встановлює лише загальну заборону проектувати, виробляти та експлуатувати транспортні та інші пересувні засоби (повітряні судна) і установки, вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах яких перевищує нормативи або рівні впливу фізичних факторів.

В основу нормативно-обмежувальних заходів правового забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації покладено сукупність юридично значимих дій суб'єктів господарської діяльності та спеціально уповноважених органів державної влади і місцевого самоврядування, які спрямовані на встановлення спеціальних територіальних (просторових) обмежень з метою зниження шкідливого впливу авіації на навколишнє природне середовище та життя і здоров'я людей.

Головну роль в системі такого заходу відіграє функція *зонування* [1, с. 96; 9, с. 363]. Так, підтвердженням того, що сфера шкідливого впливу авіаційного транспорту на довкілля суттєва, є законодавча вимога встановлювати навколо аеропортів *спеціальні охоронні зони* (п. "б" ч. 1 ст. 112 ЗК України) для забезпечення нормальних умов їх експлуатації, запобігання їх негативного впливу на людей та довкілля, суміжні землі та інші природні об'єкти.

В науково-практичній літературі такі зони визначаються як зони, призначені для запобігання негативному впливу джерел екологічної небезпеки [10, с. 420]. При цьому зауважується, що категорія охоронних зон є загальною і родовою щодо різних видів охоронних зон. З цією метою визначаємо, які спеціальні зони встановлюються навколо аеропортів.

Так, вже вибір місця розміщення аеропорту (аеродрому) вимагає дотримання спеціальних охоронних

зон, які включають *приаеродромні території та смуги повітряних підходів*. З урахуванням вимог ст. 41 Повітряного кодексу України, під *приаеродромною територією* (прилегла до аеродрому зона контролю і обліку об'єктів та перешкод), розуміється обмежена встановленими розмірами місцевість навколо аеродрому, над якою здійснюється маневрування повітряних суден. На такій території запроваджується особливий режим одержання дозволу на будівництво (реконструкцію) житлових масивів з дотриманням спеціально встановлених карт *приаеродромної території* (п. 3.2. Додатку 3 до наказу Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25 жовтня 2005 року № 796 "Про затвердження Правил сертифікації цивільних аеродромів України").

Відповідно до вимог ч. 3 ст. 54 Повітряного кодексу України, власники аеродромів, експлуатанти, командири і члени екіпажів повітряних суден зобов'язані запобігати шумам або зводити їх до мінімуму. Згідно п. 25 розділу II Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 року № 401, з метою зменшення забруднення атмосферного повітря та впливу пов'язаних з ним фізичних факторів на здоров'я людей і діяльності підприємств, установ, організацій, для кожного аеродрому встановлюється зона обмеження житлового, культурно-побутового та промислового будівництва, межі якої доводяться до відома органів місцевого самоврядування. Такі межі враховуються під час планування, будівництва і здійснення розвитку міст та інших населених пунктів, будівництва та реконструкції промислових, сільськогосподарських та інших об'єктів.

В п.7.3. СНіП 2.05.08-85 "Аеродроми" зазначається, що аеродроми та вертольотодроми, які будуються, необхідно розміщувати за межами міст та населених пунктів. При цьому відстань від кордону аеродрому (вертольотодрому) до кордону території житлової забудови необхідно визначати в кожному конкретному випадку з урахуванням допустимих максимальних та еквівалентних рівнів авіаційного шуму, встановлених ГОСТ 22283-76 "Шум авиационный. Допустимые уровни шума на территории жилищной застройки и методы его измерения", відповідно до якого рівень авіаційного шуму не повинен перевищувати з 7 до 23 годин 85 дБ, в інший час – 75 дБ.

Так, наприклад, щодо Державного підприємства "Міжнародний аеропорт "Бориспіль" встановлені такі зони обмеження житлової забудови: 1) зона заборони житлової забудови (рівень шуму дорівнює 75 дБА) – повна заборона будівництва; 2) зона захисту від шуму (рівень шуму дорівнює 65 дБА) – частковий дозвіл будівництва при дотриманні умов забезпечення захисту від шуму в середині житлових приміщень); 3) зона житлової та громадської забудови (рівень шуму не перевищує 55 дБА) [14]. Встановлення таких зон відповідає також вимогам наказу Міністерства охорони здоров'я України від 19 червня 1996 року № 173 "Про затвердження Державних санітарних правил планування та забудови населених пунктів".

Для аеродромів, будівництво яких знаходиться на стадії проектування, відстань від межі льотного поля до межі території житлової забудови з урахуванням їх перспективного розширення в районах аеродрому, в межах та поза межами повітряних підходів до них будівель, споруд, враховуючи лінії електрозв'язку, радіотехнічні та інші об'єкти, які можуть загрожувати безпеці польотів повітряних суден або створювати перешкоди для нормальної роботи радіотехнічних засобів аеродромів, а також порядок узгодження розміщення цих об'єктів необхідно виконувати з урахуванням вимог СНіП II-60-75.

При цьому, якщо траса польотів не перетинає межі території житлової забудови, необхідно також забезпечувати мінімальну відстань між горизонтальною проекцією траси польотів по маршруту заходу на посадку і межею території житлової забудови, для аеродромів класів А, Б і В на відстані 3 км, для класів Г і Д – 2 км.

Посадочні площадки вертольотодромів повинні розміщуватися не ближче 2 км від території житлової забудови і мати відстань між боковою межею посадкової площадки і межею території житлової забудови не менше 300 метрів.

Відповідно до п. 3.2 розділу 3 Додатку 3 до наказу Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25 жовтня 2005 року № 796 "Про затвердження Правил сертифікації цивільних аеродромів України", для цивільних аеродромів встановлюються приаеродромні території, які для аеродромів класу А, Б, В, Г досягають 50 км, для класів Д, Е і неklasифікованих – 25 км з планом зовнішньої горизонтальної обмежувальної поверхні (для аеродрому класу А, Б, В, Г – в радіусі 15 км, для класів Д, Е і неklasифікованих – 8 км).

Одним із заходів запобігання шкідливому впливу повітряних суден на навколишнє природне середовище та життя і здоров'я людей є встановлення в конкретних районах мінімальної висоти польоту, єдиної для всіх повітряних суден чи окремо за типами повітряних суден. Наприклад, відповідно до п.1 ч.1 ст. 16 Закону України "Про природно-заповідний фонд України" від 16 червня 1992 року, на території природних заповідників забороняється, зокрема, проліт літаків та вертольотів нижче 2000 метрів над землею та подолання літаками звукового бар'єру над територією заповідника.

Крім цього, законодавством встановлені певні обмеження щодо польотів повітряних суден над населеними пунктами. Так, в Положенні про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 року № 401, немає згадки про використання авіації в населених пунктах, проте в п. 22 згадуються демонстраційні польоти над населеними пунктами, які виконуються за наявності спеціального дозволу органів місцевого самоврядування та спеціальних органів у сфері авіаційного транспорту.

В той-же час, п. 3.1.9 Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому просторі України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 5 травня 2003 року № 293, забороняється здійснювати польоти: а) над густонаселеними районами великих міст, містами чи селищами або над скупченням людей поза приміщеннями на дійсній висоті менше 300 метрів; б) у будь-яких інших районах, крім вище зазначених на дійсній висоті менше 150 метрів над землею або водною поверхнею. Винятком є випадки, коли це потрібно при зльоті чи посадці або коли на польоті нижче зазначених дійсних висот видається дозвіл Державної авіаційної адміністрації України.

Навколо об'єктів шкідливого впливу авіаційного транспорту на довкілля встановлюється також *санітарно-захисні зони*, які, відповідно до статті 114 Земельного кодексу України, створюються навколо об'єктів, що є джерелами виділення шкідливих речовин, запахів, підвищених рівнів шуму, вібрації, ультразвукових і електромагнітних полів, іонізуючих випромінювань тощо, з метою відокремлення таких об'єктів від територій житлової забудови. В межах аеропорту такі зони встановлюються навколо: 1) аеродромів; 2) радіолокаційних станцій; 3) місць розміщення відходів (ч. 2 п. 147 постанови Кабінету Міністрів України "Про затвердження Положення про використання повітряного простору Украї-

ни"). Режим таких територій визначається чинним законодавством України.

Так, ст. 54 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища", СНіП 2.05.08-85 "Аеродроми", а також ГОСТ 12.006-84 "Уровни интенсивности электромагнитных излучений" встановлюються єдині екологічні вимоги щодо запобігання та недопущення перевищення встановлених рівнів електромагнітного, іонізуючого впливу на навколишнє природне середовище. Вищезазначеним стандартом встановлені спеціальні вимоги до розміщення радіолокаційних станцій, відповідно до яких останні, під час розміщення їх в містах та інших населених пунктах повинні встановлюватися в спеціальних санітарно-захисних зонах.

Такі санітарно-захисні зони поділяються на декілька підзон: 1) санітарно-захисної підзони суворого режиму, що включає в себе технічну територію радіолокаційного об'єкта. На її кордоні, щільність потоку енергії не повинна перевищувати 10 мкВт/см<sup>2</sup>. В цій зоні дозволяється розміщувати виробничі споруди аеропортів, автотранспортні засоби і господарсько-складські приміщення; 2) санітарно-захисної підзони обмежень, що включає територію, яка безпосередньо прилегла до території підзони суворого режиму. На її внутрішній території щільність потоку енергії не повинна перевищувати 10 мкВт/см<sup>2</sup>, а на зовнішній – 5 мкВт/см<sup>2</sup>. В такій підзоні дозволяється зберігати існуючу жилу забудову за умови проведення комплексу заходів по зниженню в приміщеннях рівня опромінення до гранично допустимого.

Спеціальні зони встановлюються і для розміщення відходів. Так, ч. 2 п. 147 постанови Кабінету Міністрів України "Про затвердження Положення про використання повітряного простору України", на відстані ближче 15 км від визначеної території аеропорту забороняється розташування місць концентрованих викидів харчових відходів, звалищ, будівництво тваринницьких ферм та інших об'єктів, які сприяють масовому скупченню птахів та гризунів.

Як бачимо, частина норм, які визначають обов'язок встановлення спеціальних охоронних зон закріплені в нормативних актах радянської доби, а це вимагає термінового їх перегляду з метою встановлення відповідності сучасним вимогам національного, міжнародного законодавства та законодавства Європейського Союзу.

Однією зі спроб вирішення даної проблеми стала розробка фахівцями авіаційного транспорту проекту Інструкції щодо визначення зон обмеження житлової забудови навколо аеропортів з урахуванням умов впливу авіаційного шуму [19], якою запропоновано, зокрема, встановити вимоги до зон захисту та обмеження житлової і громадсько-адміністративної забудови та інших видів використання земель на околицях аеропортів (аеродромів) з урахуванням умов забезпечення захисту населення від погіршення здоров'я та самопочуття, а також інших збитків, викликаних несприятливим впливом авіаційного шуму.

Однак в проекті зазначається, що вимоги Інструкції не будуть розповсюджуються на визначення та обмеження впливу звукових ударів, які утворюються під час прольоту повітряних суден з надзвуковою швидкістю, хоча шумовий вплив останніх на довкілля є найбільш шкідливим з поміж усіх інших видів фізичного впливу повітряних суден цивільного призначення та потребує не меншої уваги.

Проведене дослідження регулятивно-стимулюючих заходів правового забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації дозволяє зробити висновок, про необхідність:

а) розробки та прийняття спеціального нормативно-правового акту про визначення зон обмеження житло-

вої забудови навколо аеропортів за різними критеріями впливу авіаційного шуму;

б) оновлення системи державних стандартів у сфері забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації шляхом приведення їх у відповідність до сучасних вимог та гармонізації їх основних положень з європейською системою стандартів.

1. Андрейцев В.І. Екологічне право: Курс лекцій: Навч. посібник для юрид. фак. вузів. / В.І. Андрейцев. – К.: Вентурі, 1996. – 207 с. 2. Владимир Скибин, Сергей Волков Выбросы вредных веществ от авиационных двигателей. // Аэрокосмический курьер. – 2003. – № 2. – С. 18-19.

3. Екологічне право: Особлива частина: Підруч. для студ. юрид. вузів і фак.: Повний акад. курс / За ред. акад. АПРН В.І. Андрейцева. – К.: Істина, 2001. – 543 с. 4. Мірошниченко А.М. Земельне право України: Навчальний посібник. / А.М. Мірошниченко. – К.: Інститут законодавства Верховної Ради України, 2007. – 432 с. 5. Земельний кодекс України: Науково-практичний коментар / За заг. ред. В.І. Семчика. – 3-тє вид., перероб. і доп. – К.: Видавничий Дім "Ін Юре", 2007. – 896 с. 6. Правила визначення зон обмеження житлової забудови навколо аеропортів з умов впливу авіаційного шуму. – Київ, Укроевропроект, 1996. 7. Інструкція щодо визначення зон обмеження житлової забудови навколо аеропортів із умов впливу авіаційного шуму: проект // Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації України /Режим доступу до документу: <http://www.avia.gov.ua>.

Надійшла до редколегії 24.12.10

УДК 347.93+347.919

М. Самбор, канд. юрид. наук

## СУДОВИЙ ЗАХИСТ ПРАВ ТА ІНТЕРЕСІВ ПІД ЧАС ПЕРВИННОГО НАБУТТЯ ПРАВА ВЛАСНОСТІ НА ЗЕМЛЮ

*У статті автор розглядає підстави та способи судового захисту первинного набуття права власності на землю. Виділяється два основні напрямки судового захисту прав та інтересів осіб під час первинного набуття права власності на землю, які обумовлені видом рішення органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, що оскаржуються. До таких рішень відносять рішення про відмову заявнику у виділенні місця розташування земельної ділянки та надання дозволу на розроблення проекту її відведення та відмову в передачі у приватну власність земельної ділянки, на яку було отримано дозвіл на розроблення проекту її відведення. Розглядаються особливості підготовки до позовного провадження у адміністративному суді щодо захисту прав та інтересів.*

**Ключові слова:** захист прав та інтересів набувачів, земельна ділянка, позов, рішення органів виконавчої влади та місцевого самоврядування.

*В статті автор рассматривает основания и способы судебной защиты первичного приобретения права собственности на землю. Выделяются два основные направления направления судебной защиты прав и интересов лиц во время первичного приобретения права собственности на землю, обусловленные видом решений органов исполнительной власти и местного самоуправления, которые обжалуются. К таким решениям относятся решения об отказе в разрешении на разработку проекта отвода и отказа в передаче в право частной собственности земельного участка, на который было получено разрешение на разработку проекта его отвода. Рассматриваются особенности подготовки к исковому производству в административном суде по защите прав и интересов.*

**Ключевые слова:** защита прав и интересов приобретателей, земельный участок, иск, решения органов исполнительной власти и местного самоуправления.

*The article examines the reasons and ways to remedy the initial acquisition of land ownership. Provided two main areas of judicial protection of rights and interests of persons during the initial acquisition of land property rights, caused by overlooking the decision of executive bodies and local government, which appealed. Such decisions are those decisions to deny the applicant in the selection of the location of the land and permit drafting its withdrawal and refusal to transfer to private ownership of land on which it received permission to drafting its withdrawal. The features of preparation of a limitation in administrative court proceedings to protect the rights and interests.*

**Key words:** protection of rights and interests of the receivers, plot, action, decision by the executive and local government.

Забезпечення прав громадян на власність, зокрема на власність на землю в Україні, зараз перебуває на стадії становлення, тому захищеність прав громадян на власність на земельні ділянки потребує методологічного забезпечення, вирішення проблем нормативно-правового та прикладного характеру, пов'язаного із доступністю, гарантованого ст. 55 Конституції України [1], права на звернення до судових органів за оскарженням в суді рішень, дій чи бездіяльності органів державної влади, органів місцевого самоврядування, їх посадових і службових осіб.

Формування ефективного механізму захисту права на власність на землю в Україні забезпечить особу від свавілля органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, наділених функціями держави щодо розпорядження землею у межах відповідних адміністративно-територіальних одиниць, та гарантує законність, рівність та справедливість для кожного, хто виявив бажання набути у приватну власність ту чи іншу земельну ділянку незалежно від будь-яких антропологічних, соціальних чи політичних прихильностей та особливостей конкретного набувача.

Виявлення таких інтересів фізичних чи юридичних осіб вимагає аналізу правозастосовної діяльності спеціально уповноважених органів щодо забезпечення інтересів осіб, як їх спрямованості, так і прав, як конкретної можливості щодо набуття права власності на землю та його захисту.

Для реалізації прав потрібна правозастосовна діяльність, що розглядається як діяльність органів державної влади (законодавчої, виконавчої та судової), органів місцевого самоврядування, що спрямована на виконання всіма фізичними та юридичними особами, управлінськими структурами нижчого рівня, іншими членами суспільства встановлених нормами земельного права приписів і зобов'язань, на використанні дозвільного права у своїх інтересах або в інтересах інших осіб чи суспільства [6, с. 6]. Не поглиблюючись у визначення того чи іншого права або інтересу особи щодо набуття права власності на земельні ділянки, а відтак відстоювання цих прав та захисту, у разі виявлення порушень на шляху їх здійснення, зупинимось саме на судовому їх захисті.

Питаннями гарантій прав на землю приділялися увага у працях Андрейцева В.І., Балюка Г.І., Єрофєєва Б.В., Малишева Н.Р., Погрібного О.О., Рубаника В.Є., Семчика В.І., Фролова М.О., Шульги М.В., Яковлєва В.Н., Янчука В.З. та інших. Однак, незважаючи на значимість таких праць та досліджень їх авторів, питання судового захисту прав та у першу чергу інтересів осіб під час первинного набуття права власності на землю приділялася незначна увага. По-перше, на що вважаємо за необхідне звернути увагу, це те, що оскільки особа не набула у встановленому законом права власності на землю, не має правостановлюючих документів, яким є державний акт на право власності на землю, то ж дис-