ТОЛКАЧЕНКО О. В.,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри цивільно-правових
дисциплін
*(Одеський національний університет
імені І. І. Мечникова)*

УДК 349.6

ВИДИ ЗАБРУДНЕНЬ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Стаття присвячена питанню класифікації видів забруднень морського середовища залежно від видів морської господарської діяльності та джерел, що спричиняють таке забруднення, а саме: здійснення діяльності на морському дні, судноплавство та пов'язана з ним діяльність, у тому числі внесення в морське середовище немісцевих видів або генетично змінених організмів, а також забруднення, спричинені скиданням із наземних джерел та похованням у морському середовищі.

Ключові слова: *забруднення, морська господарська діяльність, морські транспортні засоби, судноплавство, морське середовище.*

Статья посвящена вопросу классификации видов загрязнений морской среды в зависимости от видов морской хозяйственной деятельности и источников, которые вызывают данное загрязнение, а именно: осуществление деятельности на морском дне, судоходство и связанная с ним деятельность, в том числе внесение в морскую среду неместных видов или генетически измененных организмов, а также загрязнения, вызванные сбросами с наземных источников и захоронениями в морской среде.

Ключевые слова: *загрязнение, морская хозяйственная деятельность, морские транспортные средства, судоходство, морская среда.*

The article is devoted to the issues of classification of the types of the marine environment pollution depending on the maritime activity and sources that cause this contamination, namely: activities on the seabed, navigation and works tied to it, including bringing into the marine environment illocal species or genetically changed organisms and pollutions, that were caused by the dumping from the terrestrial sources and burials in the marine environment.

Key words: *pollution, maritime activity, marine vehicles, navigation, marine environment.*

Вступ. Морське середовище з його ресурсами виконує економічну, соціальну, екологічну та інші функції. Тому забруднення морської екосистеми є для суспільства й навколишнього середовища вкрай негативним фактором із відповідними наслідками. Безперечно, морська господарська діяльність є одним із джерел забруднення моря. Для того, щоб ця діяльність носила безпечний та плідний характер, здійснювався ефективний контроль за забрудненням морського навколишнього середовища, необхідно проаналізувати характеристику забруднень і класифікувати їх за видами.

Над питаннями, пов'язаними з використанням морських ресурсів, збереженням живих водних та неживих ресурсів, забрудненням вод тощо, безпосередньо та опосередко-

вано працювали такі екологи-правознавці, як В.І. Андрейцев, Г.І. Балюк, М.М. Бринчук, М.І. Васильєва, І.В. Вітовська, Ю.О. Вовк, А.П. Гетьман, С.П. Головатий, Т.В. Григор'єва, О.Л. Дубовик, І.І. Каракаш, О.С. Колбасов, В.М. Корецький, Н.Р. Малишева, С.В. Молодцова, В.В. Петров, В.К. Попова, В.І. Сапожніков, О.В. Чорноус, Ю.С. Шемшученко, М.В. Шульга та інші.

Постановка завдання. Метою статті є теоретичне обґрунтування виокремлення видів забруднень морського середовища залежно від видів морської діяльності та джерел забруднень із врахуванням положень міжнародного морського та екологічного права, а також норм національного законодавства України.

Результати дослідження. З врахуванням існуючих видів морегосподарської діяльності та джерел, що спричиняють забруднення, можна визначити такі категорії забруднення:

1. Забруднення, спричинене здійсненням *морегосподарської діяльності на морському дні* (зокрема, розвідування й розробка природних ресурсів морського дна та його надр, наприклад нафти, газу та інших корисних копалин у відкритому морі) [1, ст. 208, 214; 2, ст. 11].

Зазначене забруднення пов'язано з дотриманням правил забезпечення безпеки цього виду робіт на морі, регламентації проектування, конструкції, обладнання, експлуатації штучних установок та пристроїв, а також вчасним здійсненням заходів щодо відвернення аварій і ліквідації надзвичайних ситуацій. Наприклад, у ч.13 розд. ІІІ Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів визначено: «Здійснення днопоглиблювальних і дноочисних робіт у морських акваторіях призводить до деградації донних біоценозів і забруднення морського середовища завислими та токсичними речовинами. У 1998 році до підводних морських звалищ скинуто близько 2600 куб. метрів ґрунтів». У результаті такої антропогенної діяльності людини виникла потреба в регулюванні або забороні будь-якої діяльності, що включає використання чи модифікацію ґрунтів або використання підґрунтів прибережних земель, морського дна або його підґрунту.

Загалом, враховуючи наведені в цій статті статистичні дані щодо антропогенного забруднення морського середовища Чорного моря, слід погодитися зі словами Ю.О. Вовк. Так, науковець зазначає: «У природоохоронних відносинах центральне місце займають умови, порядок експлуатації природних об'єктів. Охорона же – це лише похідне від їх використання. Питання про їх охорону виникає лише у зв'язку з певним ступенем інтенсивності, особливими обставинами використання природних ресурсів» [3, с. 11]. Поряд із цим розвиток мережі промислових підприємств із видобування, переробки та відновлення продуктів морських водоймищ і корисних копалин державного фонду надр (лікувальної грязі тощо) сприятиме підтримці та розвитку морегосподарської діяльності в Україні [4]. Частина 5 розд. 4 Морської доктрини України на період до 2035 року визначила: «Для збереження та розширення бази неживих природних ресурсів моря держава забезпечує дослідження і розроблення екологічно безпечних технологій, способів розвідки та видобування нафти, газу та інших корисних копалин як на континентальному шельфі, так і у відкритому морі; проведення досліджень, спрямованих на розроблення економічно доцільних та екологічно безпечних технологій використання у промислових масштабах енергетичних можливостей моря та морського середовища».

2. Забруднення, спричинене *торговельним судноплавством, портовою діяльністю, суднобудуванням та судноремонтною діяльністю.*

Морські транспортні засоби офіційно визнані основним джерелом забруднення Азово-Чорноморського басейну [5]. У зв'язку зі зростаючим негативним впливом морських транспортних засобів на стан морського середовища та необхідністю розвивати вітчизняну морську галузь Україна підписала та ратифікувала міжнародно-правові акти, спрямованні на всебічне попередження забруднення із суден: Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі від 20 жовтня 1972 року (м. Лондон, Англія) [6], Міжнародна конвенція по запобіганню забруднень з суден від 2 листопада 1973 року [7], Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти від 7 липня 1995 року (м. Лондон, Великобританія) [8], Резолюція А.741(18) «Міжна-

родний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення (Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ)», прийнята Асамблеєю ІМО 4 листопада 1993 року [9], Протокол про співробітництво в боротьбі із забрудненням морського середовища Чорного моря нафтою й іншими шкідливими речовинами у надзвичайних ситуаціях до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення [10] та інші.

Перспективу розвитку рибопромислового флоту України, згідно із ч. 1 розд. 6 Концепції розвитку рибного господарства України, необхідно розглядати у двох напрямах: 1) раціональне використання наявних суден, особливо тих, термін експлуатації яких перевищив нормативний термін або наближається до нього, проведення їх модернізації та технічного переоснащення; 2) поповнення флоту з новобудов на основі обґрунтованого вибору груп і типів суден.

У ч. 2 розд. 6 Концепції розвитку рибного господарства України визначено: «На цей час за відсутності коштів кількість побудованих та введених в експлуатацію суден не компенсує кількості та типового складу суден, які списані, і не відповідає програмним показникам» [11]. Слід зауважити, що важливим є не кількість суден, а їх якість та вплив на навколишнє середовище. Економічно та екологічно ефективним є придбання менше суден із високими якісними показниками за технологічним обслуговуванням та застосовування сучасних енерго – та ресурсозберігаючих технологій, аніж більше суден старого зразка, що скоріше можуть створювати ризик забруднення морського середовища.

Основна проблема спричинення забруднення полягає в недотриманні правил та заходів із забезпечення техніки безпеки щодо управління морським транспортним засобом та здійснення робіт на морі. Це поняття включає в себе проектування, обладнання та експлуатацію суден. Особлива увага відводиться відверненню навмисних і ненавмисних скидів згідно з встановленим регламентам [12], що є за своїм змістом аварійними скидами. *Аварійні скиди в морські та поверхневі води* визначаються як «будь-яке витікання, розлиття, зливання, спорожнення, що здійснюють із судна у воду, незалежно від того, якими причинами це зумовлено» [13; 14]. У сукупності зазначені поняття формують *державну систему забезпечення безпеки судноплавства.* Така система може стати ефективним інструментом розв'язання завдань державної морської політики за умови функціонування таких основних її складових, як система реагування та ліквідації аварійних забруднень морського середовища; заходів реагування на інциденти, які можуть завдати шкоди чи створити загрозу територіям, що охороняються [4].

Беззаперечно ефективне реагування на надзвичайні ситуації сприяє зменшенню екологічних ризиків, а отже, і зменшенню екологічних та економічних збитків для населення Чорноморсько-Азовського регіону. З метою попередження забруднюючих інцидентів на морі держави, у порту яких або біля одного з прибережних терміналів яких перебуває судно, що завдає/може завдати шкоду морському середовищу, вживають у тій мірі, у якій це практично здійснимо, адміністративних заходів, щоб запобігти виходу даного судна в море [1].

Транскордонне переміщення небезпечних речовин морськими транспортними засобами також створює ризик забрудненням ними морського середовища. З метою попередження такого забруднення, згідно із ч. 4 розд. 3 Концепції охорони та відтворення навколишнього природного середовища Азовського і Чорного морів, повинні забезпечуватися системи контролю за переміщенням небезпечних речовин через морські кордони України; приймання рідких і твердих відходів із суден у портах; посилення контролю за технічним станом маломірного флоту. При цьому варто мати на увазі, що транспортування інших, ніж нафта, шкідливих речовин у районі Чорного моря обмежено, навіть якщо збільшення перевезень було зареєстровано протягом декількох минулих років [15]. Частина 4 ст. 26 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 року [16] встановила загальне правило, що транзит небезпечних вантажів через територію України здійснюється виключно у прямому сполученні одним видом транспорту без перевантаження на інший.

Отже, чинне законодавство України у сфері морегосподарської діяльності передбачає профілактичні заходи, спрямовані на попередження забруднення. На підтвердження цього

можна навести також таке положення. Проектування морських транспортних засобів, як і інших технічних засобів для здійснення морегосподарської діяльності (наприклад, для здійснення розвідки, видобутку та використання неживих морських ресурсів), а також модернізація, розвиток та розбудова обслуговуючої інфраструктури (баз флоту, суднoремонтних заводів, портів тощо) повинні здійснюватися з дотриманням екологічних вимог та на забезпечення екологічної безпеки. Зокрема, ведення екологічного менеджменту в морській галузі передбачає впровадження безпечних та екологічно чистих технологій проведення портових робіт та розвиток контейнерних перевезень. Поряд із підвищенням ефективності морегосподарської діяльності та, зокрема, портової діяльності це буде сприяти розвитку зовнішньої торгівлі України та її утвердженню як морської транзитної держави. Отже, вітчизняні підприємства морської галузі можуть бути конкурентоспроможними на світовому ринку. Водночас впровадження екологічно-безпечних технологій повинно здійснюватися з урахуванням соціально-економічних і суспільно-політичних процесів, що відбуваються в державі, та розробленням заходів, які необхідно здійснити для досягнення соціально-економічного розвитку [4].

3. Забруднення, спричинене *введенням у морське середовище немісцевих видів або генетично змінених організмів.*

Введення немісцевих біологічних видів або генетично змінених організмів відбувається внаслідок здійснення таких видів морегосподарської діяльності: 1) морських наукових досліджень; 2) судноплавства, коли підводна частина морського транспортного засобу переносить мікроорганізми, що є не типовими, екзотичними та шкідливими, зокрема, для екосистеми Чорноморсько-Азовського басейну [5; 12].

Стаття 5 Протоколу про збереження біорізноманіття та ландшафтів Чорного моря до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення передбачає застосування заходів для попередження такого забруднення (зокрема, щодо регулювання навмисного введення та запобігання випадковому введенню цих видів/організмів) та усунення його наслідків (зокрема, викорінення або зменшення до можливого рівня чисельності вже введених видів/організмів, якщо вони завдають/можуть потенційно завдати шкоду відповідній екосистемі або місцевому біорізноманіттю).

Держави, що здійснюють наукову діяльність у морських просторах, держави прапора судна чи реєстрації судна повинні застосовувати всіх заходів щодо попередження забруднення в результаті навмисного або випадкового введення під їх юрисдикцією чи контролем нових організмів, що є чужими чи новими для будь-якої частини морського середовища. Стаття 196 Конвенції ООН з морського права уточнює, що такі заходи застосовуються у випадку, якщо ці організми можуть визвати в морському середовищі значні та шкідливі зміни.

4. Забруднення, спричинене *скиданням із наземних джерел.*

Такий вид забруднення включає в себе скиди забруднюючих речовин із річковим стоком, з естуаріїв, каналів, прибережних споруд, водовипусків, трубопроводів, водовідвідних споруд інших штучних споруд у морі, конструкцій або стоків, або забруднення з будь-яких наземних джерел, у тому числі через атмосферу.

Держави-учасниці Конвенції про захист Чорного моря від забруднення повинні вживати всіх необхідних заходів для запобігання забрудненню морського середовища Чорного моря, а також для скорочення та зберігання під контролем таких забруднень [1, с. 213; 2, ст. 7; 17, ст. 1].

У міжнародному законодавстві були визначені два переліки речовин і матеріалів, що забруднюють Чорне море з наземних джерел:

1) Перелік, який зобов'язує запобігати забрудненню зазначеними в ньому речовинами/матеріалами та усувати такі забруднення. Вони відібрані переважно з врахуванням їхньої токсичності, стійкості та біоакумуляційних характеристик (наприклад, оловоорганічні сполуки, стійкі фосфороорганічні сполуки, ртуть і ртутні сполуки, відпрацьовані мастила, радіоактивні речовини та відходи) [17, додаток 1, ст. 4].

2) Перелік, що зобов'язує зменшувати забруднення вказаними в ньому речовинами/матеріалами і за можливості усувати таке забруднення. Вони відібрані з врахуванням того

факту, що вони є менш шкідливими або швидко знешкоджуються внаслідок природних процесів (наприклад, патогенні мікроорганізми, скиди охолодніх вод, сира нафта та вуглеводні будь-якого походження) [17, додаток 2, ст. 4].

У результаті визначення наземних джерел як одних із серйозних забруднювачів морського середовища забезпечення екологічно безпечної діяльності людини в прибережній зоні стало одним із завдань морської політики.

У ч. 3 розд. 4 Морської доктрини України на період до 2035 року визначено: «Підтримка та розвиток морегосподарської діяльності здійснюватимуться шляхом встановлення та винесення в натуру прибережної захисної смуги вздовж морів, лиманів, річок та встановлення контролю за їх обмеженим використанням (заборона будівництва будь-яких об'єктів, крім прямо передбачених законом, заборона приватизації тощо)». Розділ 3 Концепції охорони та відтворення навколишнього природного середовища Азовського і Чорного морів передбачив більш конкретні заходи щодо запобігання забрудненню морів *відходами виробництва й споживання:* провести інвентаризацію несанкціонованих смітників і звалищ у межах прибережної захисної смуги Азовського і Чорного морів та вжити заходів до їх ліквідації; удосконалити систему контролю за забрудненням акваторій морів відходами; провести інвентаризацію джерел природного та техногенного радіаційного випромінювання в прибережній смузі морів; розробити та реалізувати пілотний проект із захоронення відходів виробництва й споживання в одному з приморських регіонів; провести передінвестиційні дослідження, розробити та реалізувати пілотні проекти з переробки промислових відходів на підприємствах, розташованих у прибережній смузі морів; здійснити комплекс заходів щодо екологічно безпечного поводження з відходами, які утворюються в процесі проведення днопоглиблювальних і дноочисних робіт.

Під час здійснення заходів щодо запобігання забрудненню морського середовища з наземних джерел до уваги беруться характерні регіональні особливості та економічні можливості держав, що розвиваються, а також їх потреби в економічному розвитку [1, ст. 207].

5. Забруднення, спричинене *похованням у морському середовищі*.

Поховання визначається як будь-яке навмисне: 1) видалення відходів або інших матеріалів із транспортних засобів/конструкцій; 2) знищення транспортних засобів/конструкцій. Такі дії не вважаються похованням за двох умов: а) якщо вони є результатом нормальної експлуатації транспортних засобів/конструкцій; б) розташування матеріалів здійснюється для інших цілей, ніж їх просте видалення [1, ст. 1; 2, ст. 2]. При цьому під транспортними засобами розуміються морські транспортні засоби та повітряні транспортні засоби.

Стаття 12 Конвенції про захист Чорного моря від забруднення містить обов'язок щодо скорочення та збереження під контролем забруднення морського середовища, що можуть застосовуватись до повітряного простору над територією держав-учасниць цієї Конвенції й до суден, які плавають під їхнім прапором, або до суден чи літальних апаратів, які зареєстровані на їхній території. Правове регулювання суспільних відносин щодо поховання в морському середовищі здійснюється Протоколом про захист морського середовища Чорного моря від забруднень, викликаних похованням до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення.

Важливим є положення про обов'язок держав-учасниць Конвенції про захист Чорного моря від забруднення не дозволяти фізичним або юридичним особам нечорноморських держав здійснювати поховання в районах, що є під юрисдикцією чорноморських держав [2, ст. 10]. Якщо бути точним, п. 3 ст. 210 Конвенції ООН з морського права встановлює обов'язок мати дозвіл на поховання від компетентних органів відповідних держав. Пункт 5 цієї статті Конвенції ООН з морського права забороняє здійснювати поховання в межах територіального моря, виключної (морської) економічної зони чи на континентальному шельфі без явно вираженої попередньої згоди прибережної держави. При цьому береться до уваги географічний фактор, зокрема те, що прибережна держава досліджує це питання разом з іншими державами, які можуть зазнати збитків від такого поховання. Національне законодавство України конкретизувало зазначену міжнародну норму, встановивши загальну заборону захоронення відходів або інших матеріалів і предметів у межах її виключної (морської) економічної зони [18].

Деякі види наведених забруднень можна назвати гібридними через те, що вони спричиняються двома чи більше джерелами забруднення. Отже, такі забруднення мають загальні ознаки та спеціальні риси, що обумовлено специфікою морегосподарської діяльності та джерела забруднення (наприклад, поховання з морського транспортного засобу чи з повітряного транспортного засобу).

Висновки. Вивчення природи та характеристик забруднення дає можливість юридично визначити шляхи провадження ефективної та безпечної морської господарської діяльності. З одного боку, морегосподарська діяльність з огляду на її соціально-економічний характер є одним із джерел забруднення морського середовища. З іншого боку, система державного контролю забруднення морського середовища в певній частині здійснюється через міжнародне природоохоронне співробітництво. Це обумовлене транскордонним характером забруднень та відповідальністю держав за стан навколишнього природного середовища морських територій, на які поширюється їх суверенітет та юрисдикція. Здійснення контролю за забрудненням морського середовища допомагає забезпечити збереження біорізноманіття, підтримку та відновлення функцій морської екосистеми. Таким чином, розуміння природи та змісту забруднення сприяє визначенню ефективних профілактичних заходів, враховуючи особливості географічного регіону, біологічні властивості певної екосистеми, потреби місцевої громади прибережних районів та національні інтереси держави.

Список використаних джерел:

1. Конвенція ООН з морського права, прийнята 10 грудня 1982 року у Монтего-Бей на Ямайці : Ратифіковано Законом України від 3 червня 1999 року №728-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 31. – Ст. 254.

2. Конвенція про захист Чорного моря від забруднення, прийнята 21 квітня 1992 року на Конференції причорноморських країн (м. Бухарест) : Ратифіковано Постановою Верховної Ради України від 4 лютого 1994 року // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 23. – Ст. 172.

3. Вовк Ю.А. Советское природноресурсовое право и правовая охрана окружающей среды. Общая часть / Ю.А. Вовк. – Х. : Вища школа ; Изд-во при Харьковском ун-те, 1986. – 160 с.

4. Морська доктрина України на період до 2035 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 року № 1307 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon.rada.gov.ua'laws/show/1307-2009-п.

5. Загальнодержавна програма охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів: Закон України від 22 березня 2001 року № 2333-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 28. – Ст. 135.

6. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі від 20 жовтня 1972 року, м. Лондон [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://portal.rada.gov.ua/.

7. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 2 листопада 1973 року, м. Лондон (сист. номер 896_009) : Ратифіковано Постановою Кабінету Міністрів України від 21 вересня 1993 року № 771 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://portal.rada.gov.ua/.

8. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти від 7 липня 1995 року, м. Лондон (сист. номер 995_707) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://portal.rada.gov.ua/.

9. Резолюція А.741(18) «Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення (Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ)», прийнято Асамблеєю ІМО 4 листопада 1993 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://portal.rada.gov.ua/.

10. Протокол про співробітництво в боротьбі із забрудненням морського середовища Чорного моря нафтою й іншими шкідливими речовинами у надзвичайних ситуаціях до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon.rada.gov.ua'laws/show/995_065.

11. Концепція розвитку рибного господарства України : Постанова Верховної Ради України від 13 липня 2000 року №1885-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 41. – Ст. 344.

12. Про охорону навколишнього природного середовища : Закон України від 25 червня 1991 року № 1264-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 41. – Ст. 546.

13. Правила реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, морських установках і в портах України : Наказ Міністерства транспорту України від 10 квітня 2001 року № 205 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 22. – Ст. 1022.

14. Про затвердження Тимчасової методики визначення очікуваних збитків від забруднення довкілля при транспортуванні небезпечних речовин та відходів : Наказ Мінекоресурсів України від 15 травня 2001 року № 181 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 24. – Ст. 1083.

15. План дій у надзвичайних ситуаціях на Чорному морі до Протоколу про співробітництво в боротьбі з забрудненням Чорного моря нафтою й іншими шкідливими речовинами внаслідок надзвичайних ситуацій від 26 квітня 2006 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ecobank.org.ua/NB/DocLib/2.1.2.09.pdf.

16. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000 року № 1644-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222.

17. Протокол про захист морського середовища Чорного моря від забруднення з наземних джерел до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу. – http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_065.

18. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 року № 162/95-вр // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – №21. – Ст.152.

ШЕВЧЕНКО Я. О.,
аспірант кафедри аграрного,
земельного та екологічного права
імені академіка В. З. Янчука
(Національний університет біоресурсів і природокористування України)

УДК 349.414

ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ ІНСТИТУТУ ОЦІНКИ ЗЕМЕЛЬ НА УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ

У статті розкрито історико-правовий аспект розвитку інституту оцінки земель на українських землях. Охарактеризовано встановлення оцінки земель як правового інституту земельного права в Україні.

Ключові слова: *оцінка землі, земельні правовідносини, історико-правовий аспект, інститут земельного права.*

В статье раскрыто историко-правовой аспект развития института оценки земель на украинских землях. Охарактеризованы установления оценки земель как правового института земельного права в Украине.

Ключевые слова: *оценка земли, земельные правоотношения, историко-правовой аспект, институт земельного права.*