

В. В. МІЩУК

Володимир Володимирович Міщук, кандидат юридичних наук, доцент Київської державної академії водного транспорту ім. гетьмана П. Конашевича-Сагайдачного, адвокат

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ЗЕМЕЛЬ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Правовий режим використання природних ресурсів, у тому числі й земель у сфері господарювання, умови використання й особливості даного режиму встановлено статтями 148–151 Господарського кодексу України¹. Також відповідно до ст. 13 Конституції України земля, її надра, атмосферне повітря, водні та інші природні ресурси, які знаходяться в межах території України, природні ресурси її континентального шельфу, виключної (морської) економічної зони є об'єктами права власності українського народу. Від імені українського народу права власника здійснюють органи державної влади та органи місцевого самоврядування. Кожний громадянин має право користуватися природними об'єктами права власності народу відповідно до закону.

Землі промисловості, транспорту, зв'язку та оборони – самостійна категорія земель у складі земельного фонду України, які займають площу близько 2 млн га. Правовий статус цих земель визначається нормативними актами, які зосереджені в Земельному кодексі України (далі – ЗК України)² та інших актах. Ці землі за своїм основним цільовим призначенням відрізняються від інших категорій земель, так як їх використання пов'язане з обслуговуванням несільськогосподарських потреб – вони виконують роль просторової операційної бази, території, на якій розміщуються спеціальні об'єкти. Цільове призначення таких земель відображається безпосередньо в їх найменуванні: землі промисловості, транспорту, зв'язку, оборони та землі іншого призначення. Критерієм такого поділу є характер спеціальних завдань, для здійснення яких призначені та надаються земельні ділянки.

Перш за все необхідно визначити загальне поняття земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, тобто за порядком, встановленим у гл. 13 ЗК України. Відповідно до ч. 1 ст. 65 ЗК України «землями промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення визнаються земельні ділянки, надані в установленому порядку підприємствам, установам та організаціям для здійснення відповідної діяльності», тобто за видами земель в залежності від мети їх надання. Частина 2 цієї ж статті визначає, що «порядок використання земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення встановлюється законом».

А. М. Мірошниченко зазначає, що «у законодавстві колишнього СРСР ця категорія земель іменувалась «землями спеціального призначення», «землями спеціального несільськогосподарського призначення». Видається, що наведені терміни є більш вдалими, ніж вжите сьогодні в законодавстві України, оскільки, по-перше, відображає призначення земель даної категорії, уникаючи невизначеності, породженої формулою «та іншого призначення»; по-друге, ці поняття є більш лаконічними та зручними для використання»³.

Проаналізувавши праці відомих українських науковців, зазначимо, що земельні ділянки вказаної категорії характеризуються різноманітним цільовим призначенням та правовим режимом й визначимо загальні риси даної категорії земель, якими є:

- такі земельні ділянки мають спеціальне призначення, що дає підстави називати їх «землями спеціального несільськогосподарського призначення»;
- розміри відповідних ділянок іноді визначаються на підставі затверджених норм або проектів;
- здійснюється внутрішнє та зовнішнє зонування таких земельних ділянок (наприклад, навколо об'єктів, які знаходяться на таких земельних ділянках встановлюються санітарно-захисні або охоронні зони тощо);
- у певних випадках території, що призначаються для спеціальних несільськогосподарських потреб, можуть і не відводитися як окремі земельні ділянки (наприклад, земельні ділянки, призначені для розміщення деяких лінійних об'єктів – ліній зв'язку, електропередач, підземних трубопроводів).

Якщо ж виокремити правовий режим земель транспорту, необхідно вказати, що станом на 1 січня 2010 р. підприємствам та організаціям транспорту та зв'язку надано 493,4 тис га земель (0,8 % загальної площі території України)⁴.

Відповідно до ч. 1 ст. 67 ЗК України «до земель транспорту належать землі, надані підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту і дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту та міського електротранспорту для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту». У свою чергу ч. 1 ст. 11 Закону України «Про транспорт» встановлює, що «землями транспорту визнаються землі, надані в користування підприємствам і організаціям транспорту згідно із ЗК України для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту, вдосконалення і розвитку об'єктів транспорту»⁵.

Цільове призначення земель транспорту полягає у забезпеченні діяльності, пов'язаної з експлуатацією, ремонтом, удосконаленням і розвитком об'єктів транспорту. Особливістю земель транспорту є те, що вони використовуються або призначені для забезпечення діяльності транспортних підприємств та/або експлуатації об'єктів залізничного, автомобільного, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного та інших видів транспорту. Розміри земельних ділянок, що надаються підприємствам транспорту для вказаних цілей, визначаються відповідно до затверджених у встановленому порядку норм або проектно-технічної документації.

Підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя та здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, у зв'язку з чим частини території підприємств, вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеродромів і шляхів (тобто відповідні земельні ділянки), де відбувається рух транспортних засобів, проводяться маневрові та вантажно-розвантажувальні роботи визнані зонами підвищеної небезпеки. Чинне законодавство з метою забезпечення належної експлуатації споруд та інших об'єктів транспорту, а також охорони земель від негативного впливу зазначених об'єктів на землях, наданих підприємствам транспорту, закріплює можливість встановлення охоронних зон з особливими умовами використання земель.

Транспортні послуги надають також підприємства водного (морського і річкового) транспорту (пароплавства, порти, пристані тощо), що теж пов'язано з використанням відповідного майна та земельних ділянок. Землям морського та річкового транспорту у ЗК України присвячено окремі статті.

Так, відповідно до ст. 69 ЗК України до земель морського транспорту належать землі під:

а) морськими портами з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту;

б) гідротехнічними спорудами і засобами навігаційної обстановки, судноремонтними заводами, майстернями, базами, складами, радіоцентрами, службовими та культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, що обслуговують морський транспорт.

Враховуючи зазначене, землями морського транспорту є дві відносно самостійні групи земельних ділянок. До першої належать ті, що використовуються як просторова база для розміщення морських портів з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту. Другу групу становлять землі, на яких розташовані будівлі та споруди, що обслуговують морський транспорт.

Дана норма фактично не визначає правовий режим земель морського транспорту, хоча земельне законодавство встановлює певний специфічний правовий режим земель, прилеглих до земель морського транспорту. Частиною 2 ст. 69 ЗК України передбачено «можливість встановлення обмежень у використанні земель на відповідних земельних ділянках, розташованих на підходах до портів (каналів), мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів».

Аналогічно ст. 69 ЗК України склад земель морського транспорту визначає ч. 1 ст. 25 Закону України «Про транспорт», проте вже ч. 2 цієї ж статті встановлює виняток, який ЗК України не передбачений: «до земель морського транспорту не належать території, насипані або намиті в акваторії за кошти портів». А «спорудження на підходах до портів (каналів) мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів, а також спорудження радіосистем у зоні радіонавігаційних об'єктів погоджується з адміністрацією портів» – частина 3 статті 25.

У даному аспекті можна погодитись з позицією А. М. Мірошніченка, який пише: «Не зовсім зрозумілі мотиви такого положення. У будь-якому випадку, при вирішенні питання про режим намитих земель слід виходити з положень прийнятого пізніше ЗК України, який відносить до земель морського транспорту всі землі порту; згідно із ч. 1 ст. 74 Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ України – авт.)⁶, «Територією морського порту є відведені порту землі. До території морського порту також належать намиті, насипані або створені із застосуванням інших гідротехнічних технологій площі, створені за рахунок порту і за користування якими не стягується плата»⁷.

Також зазначимо, що ч. 2 ст. 74 КТМ України встановлює, що «акваторією морського порту є відведені порту водні простори», а ч.3, що «територія і акваторія морського порту є державною власністю і надаються порту в користування. Відведення земельних і водних ділянок для морського порту, а також вилучення цих ділянок здійснюються в порядку, встановленому чинним законодавством України».

КТМ України містить ще одну норму, яка встановлює, що «відведення землі та водного простору для торговельного мореплавства, а також будівництва або будь-якої роботи в зоні дії навігаційного обладнання і морських шляхів повинно бути погоджено з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, та відповідними місцевими державними адміністраціями і місцевими радами» – ст. 12.

У даному контексті необхідно підкреслити, що 13 червня 2013 р. набув чинності Закон України «Про морські порти»⁸, ст. 8 якого визначає межі морського порту:

1. Межами морського порту є межі його території та акваторії.

2. Межі території морського порту визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України, виходячи з положень Земельного кодексу України.

3. Межі акваторій морських портів визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України без порушення меж акваторій суміжних морських рибних портів та річкових портів. Відведення акваторії морського порту (надання в користування) адміністрації морських портів України здійснюється на підставі рішення Кабінету Міністрів України відповідно до закону.

4. Збільшення території морського порту може відбуватися за рахунок штучно створених земельних ділянок та земельних ділянок, які відведені в установленому законодавством порядку для розміщення, обслуговування та будівництва об'єктів портової інфраструктури, підприємств, основні продукція та/або сировина яких є об'єктами експортно-імпортних операцій і обслуговуються як вантажі у морському порту.

Власники (користувачі) земельних ділянок, включених до території морського порту, зобов'язані дотримуватися звичаїв морського порту та обов'язкових постанов по порту.

5. Будівельні роботи на території та в акваторії морського порту проводяться в порядку, встановленому законом.

6. Територія та акваторія морського порту можуть включати відокремлені від основної території та акваторії земельні ділянки та водні об'єкти (їх частини), які мають однаковий з основною територією та акваторією правовий режим використання.

7. Інформація про межі морського порту публікується в Повідомленнях мореплавцям України.

Видається важливим і необхідним у даному контексті і розпорядження КМ України від 7 жовтня 2009 р. № 1395-р «Деякі питання розпорядження земельними ділянками водного фонду»⁹, в якому зазначено, що «з метою недопущення фактів порушення інтересів держави і суспільства під час відчуження та зміни цільового призначення земельних ділянок водного фонду в акваторіях морських торговельних портів (далі – ділянки) Держкомзему, Мінприроди, МОЗ, Мінрегіонбуду та Держводгоспу до законодавчого врегулювання питань запобігання зловживанням у цій сфері ... зупинити прийняття рішень про надання суб'єктам господарювання, крім водогосподарських підприємств і організацій, морських портів, згоди на погодження матеріалів вибору місця розташування ділянок та погодження таким суб'єктам проектів землеустрою щодо відведення ділянок, зокрема із зміною цільового призначення».

Хоча з цього приводу існує й інша думка. Так, А. М. Мірошніченко вказує, що хоча п. 2 ст. 14 Водного кодексу України надає КМУ право розпорядження водними об'єктами загальнодержавного значення, процедура такого розпорядження належним чином законодавчо не врегульована, що породжує сумніви у конституційності розпоряджень КМ України про надання акваторій у користування... Ще більш важливо те, що закон не визначає змісту «користування водним об'єктом», а головне – співвідношення такого користування із користуванням земельною ділянкою. За таких умов, як видається, єдиною і достатньою підставою для всіх можливих видів користування земельною ділянкою є наявність права землекористування щодо земельної ділянки. Втім, отриманню в користування земельних ділянок в акваторії портів сьогодні перешкоджає, серед іншого, розпорядження КМУ від 7 жовтня 2009 р. № 1395-р «Деякі питання розпорядження земельними ділянками водного фонду. Як видається, дане розпорядження є незаконним – не може КМУ відмінити чи навіть зупинити дію норм закону, які допускають надання земельних ділянок в користування¹⁰.

У свою чергу, правовий режим земель річкового транспорту характеризується тим, що відповідно до ст. 70 ЗК України та ч. 1 ст. 28 Закону України «Про транспорт» до складу земель річкового транспорту належать певні різновиди земель. Серед них землі, надані під порти, спеціалізовані причали, пристані й затони з усіма технічними спорудами та устаткуванням, що обслуговують річковий транспорт. Самостійне місце посідають землі, призначені для розміщення пасажирських вокзалів, павільйонів і причалів. До цих земель закон відносить окремо землі, надані під судноплавні канали, судноплавні, енергетичні та гідротехнічні споруди, службово-технічні споруди, службово-технічні будівлі. Деяка специфіка притаманна землям, наданим у користування під берегоукріплювальні споруди й насадження. До складу земель річкового транспорту включаються також земельні ділянки, призначені для розміщення і подальшого обслуговування вузлів зв'язку, радіоцентрів і радіостанцій.

Нарешті, до земель річкового транспорту належать землі, надані в користування під будівлі, берегові навігаційні знаки та інші споруди для – обслуговування водних шляхів, судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, майстерні, судноверфі, відстойно-ремонтні пункти, склади, матеріально-технічні бази, інші об'єкти, що забезпечують роботу річкового транспорту.

Особливості використання земельних ділянок, наданих для потреб цього виду транспорту, встановлені Статутом ВВТ Союзу РСР¹¹ і діє у частині, що не суперечить чинному законодавству України.

Враховуючи зазначене, можна зробити такі висновки.

По-перше, необхідно зазначити, що землі водного транспорту займають окреме специфічне місце серед земель транспорту, що і відображається у тих юридичних нормах, які визначають особливості правового режиму даної категорії земель.

По-друге, на жаль, чинне земельне законодавство є непослідовним при вживанні понять «акваторія», «водний об'єкт», «земельна ділянка водного фонду», що є проблемою взагалі національного юридично визначеного категоріального апарату.

По-третє, можна говорити про різний правовий режим, зокрема, і земель морського та річкового (внутрішнього водного транспорту), так як в кожному із них існує певна специфіка та різні норми правового регулювання відповідно до діючих кодифікованих актів законодавства – ЗК України, КТМ України та Статуту ВВТ Союзу РСР.

¹ Господарський кодекс України. Режим доступу: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1011.26.65&nobreak=1>

² Земельний кодекс України. Режим доступу: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1011.20.0>

³ Мірошниченко А. М. Земельне право України: Навч. посіб. – К.: Алерта, 2012. – 392 с. – С. 346.

⁴ Моя Земля. Земельно-правовий та аналітичний ресурс. Режим доступу: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://myland.org.ua/index.php?id=2080&lang=uk&razd=LAND%20RELATION>

⁵ Закон України «Про транспорт». Режим доступу: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1086.281.14&nobreak=1>

⁶ Кодекс торговельного мореплавства України. Режим доступу: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1011.12.18&nobreak=1>

⁷ Мірошниченко А. М. Вказана праця. – С. 351.

⁸ Закон України «Про морські порти». Режим доступу: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=4709-17>

⁹ Розпорядження КМУ від 07.10.2009 № 1395-р «Деякі питання розпорядження земельними ділянками водного фонду». Режим доступу: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.nau.ua/doc/?doc_id=510341

¹⁰ Мірошниченко А. М. Вказана праця. – С. 352.

¹¹ Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР. Режим доступу: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.nau.ua/doc/?doc_id=416870

Резюме

Мищук В. В. Особливості правового режиму земель водного транспорту.

У статті досліджуються особливості правового режиму земель водного транспорту відповідно до кодифікованих та спеціальних нормативно-правових актів. Зроблено висновок про наявність специфічного режиму та особливих рис земель даної категорії.

Ключові слова: правовий режим, земельні ділянки, морський та річковий транспорт.

Резюме

Мищук В. В. Особенности правового режима земель водного транспорта.

В статье исследуются особенности правового режима земель водного транспорта в соответствии с кодифицированными и специальными нормативно-правовых актов. Сделан вывод о наличии специфического режима и особых черт земель данной категории.

Ключевые слова: правовой режим, земельные участки, морской и речной транспорт.

Summary

Mishchuk V. Features of legal regime lands of water transport.

The article investigates the features of the legal regime land of water transport in accordance with codified and special regulations. Concluded that there was a particular regime and the special features of land in this category.

Key words: legal regime, land, sea and river transport.

Отримано 4.09.2013

УДК 349.4

Л. В. РИШКОВА

Людмила Валеріївна Ришкова, кандидат юридичних наук, доцент Кримського юридичного інституту Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого»

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОХОРОНИ ОСОБЛИВО ЦІННИХ ЗЕМЕЛЬ В УМОВАХ РОЗВИТКУ РИНКУ ЗЕМЕЛЬ

У 2001 р. було прийнято Земельний кодекс України (далі – ЗКУ)¹, що підсумував певні здобутки земельної реформи в Україні та ознаменував перехід до ринкових відносин у земельно-правовій сфері. Як зазначають науковці, загальне завдання земельної реформи полягало у забезпеченні трансформації соціально-економічного та організаційно-правового механізмів використання земельного фонду країни у відповідність до вимог і тенденцій ринкового регулювання суспільних відносин². Правові аспекти здійснення земельної реформи були предметом аналізу багатьох авторів вітчизняної юридичної науки³. До недоліків її проведення відносять безсистемність, однобічний характер, адже земельна реформа була сфокусована на вирішенні проблем утвердження інституту приватної власності, насамперед у сільському господарстві. Основні прин-