

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ЮРИДИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**імені ЯРОСЛАВА МУДРОГО**  
**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»**  
**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
*Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису*

**ТЕРЕЩУК ВАДИМ СЕРГІЙОВИЧ**

**УДК 349.41**

**ДИСЕРТАЦІЯ**

**ПРАВОВІ ЗАСАДИ ВИКОРИСТАННЯ І ОХОРОНИ ЗЕМЕЛЬ**  
**МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**

Спеціальність: 12.00.06 – земельне право; аграрне право; екологічне право;  
природоресурсне право

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,  
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело  
\_\_\_\_\_ / В. С. Терещук /

Науковий керівник :  
**ШУЛЬГА МИХАЙЛО ВАСИЛЬОВИЧ,**  
доктор юридичних наук, професор

Одеса – 2020

## АНОТАЦІЯ

**Терещук В. С. Правові засади використання і охорони земель морського транспорту в Україні.** – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.06 «Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право». – Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2020.

Дисертацію присвячено комплексному науковому розробленню питань, які стосуються особливостей використання земель морського транспорту, а також правових засад охорони таких земель шляхом з'ясування теоретичних положень щодо визначення правової природи відповідних відносин. Розширено теорію земельного права науковими знаннями щодо специфіки правових форм використання земель морського транспорту, обґрунтуванням пропозицій, спрямованих на удосконалення правової регламентації відносин з використання і охорони земель морського транспорту в Україні. У дисертації з'ясовано специфіку суб'єктів користування землями морського транспорту та визначені їх права та обов'язки щодо використання земель морського транспорту. Проведено аналіз правовідносини у сфері використання земель морського транспорту.

Обґрунтовано висновки за результатами дослідження та запропоновані пропозиції щодо внесення змін і доповнень до нормативно-правових актів у сфері земельного права з метою удосконалення правової регламентації даної сфери правовідносин.

У результаті проведеного дослідження отримано низку висновків і рекомендацій, що характеризуються науковою новизною. Так, у дисертації вперше запропоновано визначення земель морського транспорту під якими пропонується розуміти землі, передані у власність або надані у користування

визначеним законом суб'єктам морського транспорту для розміщення, будівництва, експлуатації, використання й належного функціонування його об'єктів, а також призначені для забезпечення діяльності господарюючих суб'єктів (фізичних і юридичних осіб) у транспортній сфері.

Зазначено, що для земель морського транспорту характерні відповідні ознаки, а саме: (а) юридична природа – як різновид (підкатегорія) земель промисловості, транспорту, зв'язку, оборони та іншого призначення; (б) спрямованість, тобто гарантування сталого розвитку транспортної галузі народного господарства держави з метою забезпечення оборони, безпеки й територіальної цілісності держави; (в) цільове несільськогосподарське призначення; (г) функціональне призначення, тобто використання земель як просторової бази, місця розміщення й (або) експлуатації певної інфраструктури, призначеної для цих цілей; (д) суб'єктний склад, що охоплює господарюючих суб'єктів – фізичних і юридичних осіб; (е) спеціальний об'єктний склад, до якого входять об'єкти, для розміщення чи експлуатації яких надаються землі морського транспорту, перелік яких визначено галузевим законодавством України; (є) спеціальний режим використання й охорони земель морського транспорту.

Обґрунтовано, що правовий статус штучно створеної земельної ділянки є унікальним і вимагає більш чіткого правового регулювання, ніж те, що передбачено чинним законодавством. На сьогодні необхідна чітка позиція законодавця щодо статусу такої земельної ділянки, стадій її створення, особливостей використання й охорони. Є потреба у прийнятті спеціального закону, який більш детально врегулював би способи створення таких ділянок, будь-то шляхом наміву, відсіпання ґрунту або використання інших технологій. Усе це дозволить суб'єктам, зацікавленим у створенні штучних земельних ділянок, ефективно використовувати землю, дно й акваторію водного об'єкта для зведення таких штучних утворень.

Сформульовано юридичне визначення штучно створеної земельної ділянки як частини земної поверхні з установленими межами, певним місцем

розташування, з установленими щодо неї правами, створену (наміту, насипану чи створену із застосуванням інших технологій) на об'єкті водного фонду.

Об'єкти, що розміщуються на землях морського транспорту поділені на дві самостійні групи. До першої відносяться об'єкти, що безпосередньо використовуються користувачами морського транспорту, до другої – елементи інфраструктури порту, що забезпечують діяльність, пов'язану з ремонтом і підготовкою морських суден, із виконанням соціально-культурних, побутових і технічних вимог.

Встановлено, що під поняттям «територія морського порту» необхідно розуміти частину сухопутної території з окресленими межами, в тому числі штучно створені земельні ділянки, які знаходяться в межах морського порту і призначені для розміщення портової інфраструктури. Своєю чергою, акваторію морського порту потрібно тлумачити як частину моря (крім суднового ходу), що призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден і яка знаходиться у межах морського порту.

Пропонується в законодавчому порядку відмовитися від титулу права постійного користування землями морського транспорту, який обмежує можливості раціональної експлуатації земельних ділянок його суб'єктами, а сама ж можливість мати земельні ділянки за правом власності має бути визнана за всіма особами, у тому числі й за державними та комунальними підприємствами, установами й організаціями. Крім того, існування права постійного користування земельними ділянками суперечить законодавству ЄС про конкуренцію, що можна розглядати як додаткову підставу для поглибленої й докорінної трансформації досліджуваного правового інституту.

Автором встановлено, що до об'єктів оренди можна віднести: (а) земельні ділянки морського транспорту під об'єктами, що можуть перебувати у приватній власності, або землі, призначені для розміщення об'єктів морського транспорту; (б) земельні ділянки, що використовуються в концесійних відносинах.

Оґрунтовано, що оренда земельних ділянок, в тому числі земель морського транспорту, може мати місце у процесі концесійної діяльності у сфері зведення об'єктів інфраструктури та їх експлуатації. Вважаємо за доцільне об'єкт морського транспорту й потрібну для нього земельну ділянку визнавати об'єктами концесії, також необхідними для забезпечення його нормального функціонування.

Що стосується земель, прилеглих до місць будівництва й тимчасово необхідних для його потреб, а також для ремонту й реконструкції об'єктів морського транспорту, то у такому випадку слід передбачити у законодавстві таку форму використання земель, як тимчасове їх зайняття,.

Автором пропонується правовідносини у сфері використання земель морського транспорту розглядати як суспільні відносини, що формуються та виникають за участю відповідних суб'єктів, які відносяться до морського транспорту або забезпечують його діяльність, щодо володіння, користування, розпорядження землею, раціонального використання та охорони земельних ділянок, які віднесені до земель морського транспорту і виникають, змінюються та припиняються за приписами земельного права.

Визначено, що об'єктом правовідносин у сфері використання земель морського транспорту виступають землі морського транспорту, а саме: земельні ділянки, що відносяться до категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення із відповідним цільовим призначенням, визначеним на підставі документації із землеустрою у встановленому законодавством порядку.

Суб'єктами правовідносин у сфері використання земель морського транспорту виступають учасники суспільних відносин, які наділені визначеними земельним законодавством правами та щодо яких встановлені відповідні земельні обов'язки, які є достатніми для участі у правовідносинах з приводу використання земель морського транспорту.

Встановлено, що користування землями морського транспорту здійснюється юридичними особами незалежно від форм власності, які створені

та зареєстровані в установленому законодавством порядку, для здійснення відповідної діяльності, яка полягає у виконанні покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту, вдосконалення і розвитку об'єктів транспорту і, які отримали відповідні ліцензії, якщо їх діяльність пов'язана із перевезенням пасажирів або небезпечних вантажів та небезпечних відходів морським транспортом.

Досліджується, що права та обов'язки суб'єктів використання земель морського транспорту поділяються на загальні та спеціальні. Наголошується, що серед обов'язків суб'єктів використання земель морського транспорту необхідно окремо виділити такі, які стосуються використання земель транспорту, а також окрему групу обов'язків, які стосуються охорони земель транспорту. До першої групи обов'язків суб'єктів використання земель морського транспорту відносяться такі, як: забезпечення використання землі за цільовим призначенням; раціональне використання земельних ділянок; своєчасне сплатення земельного податку або орендної плати; дотримання прав власників суміжних земельних ділянок та землекористувачів. Друга група обов'язків щодо охорони земель морського транспорту повинна включати, зокрема, наступні: додержання вимог законодавства про охорону довкілля; своєчасне надання відповідним органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування даних про стан і використання земель та інших природних ресурсів у порядку, встановленому законом; недопущення заболочення, погіршення якості земель і забруднення їх промисловими та іншими відходами, неочищеними стоками; вжиття заходів для захисту ґрунтів від ерозії, здійснення укріплення ярів, крутих схилів, пісків, а також додержання інших вимог щодо охорони земель.

Сформульовано визначення правової охорони земель морського транспорту, під якою необхідно розуміти систему юридичних норм і здійснюваних на їх основі заходів, спрямованих на збереження якісного стану, раціональне використання та захист земель, на яких розміщені об'єкти морського транспорту, а також захист інших природних ресурсів та довкілля в

цілому, що знаходяться в межах земель морського транспорту, з метою попередження та захисту їх від негативного впливу господарської діяльності підприємств та об'єктів морського транспорту.

Обґрунтована позиція автора щодо необхідності виділення основних напрямів, відповідно до яких повинна здійснюватися охорона земель морського транспорту. Перший напрям полягає в охороні земель морського транспорту як територіального базису і в цьому випадку застосовується система охоронних заходів, які здійснюються у процесі безпосередньої експлуатації об'єктів морського транспорту та вибору перспективних напрямків його розвитку. І другий напрям охорони земель морського транспорту полягає в охороні зазначених земель, як природного ресурсу та їх захисту, а також прилеглих природних ресурсів і довкілля в цілому, від негативного впливу господарської діяльності підприємств та об'єктів морського транспорту.

Сформульовані в дисертації теоретичні положення, пропозиції, рекомендації й висновки є своєрідним внеском у теорію і практику земельного права, які можуть бути використані:

а) науково-дослідній діяльності – для подальшого дослідження питань щодо використання і охорони земель морського транспорту;

б) правотворчому процесі – під час вдосконалення чинних та розроблення нових законодавчих актів у сфері використання та охорони земель морського транспорту в Україні;

в) правозастосовній діяльності – для вдосконалення організаційно-правових засад діяльності органів судової влади, державної влади та місцевого самоврядування щодо єдності розуміння і правильного застосування норм, які регулюють відносини, пов'язані з використанням та охороною земель морського транспорту в Україні;

г) навчальному процесі – при викладанні навчальної дисципліни «Земельне право» і спецкурсів земельно-правового спрямування, при підготовці відповідних розділів підручників, навчальних посібників і методичних матеріалів.

**Ключові слова:** землі морського транспорту, штучно створена земельна ділянка, акваторія морського порту, територія морського порту, портова інфраструктура, користування землями морського транспорту.

## **SUMMARY**

**Tereshchuk V. Legal bases of use and protection of lands of sea transport in Ukraine.** - Qualifying scientific work on the manuscript.

The dissertation for obtaining the scientific degree of candidate of legal sciences, specialization 12.00.06 «Land Law; Agrarian Law; Ecological Law; Natural Resources Law». – Yaroslav Mudryi National Law University, National university “Odesa Law Academy”, Odessa, 2020.

The dissertation is devoted to complex scientific development of questions concerning features of use of lands of sea transport, and also legal bases of protection of lands of sea transport by clarification of theoretical positions concerning definition of the legal nature of the corresponding relations. Expansion of the theory of land law with scientific knowledge on the specifics of legal forms of land use, substantiation of proposals aimed at improving the legal regulation of relations on the use and protection of maritime transport lands in Ukraine. The dissertation clarifies the specifics of the subjects of use of maritime transport lands and defines the rights and obligations of these subjects regarding the use of maritime transport lands. An analysis of the legal relationship in the field of land use of maritime transport.

The conclusions based on the results of the research are substantiated and the proposals on making changes and additions to the normative-legal acts in the field of land law in order to improve the legal regulation of this sphere of legal relations are substantiated.

As a result of the research, a number of conclusions and recommendations were obtained, which are characterized by scientific novelty. Thus, in the dissertation for the first time the definition of lands of sea transport under which it is offered to

understand the lands transferred in the property or given in use to the subjects of sea transport for placement, construction, operation, use and proper functioning of its objects, and also intended for ensuring the activities of economic entities (individuals and legal entities) in the transport sector.

It is noted that the lands of maritime transport are characterized by the relevant features, namely: (a) legal nature - as a kind (subcategory) of lands of industry, transport, communications, defense and other purposes; (b) orientation, ie guaranteeing the sustainable development of the transport sector of the national economy in order to ensure the defense, security and territorial integrity of the state; (c) non-agricultural purpose; (d) functional purpose, ie the use of land as a spatial base, location and (or) operation of certain infrastructure intended for this purpose; (e) entity composition, covering economic entities - individuals and legal entities; (e) a special facility consisting of facilities for the location or operation of which maritime transport lands are provided, the list of which is determined by the sectoral legislation of Ukraine; (g) a special regime for the use and protection of maritime transport lands.

It is substantiated that the legal status of an artificially created land plot is unique and requires clearer legal regulation than is done in the current legislation. Today we need a clear position of the legislator on the status of such land, the stages of its creation, the peculiarities of use and protection. There is a need to adopt a special law that would regulate in more detail the ways of creating such areas, whether by alluvium, backfilling or the use of other technologies. All this will allow entities interested in creating artificial land plots to effectively use the land, bottom and water area of the water body for the construction of such objects.

The legal definition of an artificially created land plot as a part of the earth's surface with established boundaries, a certain location, with established rights in relation to it, created (levied, filled or created using other technologies) at the water fund object is formulated.

Objects located on the lands of maritime transport are divided into two separate parts. The first includes facilities directly used by users of maritime

transport, the second - elements of port infrastructure that provide activities related to the repair and training of ships, with the implementation of socio-cultural, household and technical requirements.

It is established that the territory of the seaport should be understood as a part of the land area with delineated boundaries, including artificially created land plots, which are located within the seaport and are designed to accommodate port infrastructure. In turn, the water area of the seaport should be interpreted as a part of the sea (except for navigation) which is intended for safe approach, maneuvering, parking and departure of vessels and which is located within the seaport.

It is proposed by law to abandon the title of the right of permanent use of land by maritime transport, which limits the possibility of rational exploitation of land by its subjects, and the very possibility of owning land should be recognized for all persons, including state and utilities, institutions and organizations. In addition, the existence of the right to permanent use of land is contrary to EU competition law, which can be seen as an additional basis for a profound and radical transformation of the studied legal institution.

The author has established that the leased objects may include: (a) land plots of sea transport under objects that may be privately owned, or lands intended for accommodation of sea transport objects; (b) land plots used in concession relations.

It is established that the lease of land, including land for maritime transport, may take place in the process of concession activities in the field of construction of infrastructure and their operation. We consider it expedient to recognize the object of maritime transport and the land required for it as objects of concession, which are also necessary to ensure its normal functioning.

With regard to land adjacent to construction sites and temporarily necessary for its needs, as well as for the repair and reconstruction of maritime transport facilities, the legislation should provide for such a form of land use as temporary occupation, which will help take into account the interests of landowners, their temporary users and society as a whole.

The author proposes to consider legal relations in the field of land use of maritime transport as social relations that are formed and arise with the participation of relevant entities related to maritime transport or provide its activities for land ownership, use, disposal, rational use and protection of land, which are referred to the lands of maritime transport and arise, change and terminate with the provisions of land law.

It is determined that the object of legal relations in the field of land use of maritime transport are maritime transport lands, namely land plots belonging to the category of lands of industry, transport, communications, energy, defense and other purposes, with the appropriate purpose defined on the basis of land management documentation in the manner prescribed by law. The subjects of legal relations in the field of land use of maritime transport are participants in public relations who are endowed with certain rights under land law and in respect of which the relevant land obligations are established, which are sufficient to participate in legal relations concerning the use of land by sea.

It is established that the use of land of maritime transport is carried out by legal entities regardless of ownership, which are created and registered in the manner prescribed by law, to carry out relevant activities, namely - the tasks assigned to them for operation, repair, improvement and development of transport facilities and , who have received the relevant licenses, if their activities are related to the carriage of passengers or hazardous goods and hazardous waste by sea.

It is investigated that the rights and responsibilities of maritime land users are divided into general and special. It is emphasized that among the responsibilities of the subjects of land use of maritime transport, it is necessary to single out those related to the use of transport lands, as well as a separate group of responsibilities related to the protection of transport lands. The first group of responsibilities of the subjects of land use of maritime transport includes: to ensure the use of land for its intended purpose; rational use of land; pay land tax or rent on time; not to violate the rights of owners of adjacent land plots and land users. And the group of responsibilities for the protection of maritime transport lands should include the

following: comply with the requirements of environmental legislation; timely provide the relevant executive authorities and local governments with data on the condition and use of land and other natural resources in the manner prescribed by law; to prevent waterlogging, deterioration of land quality and pollution with industrial and other wastes, untreated runoff, to take measures to protect soils from erosion, to strengthen ravines, steep slopes, sands, as well as to comply with other requirements for land protection.

The definition of legal protection of maritime transport lands is formulated, which should be understood as a system of legal norms and measures taken on their basis aimed at maintaining quality, rational use and protection of lands on which maritime transport facilities are located, as well as protection of other natural resources and the environment as a whole, located within the lands of maritime transport, in order to prevent and protect them from the negative impact of economic activities of enterprises and facilities of maritime transport.

The author's position on the need to identify the main areas in accordance with which the protection of maritime transport lands should be carried out is substantiated. The first direction is the protection of maritime transport lands as a territorial basis and in this case a system of protection measures is applied, which are carried out in the process of direct operation of maritime transport facilities and the choice of promising areas of its development. And the second direction of protection of lands of sea transport consists in protection of the specified lands as a natural resource and their protection, and also adjoining natural resources and environment as a whole, from negative influence of economic activity of the enterprises and objects of sea transport.

The theoretical provisions, proposals, recommendations and conclusions formulated in the dissertation are a kind of contribution to the theory and practice of land law, which can be used:

a) research activities - for further research on the use and protection of maritime transport lands;

b) law-making process - during the improvement of existing and development of new legislation in the field of use and protection of maritime transport lands in Ukraine;

c) law enforcement activities - to improve the organizational and legal framework of the judiciary, public authorities and local governments on the unity of understanding and proper application of the rules governing relations related to the use and protection of maritime transport lands in Ukraine;

d) the educational process - in the teaching of the discipline "Land Law" and special courses in land law, in the preparation of relevant sections of textbooks, manuals and teaching materials.

**Key words:** lands of sea transport, artificially created land plot, water area of sea port, territory of sea port, port infrastructure, use of lands of sea transport.

### СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА:

#### *Наукові праці, в яких опубліковано основні результати дисертації:*

1. Терещук В. С. Суб'єкти користування землями морського транспорту. *Вісник Запорізького юридичного інституту Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2012. № 2 (59). С. 101-108.
2. Терещук В.С. Землі морського транспорту: поняття та ознаки. *Право і безпека*. 2012. № 3 (45). С. 326-331.
3. Терещук В. С. Права та обов'язки суб'єктів використання земель морського транспорту. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2012. № 3 (58). С. 321-326.
4. Терещук В.С. Проблемні питання правового регулювання державного контролю за використанням і охороною земель морського транспорту. *Право і безпека*. 2012. № 5 (47). С. 100-105.
5. Терещук В.С. Щодо питання визначення правового режиму земель морського транспорту. *Национальный юридический журнал: теория и*

практика "Jurnalul juridic național: teorie și practică". № 1 (41). 2020. С. 171-174.

6. Терещук В.С. До питання про специфіку правової охорони земель морського транспорту. *Форум права* : електрон. наук. фахове вид. 2013. № 1. С. 1018-1023. URL: <https://forumprava.pp.ua/page-5.html>

7. Терещук В. С. Деякі правові аспекти використання земель морського транспорту. *Юридичний бюлетень*. 2019. № 11. Т. 1. С. 113-120.

8. Терещук В. С. Деякі питання управління в галузі використання та охорони земель морського транспорту. *Науковий юридичний журнал*. 2020. № 10. С. 135-141.

#### ***Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:***

9. Терещук В. С. Деякі питання забезпечення екологічної безпеки при діяльності суб'єктів користування земельними ділянками морського транспорту. *Актуальні проблеми сучасного розвитку цивільного, міжнародного морського і транспортного права*: матер. III Міжнар. наук. конф. (м. Київ, 11-12 квітня 2013 р.). Київ, 2013. С. 248-151.

10. Терещук В. С. Актуальні питання класифікації форм користування землями морського транспорту. *Від громадянського суспільства - до правової держави*: зб. тез VIII Міжнар. Internet-конф. (м. Харків, 26 квітня 2013 р.). Харків, 2013. С. 521-523. URL : <http://www.univer.kharkov.ua/images/redactor/news/2013-04-26/newest.Pdf>.

11. Терещук В. С. Деякі проблеми використання земель морського транспорту на умовах оренди. *Актуальні проблеми сучасної науки в дослідженнях молодих вчених*: матер. Науково-практичної конф. (м. Харків, 16 травня 2013 р.). Харків, 2013.

12. Терещук В. С. До питання про склад земель морського транспорту. *Актуальні питання реформування правової системи* : зб. матер. XIV міжнар. наук.-практ. конф. (м. Луцьк, 16-17 червня 2017 р.). Луцьк : Вежа-Друк, 2017. С. 189-190.

## **ЗМІСТ**

|                                                                                                               |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>ВСТУП .....</b>                                                                                            | <b>3</b>   |
| <b>РОЗДІЛ І. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОВОЇ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.....</b> | <b>12</b>  |
| 1.1. Поняття та ознаки земель морського транспорту .....                                                      | 12         |
| 1.2. Склад земель морського транспорту .....                                                                  | 44         |
| 1.3. Особливості та класифікація форм використання земель морського транспорту .....                          | 57         |
| <b>РОЗДІЛ ІІ. ПРАВОВІ ФОРМИ ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.....</b>                                 | <b>81</b>  |
| 2.1. Правовідносини в сфері використання земель морського транспорту.....                                     | 81         |
| 2.2. Право постійного користування та право власності на землі морського транспорту.....                      | 90         |
| 2.3. Користування землями морського транспорту на умовах оренди .                                             | 101        |
| 2.4. Суб'єкти користування землями морського транспорту .....                                                 | 118        |
| 2.5. Права і обов'язки суб'єктів використання земель морського транспорту.....                                | 127        |
| <b>РОЗДІЛ ІІІ. ПРАВОВІДНОСИНИ У СФЕРІ ОХОРОНИ ЗЕМЕЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.....</b>                            | <b>141</b> |
| 3.1. Специфіка правової охорони земель морського транспорту.....                                              | 141        |
| 3.2. Контроль за використанням і охороною земель морського транспорту.....                                    | 155        |
| <b>ВИСНОВКИ.....</b>                                                                                          | <b>168</b> |
| <b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....</b>                                                                       | <b>173</b> |

## ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** Морський транспорт становить основу транспортного комплексу України і має велике економічне, соціальне та міжнародне значення. Розвиток морської транспортної інфраструктури є однією з найбільш важливих функцій держави. Потреба в реформуванні морської транспортної інфраструктури України виникла у зв'язку з необхідністю вирішення масштабних завдань з розвитку морського транспорту з урахуванням сучасних вимог державного управління.

Належне функціонування морської транспортної системи пов'язане з використанням відповідних земельних ділянок, які виступають загалом як просторовий операційний базис. Процес інтеграції вітчизняної транспортної інфраструктури з європейською, що створює умови для прискореного соціально-економічного, екологічно збалансованого розвитку країни, зумовлює значні зміни у складі земель морського транспорту.

Земельні ділянки, які використовуються для потреб морського транспорту займають самостійне місце як поміж категорій земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, так і серед земель України в цілому. Земельний кодекс України містить тільки одну статтю безпосередньо присвячену землям морського транспорту, не визначаючи їх особливості використання, розмежування з іншими спорідненими категоріями земель транспорту. Крім того, не визначаються в кодексі і правові титули, на основі яких здійснюється використання зазначених земель тощо.

З огляду на недосконалість чинного вітчизняного земельного законодавства та відсутність спеціальної правової регламентації відносин щодо використання та охорони земель морського транспорту, що обумовлює виникнення значної кількості теоретичних та практичних проблем в зазначеній сфері, актуальність теми суттєво зростає. Очевидною є необхідність удосконалення правової регламентації цих відносин шляхом внесення

відповідних змін до Земельного кодексу України, інших вітчизняних законів та підзаконних нормативно-правових актів.

Науковою основою для проведення дослідження стали праці таких українських науковців у галузі земельного та екологічного права, як В. І. Андрейцев, Г. І. Балюк, О. Г. Бондар, Д. В. Бусуйок, А. П. Гетьман, В. М. Єрмоленко, Н. В. Ільків, І. І. Каракаш, Т. О. Коваленко, І. О. Костяшкін, П. Ф. Кулинич, Л. В. Лейба, Н. Р. Малишева, А. М. Мірошніченко, В. В. Носік, О. О. Погрібний, В. І. Семчик, В. Д. Сидор, А. І. Ріпенко, О. С. Федотова, Т. Є. Харитонova, М. В. Шульга та ін.

Автором використовуються наукові доробки представників зарубіжної земельно-правової та еколого-правової науки: Г. О. Аксеньонка, В. П. Балезіна, С. О. Боголюбова, М. М. Бринчука, Б. В. Єрофєєва, Ю. Г. Жарикова, І. О. Іконицької, О. С. Колбасова, О. М. Колотинської, М. І. Краснова, О. І. Крассова, В. В. Петрова та ін.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертація виконана на кафедрі земельного та аграрного права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого відповідно до цільових комплексних програм «Проблеми вдосконалення правового регулювання екологічних відносин» (номер державної реєстрації № 0106U002290) і «Правове забезпечення реалізації політики держави на пріоритетних напрямках економічного розвитку та у сфері екологічної безпеки» (номер державної реєстрації 0111U000962). Тема дисертації затверджена вченою радою Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого (протокол № 1 від 9 вересня 2011 року); перезатверджено тему дисертації вченою радою Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого (протокол № 5 від 25 грудня 2015 року).

**Мета й завдання дослідження.** Мета дисертації полягає у комплексному науковому розробленні питань, які стосуються особливостей використання земель морського транспорту, а також правових засад охорони земель морського транспорту шляхом з'ясування теоретичних положень щодо

визначення правової природи відповідних відносин; розширення теоретичних засад земельного права науковими знаннями щодо сутності правових форм використання означених земель; обґрунтування пропозицій, спрямованих на вдосконалення правової регламентації відносин з використання і охорони земель морського транспорту в Україні.

Відповідно до поставленої мети визначено такі завдання дисертації:

- розкрити поняття та ознаки земель морського транспорту;
- надати характеристику землям морського транспорту як об'єктам користування;
- визначити склад земель морського транспорту;
- з'ясувати особливості та надати класифікацію форм користування землями морського транспорту;
- розкрити зміст та значення права постійного користування землями морського транспорту;
- визначити особливості користування землями морського транспорту на умовах оренди;
- визначити та проаналізувати специфіку правової охорони земель морського транспорту;
- з'ясувати специфіку правовідносин щодо використання земель морського транспорту, розкрити зміст юридичних прав та обов'язків їх суб'єктів;
- розкрити особливості контролю за використанням та охороною земель морського транспорту;
- сформулювати теоретично обґрунтовані пропозиції про вдосконалення чинного законодавства в частині використання та охорони земель морського транспорту.

*Об'єктом* дослідження виступили суспільні відносини, пов'язані з використанням і охороною земель морського транспорту в Україні.

*Предмет* дослідження – правові засади використання і охорони земель

морського транспорту в Україні.

**Методи дослідження.** В основу методології дисертаційної роботи покладено комплексний підхід до аналізу питань, що стосуються правових засад використання і охорони земель морського транспорту. У процесі дослідження застосовано дві групи методів наукового пізнання – загальнонаукові (діалектичний, метод системного аналізу й синтезу, формально-логічний, структурно-функціональний) і спеціальні (порівняльно-правовий, формально-юридичний).

Діалектичний метод послужив основним способом об'єктивного і всебічного дослідження правових засад використання і охорони земель морського транспорту (підрозділи 1.3., 2.1., 2.2., 2.3., 3.1.). Метод системного аналізу й синтезу задіяно при розкритті юридичної природи таких основних категорій, як «землі морського транспорту», «штучно створена земельна ділянка», «правовий режим земель морського транспорту», «територія морського порту», «акваторія морського порту» та ін. (підрозділи 1.1., 1.2.). Метод формально-логічного і структурно-функціонального аналізу надав змогу з'ясувати зміст і специфіку правових норм, що регулюють правовідносини у сфері використання земель морського транспорту (підрозділи 2.1., 2.4., 2.5.). Завдяки порівняльно-правовому методу підкреслено значення зарубіжного досвіду у правовому регулюванні використання земель морського транспорту (підрозділи 2.1., 2.2., 2.3.). Формально-юридичний метод обрано для розкриття змісту та особливостей національних правових норм земельного законодавства, що визначають специфіку правової охорони земель морського транспорту (підрозділи 3.1., 3.2.).

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає в тому, що у дисертації вперше в земельно-правовій науці України здійснено комплексне наукове розроблення питань правових засад використання і охорони земель морського транспорту в Україні, на підставі чого обґрунтовано нові наукові положення, рекомендації, висновки і пропозиції з удосконалення земельного законодавства, які й виносяться на захист.

Зокрема, в дисертації *вперше*:

– науково обґрунтовано та сформульовано юридичне визначення таких понять:

а) землі морського транспорту – це землі, передані у власність або надані в користування визначеним законом суб'єктам морського транспорту для розміщення, будівництва, експлуатації, використання й належного функціонування його об'єктів, а також призначені для забезпечення діяльності господарюючих суб'єктів (фізичних і юридичних осіб) у транспортній сфері;

б) штучно створена земельна ділянка – це частина земної поверхні з установленними межами, певним місцем розташування, з установленними щодо неї правами, створена (намита, насипана чи створена із застосуванням інших технологій) на об'єкті водного фонду;

в) правова охорона земель морського транспорту – система юридичних норм і здійснюваних на їх основі заходів, спрямованих на збереження якісного стану, раціональне використання та захист земель, на яких розміщені об'єкти морського транспорту, а також захисту інших природних ресурсів та довкілля в цілому, що знаходяться в межах земель морського транспорту, з метою попередження та їх захисту від негативного впливу господарської діяльності підприємств та об'єктів морського транспорту;

– визначено юридичні ознаки земель морського транспорту, а саме: (а) юридична природа – як різновид (підкатегорія) земель промисловості, транспорту, зв'язку, оборони та іншого призначення; (б) спрямованість, тобто гарантування сталого розвитку транспортної галузі народного господарства держави з метою забезпечення оборони, безпеки й територіальної цілісності держави; (в) цільове несільськогосподарське призначення; (г) функціональне призначення, тобто використання земель як просторової бази, місця розміщення й (або) експлуатації певної інфраструктури, призначеної для цих цілей; (д) суб'єктний склад, що охоплює господарюючих суб'єктів – фізичних і юридичних осіб; (е) спеціальний об'єктний склад, до якого входять об'єкти, для розміщення чи експлуатації яких надаються землі морського транспорту,

перелік яких визначено галузевим законодавством України; (є) спеціальний режим використання й охорони земель морського транспорту;

– запропоновано об'єкти, які розміщуються на землях морського транспорту, поділити на дві самостійні групи. До першої слід віднести об'єкти, що безпосередньо експлуатуються користувачами цього транспорту, до другої – елементи інфраструктури порту, які забезпечують діяльність, пов'язану з ремонтом і підготовкою морських суден та їх користувачів, виконують соціально-культурні, побутові й технічні вимоги;

– визначено основні напрями правової охорони земель морського транспорту, а саме: (а) охорона земель морського транспорту як територіального базису, в цьому випадку застосовується система охоронних заходів, які здійснюються в процесі безпосередньої експлуатації об'єктів морського транспорту та вибору перспективних напрямків його розвитку; (б) охорона земель морського транспорту як природного ресурсу та їх захист, а також прилеглих природних ресурсів та довкілля в цілому від негативного впливу господарської діяльності підприємств та об'єктів морського транспорту.

*Удосконалено:*

– визначення таких понять:

а) територія морського порту – це частина сухопутної території з окресленими межами, в тому числі штучно створені земельні ділянки, які знаходяться в межах морського порту і призначені для розміщення портової інфраструктури;

б) акваторія морського порту – це частину моря (крім суднового ходу) яка призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден і яка знаходиться в межах морського порту;

в) правовідносини у сфері використання земель морського транспорту – це суспільні відносини, що формуються та виникають за участю відповідних суб'єктів, які відносяться до морського транспорту або забезпечують його діяльність, щодо володіння, користування, розпорядження землею, раціонального використання та охорони земельних ділянок, які віднесені до

земель морського транспорту і виникають, змінюються та припиняються з приписами земельного права;

- наукові пропозиції щодо відмови від титулу права постійного користування землями морського транспорту, який обмежує можливості раціональної експлуатації земельних ділянок його суб'єктами, а сама ж можливість мати земельні ділянки на праві власності має бути визнана за всіма особами, у тому числі й за державними та комунальними підприємствами, установами й організаціями;

- диференціацію штучних земельних ділянок за способом їх створення, а саме: (а) шляхом наміву ґрунту, (б) відсипання ґрунту, (в) використанням інших технологій. У результаті діяльності з наміву земельних ділянок у морських портах створюється певний об'єкт нерухомості. Це може бути споруда, яка є частиною майнового комплексу порту, а може бути й частиною суші, території міста;

- класифікацію об'єктів оренди шляхом пропозиції віднесення до них, зокрема, таких земельних ділянок морського транспорту, як: (а) тих, що розташовані під тими об'єктами, що можуть перебувати у приватній власності, а також землі, призначені для розміщення об'єктів морського транспорту; (б) земельні ділянки, що використовуються у концесійних відносинах;

- класифікацію земельних прав та обов'язків суб'єктів використання земель морського транспорту, які поділяються на: загальні та спеціальні. Серед обов'язків суб'єктів використання земель морського транспорту окремо виділити: (а) що стосуються використання земель морського транспорту; (б) які стосуються охорони земель морського транспорту.

*Набули подальшого розвитку положення щодо:*

- недоцільності обмеження можливості створення штучних земельних ділянок виключно акваторіями морських портів. У зв'язку із цим запропоновано уніфікувати положення ст. 4 Водного кодексу України і виключити п. «г» ч. 1 ст. 58 ЗК України, яким зазначені земельні ділянки в межах акваторій морських портів віднесено до земель водного фонду;

– необхідності вироблення чіткої позиції законодавця щодо статусу штучно створеної земельної ділянки, стадій її створення, особливостей використання й охорони. Наголошено на нагальній необхідності прийняття спеціального закону, який більш детально урегулював би способи створення таких ділянок, будь-то шляхом намиву, відсипання ґрунту або використання інших технологій;

– запровадження в законодавчих нормах такої форми використання земель, прилеглих до місць будівництва й тимчасово необхідних для його потреб, а також для ремонту й реконструкції об'єктів морського транспорту як тимчасове їх зайняття, яка допоможе врахувати інтереси власників земельних ділянок, їх тимчасових користувачів і суспільства в цілому;

– необхідності вдосконалення механізму правового регулювання та підвищення ефективності контролю у галузі використання земель морського транспорту. Вважається за доцільне передання всіх контрольних повноважень у сфері використання та охорони земель, у тому числі земель морського транспорту, єдиному органу спеціальної компетенції із чітким закріпленням його повноважень та функцій на законодавчому рівні, що допоможе повною мірою врегулювати процедуру здійснення контролю за використанням та охороною земель.

**Практичне значення отриманих результатів.** Обґрунтовані та сформульовані в дисертації висновки і рекомендації можуть бути використані у:

а) науково-дослідній діяльності – для подальшого дослідження питань щодо використання і охорони земель морського транспорту;

б) правотворчому процесі – під час вдосконалення чинних та розроблення нових законодавчих актів у сфері використання та охорони земель морського транспорту в Україні;

в) правозастосовній діяльності – для вдосконалення організаційно-правових засад діяльності органів судової влади, державної влади та місцевого самоврядування щодо єдності розуміння і правильного застосування норм, які

регулюють відносини, пов'язані з використанням та охороною земель морського транспорту в Україні;

г) навчальному процесі – при викладанні навчальної дисципліни «Земельне право» і спецкурсів земельно-правового спрямування, при підготовці відповідних розділів підручників, навчальних посібників і методичних матеріалів.

**Апробація матеріалів дисертації.** Основні положення, теоретичні висновки та практичні рекомендації, сформульовані в дисертації, обговорювалися на засіданнях кафедри земельного та аграрного права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, а також на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях і круглих столах: «Актуальні проблеми сучасного розвитку цивільного, міжнародного морського і транспортного права» (м. Київ, 11-12 квітня 2013 р.), «Від громадянського суспільства - до правової держави» (м. Харків, 26 квітня 2013 р.), «Актуальні проблеми сучасної науки в дослідженнях молодих вчених» (м. Харків, 16 травня 2013 р.), «Актуальні питання реформування правової системи» (м. Луцьк, 16-17 червня 2017 р.).

**Публікації.** Основні теоретичні положення та висновки, що були сформульовані у дисертаційному дослідженні, викладено у дванадцяти наукових публікаціях, у тому числі семи наукових статтях, опублікованих у фахових виданнях, перелік яких затверджений МОН України, одній науковій статті, опублікованій у періодичному виданні іншої держави, а також у чотирьох тезах доповідей на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях, засіданні круглого столу.

**Структура й обсяг дисертації** зумовлені метою і завданнями дослідження, логікою та послідовністю розкриття теми й викладення його результатів. Робота складається зі вступу, трьох розділів, десяти підрозділів, висновків, списку використаних джерел (210 найменувань) та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 193 сторінки, з яких основного тексту – 172 сторінок.

## **РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОВОЇ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

### ***1.1. Поняття та ознаки земель морського транспорту***

У сучасних умовах однією з найбільш динамічних в економіці України слід назвати транспортну галузь включно з таким складником, як морський транспорт. Ефективне функціонування останнього виступає одним з головних чинників розвитку економіки країни та підвищення її іміджу як морської держави й конкурентоспроможності портової галузі. У той же час Земельний кодекс України містить тільки одну статтю, присвячену землям морського транспорту, не визначаючи при цьому жодних особливостей їх використання.

Законодавство щодо земель морського транспорту ґрунтується на Конституції та складається із таких законів, як: ЗУ «Про морські порти України», ЗУ «Про транспорт», Кодексу торговельного мореплавства України, Земельного кодексу України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Водного кодексу України та інших нормативно-правових актів.

Аналіз зазначених актів дозволяє стверджувати, що правове регулювання використання цього виду земель має свою специфіку, що зумовлено особливостями їх використання на підставі відповідних правових титулів, управління використанням та охороною цих земель, їх правової охорони тощо. Отже, можна вести мову про правовий режим земель морського транспорту як взагалі про вид земель транспорту.

Свого часу в роботах, що стосувалися земельного права, поняття «правовий режим» застосовувався лише для характеристики земель спеціального призначення, міських земель і земель державного лісового фонду, проте стосовно земель сільськогосподарського призначення згадки не було [1, с. 29]. У подальшому теоретичні розробки конструкції «правовий режим

земель» знайшли своє місце, внаслідок чого вона набувала «універсального значення для правової характеристики різних категорій земель» [2, с. 345; 3, с. 65]. Можна констатувати, що вчені у працях щодо радянського земельного права категорією «правовий режим» оперували досить нечітко й непослідовно [4, с. 42; 5, с. 346; 6, с. 164; 7, с. 181].

У доктрині земельного права дослідженню проблем правового режиму земель різних категорій присвячено публікації таких науковців, як: В. І. Андрейцев [8], М. М. Бахуринська [9], О. Г. Бондар [10], О. В. Борденюк [11], О. М. Дроваль [12], І. І. Каракаш [13], П. Ф. Кулинич [14], Т. М. Лебедева [15], А. М. Мірошніченко [16], В. В. Носік [17], Д. В. Санніков [18], В. Д. Сидор [19], М. М. Скляр [20], С. О. Осадчий [21], Н. І. Титова [22], Д. В. Федчишин [23], О. П. Чопик [24], М. В. Шульга [25] та ін. Незважаючи на значне число робіт, які певним чином стосуються проблем використання земель різних категорій, питання використання земель морського транспорту вимагають спеціальної уваги та проведення додаткового ретельного вивчення.

Одними з перших досліджень правового режиму земель спеціального призначення, до яких свого часу належали й землі морського транспорту, слід назвати публікації М. І. Краснова. В межах його наукового доробку було сформульовано визначення правового режиму державного земельного фонду як встановленого нормами права порядку можливої або необхідної поведінки людей щодо землі як об'єкта права виключної власності держави, державного управління земельним фондом, права землекористування і правової охорони, спрямованого на забезпечення її раціонального використання як загальної умови праці й основного засобу виробництва [2, с. 346].

Як наголошував Б. В. Єрофєєв, правовий режим землі – це насамперед система методів і форм здійснення вимог, що пред'являються законодавством щодо землі [26, с.41].

У науковій юридичній літературі під правовим режимом земель розуміється відповідне теоретичне поняття, що узагальнює певну характеристику землі як об'єкта права й містить вказівку на коло важливих

правових відносин, які виникають щодо землі [27, с. 346]. О. І. Крассов поняття «правовий режим земель» тлумачить як визначення у законодавстві змісту права власності, інших прав на земельні ділянки, управління їх використанням та охороною, заходів їх охорони, що виражається у правах та обов'язках осіб, які користуються земельними ділянками, за допомогою встановлення основного цільового призначення земель, їх зонування й обмеження прав [28, с. 40].

Автори одного з підручників із земельного права нормативне встановлення правового режиму земель визначили як принцип, спрямований на правове забезпечення раціонального й ефективного використання всіх земель країни, виходячи з того, що саме вони є найціннішим надбанням Українського народу, що перебуває під особливою охороною держави [27, с. 41].

Правовий режим земель А. В. Луначенко трактує як установлену нормами права можливу й належну поведінку людини по відношенню до землі як об'єкта права власності та інших прав на земельні ділянки, як об'єкта державного управління земельними ресурсами й об'єкта особливої правової охорони землі як природного ресурсу, що виконує найважливішу соціально-економічну функцію – підтримує основи життя й діяльності народів, які проживають на відповідній території [29, с. 65].

На думку В. К. Гуревського правовий режим – це встановлені правовими нормами порядок та умови використання за цільовим призначенням земель усіх категорій, забезпечення й охорона прав власників землі й землекористувачів, здійснення державного управління земельними ресурсами, контроль за раціональним користуванням землею й додержанням земельного законодавства, ведення державного земельного кадастру, проведення землеустрою, моніторингу землі, справляння плати за землю і застосування юридичної відповідальності за порушення земельного законодавства [30, с. 65].

Н. І. Титова звертала увагу на те, що для визначення правового режиму земель має значення не лише особливий порядок їх правового регулювання, а й наслідки останнього. Цей режим, на переконання вченої, є результатом

правової регламентації суспільних земельних відносин на підставі врахування природних і соціальних особливостей земель як їх об'єкта, що забезпечують інтереси суб'єктів таких відносин і спеціальний порядок їх використання [22, с. 65].

Для більш повної характеристики конструкції «правовий режим земель морського транспорту» звернімося до публікацій В. Д. Сидор. Вчена доводить, що незважаючи на наявність спільних рис, які й дозволяють поширювати на окремі земельні ділянки тієї чи іншої категорії певний правовий режим, перш за все, доцільно встановити особливий порядок правового впорядкування суспільних відносин щодо кожного виду земель. Це, своєю чергою, дає підстави вести мову про специфічний правовий режим конкретного виду земель, пов'язаний з існуванням специфіки правового регулювання у межах однієї категорії земель. Використання й охорона відповідних видів земель, а також управління ними мають свої особливості, що вимагають встановлення специфічного правового режиму, який відрізняється як від загального правового режиму земель України, так і від спеціального правового режиму земель відповідної категорії. В. Д. Сидор пропонує запровадити поділ правового режиму земель на такі види, як-то: (а) загальний правовий режим (правовий режим земельного фонду земель України); (б) спеціальний правовий режим (правовий режим тієї чи іншої категорії земель); (в) специфічний правовий режим (правовий режим виду земель певної категорії) [31, с. 30]. Подібний підхід поділу правового режиму земель якнайкраще відображає специфіку і правового режиму земель морського транспорту.

Узагальнивши викладене, вважаємо за доцільне під категорією «правовий режим земель морського транспорту» розуміти встановлені законодавчими нормами права й обов'язки землекористувачів щодо наданої земельної ділянки, особливий порядок управління ними, використання й охорону земель морського транспорту, метою яких є забезпечення належного функціонування системи морського транспорту й недопущення погіршення стану довкілля.

Слід звернути увагу на те, що стосовно однієї й тієї ж земельної ділянки одночасно не може існувати подвійного правового режиму. Правовий режим різних категорій земель буде суттєво різнитися, отже, неоднаковим буде й порядок використання й охорони земельних ділянок, що належать до тієї чи іншої категорії. Це означає, що правовими нормами будуть установлені й суб'єкти права власності або права користування, а також заходи охорони, суб'єкти управління тощо, які для кожної категорії земель будуть різними. Наприклад, на праві постійного користування земельні ділянки водного фонду надаються тільки державним водогосподарським організаціям. А ось землі морського транспорту, своєю чергою, можуть надаватись у постійне користування лише відповідним підприємствам. Отже, застосування всіх правових норм, що встановлюють правовий режим двох різних категорій земель, щодо однієї земельної ділянки, є неможливим.

Однак, у наукових джерелах зустрічається думка щодо існування подвійного правового режиму земельної ділянки. Так, Т. М. Лебедева такий режим поширює на земельні ділянки, зайняті автомобільною дорогою загального користування, що належить до категорії «землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення». У той же час зазначені земельні ділянки з огляду на те, що на них розміщені об'єкти загального користування, належать також до земель загального користування [32, с. 175].

Як зазначав М. І. Краснов, основним у визначенні земель спеціального призначення, є мета землекористування [33, с. 6]. Адже наявність декількох видів користування однією земельною ділянкою не є перешкодою для об'єднання подібних ділянок в особливу категорію земель, якою є землі спеціального призначення. Усі види вказаних земель характеризуються тим, що вони використовуються для спеціальних цілей несільськогосподарського характеру [4, с. 40].

Ускладнений правовий режим встановлюється також і щодо земель у межах населеного пункту зайнятих вулицями й дорогами, що є суміжними або

іншим чином пов'язаними з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами тощо. З урахуванням специфіки і значення для суспільства об'єктів морського транспорту, розташованих на таких землях, можна стверджувати, що на останні буде поширюватися переважно правовий режим земель морського транспорту.

Відповідно до ст. 19 Земельного кодексу України (далі – ЗК України), землі держави за основним цільовим призначенням поділяються на певні категорії, серед яких самотійне місце займають землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення. Правовий статус указаних земель визначається нормативними приписами, зосередженими в ЗК України та в інших нормативно-правових актах. Ці землі за своїм основним цільовим призначенням відрізняються від інших категорій земель, оскільки їх використання пов'язане з обслуговуванням несільськогосподарських потреб. Саме вони виконують роль просторової операційної бази, території, на якій розміщуються спеціальні об'єкти. Цільове призначення вказаних земель відображається безпосередньо, в їх найменуванні. Повторимось: це землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони, землі іншого призначення. Критерієм такого поділу служить характер спеціальних завдань, для здійснення яких призначаються й надаються земельні ділянки. Згідно з 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 [34]. Як бачимо, у цій статті йдеться не про цільове призначення земель, адже за основу беруться суб'єкти, яким надаються ті чи інші земельні ділянки для виконання покладених на них спеціальних завдань. Частина 2 ст. 65 цього Кодексу визначає, що порядок використання земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення встановлюється законом.

У межах основного цільового призначення зазначені землі використовуються для різних конкретних цілей, перелік яких у чинному

законодавстві не є вичерпним. З розвитком науки, техніки, форм господарювання виникають нові форми цільового використання таких земель. Це зумовлено тим, що окремі сфери виробничої або іншої діяльності, які формуються й розвиваються, потребують відповідних земельних ділянок й нормативного закріплення порядку їх використання [35, с. 158].

Варто наголосити, що множинність цілей використання земельних ділянок, що входять до вказаної категорії земель (як і інших категорій), зумовлює необхідність установлення видів цільового призначення в межах категорії земель на рівні нормативно-правового акта. У зв'язку із цим Держкомзем України затвердив Класифікацію видів цільового призначення земель [36], яка містить перелік видів цільового призначення земельних ділянок, що входять до кожної з категорій.

За цим правовим документом, наприклад, землі транспорту, що входять до такої категорії, як землі промисловості, транспорту, зв'язку, оборони та іншого призначення, можуть надаватися для розміщення й експлуатації будівель і споруд: 12.01 – залізничного транспорту; 12.02 – морського транспорту; 12.03 – річкового транспорту; 12.04 – автомобільного транспорту та дорожнього господарства; 12.05 – авіаційного транспорту; 12.06 – трубопровідного транспорту; 12.07 – міського електротранспорту; 12.08 – додаткових транспортних послуг і проведення допоміжних операцій; 12.09 – іншого наземного транспорту; 12.01-12.010 – з метою збереження й використання земель природно-заповідного фонду.

Як у названій Класифікації, так і в ЗК України в рамках категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення виділяються підкатегорії тих земель, яким присвячені окремі статті. До таких підкатегорій належать землі промисловості, транспорту, зв'язку й енергетичної системи. Специфіка їх конкретного цільового призначення зумовлює особливості і правового режиму цих земель. Загальний правовий режим останніх, що стосується всіх видів землекористування, які входять до складу вказаних земель, діє щодо кожного з їх видів на відміну від

спеціального режиму, встановленого законом для земель промисловості, зв'язку, транспорту та ін. [37, с. 541].

На переконання М. В. Шульги, загальною специфічною рисою земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики й оборони є те, що їх використовують переважно як просторову базу, місцезнаходження засобів відповідної діяльності. Ця обставина викликає необхідність раціонального використання зазначених земель і потребує максимальної економії земельних площ під час надання відповідних земельних ділянок для розміщення об'єктів і споруд різного господарського призначення. Головна ознака їх правового режиму – забезпечення раціонального й екологічно збалансованого використання землі у процесі експлуатації тих чи інших об'єктів. У територіальному ж плані вказані землі не становлять єдиного і значного за площею земельного масиву, а вкраплені, так би мовити, у землі інших категорій [38, с. 236].

Як зазначає А. М. Мірошніченко, у законодавстві колишнього СРСР ця категорія іменувалася як «землі спеціального призначення», або «землі спеціального несільськогосподарського призначення». Видається, що наведені назви є більш вдалимими, ніж існуючі сьогодні у законодавстві України, оскільки, по-перше, відображають призначення земель цієї категорії, уникаючи при цьому невизначеності, породженої формулою «та іншого призначення»; а по-друге, вони є більш лаконічними і зручними для використання [39, с. 346].

Отже, визначальною ознакою земель спеціального призначення є їх цільовий несільськогосподарський характер. Окрім неї А. М. Мірошніченко до загальних рис правового режиму земель спеціального призначення відносить нормування розмірів земельних ділянок; їх внутрішнє й зовнішнє зонування [40, с. 508]. На думку В. І. Семчика, специфічною загальною рисою означених земель є те, що вони використовуються не як засіб виробництва у сільському чи лісовому господарстві, а переважно як просторова база, місце розташування засобів певної діяльності, а також забезпечення раціонального й екологічно збалансованого використання землі при експлуатації різних

несільськогосподарських об'єктів для гарантування сталого розвитку основних галузей народного господарства; формування цих земель здійснюється здебільшого за рахунок їх вилучення або викупу із сфери сільськогосподарського виробництва [38, с. 236-237].

Комплексно ознаки земель спеціального призначення визначив В. І. Андрейцев, зокрема: (а) їх спеціальний режим, обумовлений характером господарської діяльності; (б) закріплення у спеціальному законодавстві характеру й напрямів такої діяльності; (в) пріоритетне використання цих земельних ділянок, що полягає в обслуговуванні потреб відповідної діяльності; (г) суб'єктами використання цих земель за усталеним стереотипом ЗК України виступають юридичні особи (хоча й особи фізичні можуть придбати їх для зайняття господарською діяльністю); (д) три форми власності на землі спеціального призначення [8, с. 367-369].

Підвидом загальної категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення є землі транспорту. Закон України «Про транспорт» зазначає, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, покликаний задовольняти потреби населення й цього виробництва у перевезеннях [41]. Він поділяється на транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний, міський електротранспорт, у тому числі метрополітен), промисловий, залізничний, трубопровідний.

Функціонування транспорту нерозривно пов'язано з використанням землі. Згідно із ст. 67 ЗК України до земель транспорту належать землі, надані підприємствам, установам та організаціям залізничного, автомобільного транспорту, дорожнього господарства, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного транспорту, міського електротранспорту для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту й розвитку його об'єктів.

Цільове призначення й особливості земель транспорту полягають у використанні або у забезпеченні діяльності останнього, пов'язаної з

експлуатацією, ремонтом, удосконаленням і розвитком 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.

Як бачимо, визначальною ознакою категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення є здійснення певної діяльності. Видовою ознакою таких земель законодавець називає характер завдань діяльності транспорту. Серед завдань, що стоять перед підприємствами, установами й організаціями, законодавець виділяє тільки завдання щодо експлуатації, ремонту та розвитку транспортних об'єктів. Експлуатація об'єктів транспорту, як випливає із законодавства, передбачає всі види діяльності, необхідні для постійного, безперервного, належного й ефективного функціонування таких об'єктів.

Маємо зауважити, що закріплений у ст. 76 ЗК України перелік завдань, що стоять перед підприємствами, установами й організаціями транспорту, не повною мірою відбиває сутність тих завдань останнього, які здійснюються на наданих йому землях. Аналіз законодавства дозволяє виділити й ті завдання транспорту, які не зазначені у цій статті, але були відомі попередньому правовому регулюванню. Так, у Положенні СРСР «Про землі транспорту» від 8 січня 1981 р. серед завдань, для здійснення яких надаються землі транспорту, називалися експлуатація, утримання, будівництво, реконструкція, ремонт, удосконалення й розвиток споруд, пристроїв та інших об'єктів транспорту [42]. Перелічені завдання не втратили свого значення і в умовах сьогодення, а стали навіть актуальнішими.

Логічним було у якості видової особливості зазначених земель щодо загальної категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення закріпити не характер завдань, що стоять перед відповідними суб'єктами транспорту, а вид їх діяльності, а землями останнього

визнавати земельні ділянки, необхідні підприємствам, організаціям та установам для здійснення діяльності, пов'язаної із забезпеченням ефективної й належної роботи транспорту [43, с. 328].

У складі земель транспорту законодавець виокремлює землі морського транспорту. Стаття 69 ЗК України не наводить дефініції поняття «землі морського транспорту», а лише визначає склад цього виду земель. Так, указані землі можуть бути зайняті морськими портами з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового й комплексного обслуговування флоту. Крім того, на цих землях можуть розташовуватися гідротехнічні споруди й засоби навігаційної обстановки, судноремонтні заводи, майстерні, бази, склади, радіоцентри, службові й культурно-побутові будівлі, інші споруди, що обслуговують морський транспорт. Об'єкти, що розміщуються на землях морського транспорту, можна поділити на дві самостійні частини. До першої слід віднести об'єкти, що безпосередньо використовуються користувачами морського транспорту для здійснення його експлуатації, до другої – елементи інфраструктури, що забезпечують діяльність їх користувачів, пов'язану з ремонтом, підготовкою морських суден, із забезпеченням соціально-культурних, побутових, а також технічних потреб.

Наведена правова норма фактично не вказує на правовий режим земель, прилеглих до морського транспорту, хоча земельне законодавство і визнає їх специфічний правовий режим. 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.

Важливо наголосити на тому, що територія морського порту має відповідати ознакам земельної ділянки. З урахуванням ч. 1 ст. 8 Закону «Про морські порти України» цю територію слід вважати земельною ділянкою з особливим правовим режимом. Водночас з огляду на реформування портової галузі, необхідно звернути увагу на особливість правового статусу території

морського порту, що відрізняє її від інших земельних ділянок. Так, за ч. 1 ст. 78 ЗК України право власності на землю – це право володіти, користуватися й розпоряджатися земельними ділянками. Згідно з ч. 3 ст. 78 цього Кодексу, земля в Україні може перебувати у приватній, комунальній і державній власності. Як бачимо, положення названих статей ЗК України передбачають, що територія порту як земельна ділянка має бути однією з указаних форм. Згідно з ч. 3 ст. 24 згаданого вище Закону ця територія може складатися із земель морського транспорту, земель промисловості й земель водного фонду. Таким чином, у межах території морського порту (як земельної ділянки з особливим правовим статусом) можуть знаходитись й інші (менші) земельні ділянки з різним режимом власності та віднесені до різних категорій. Разом із тим правовий режим території морського порту поширюється на всі земельні ділянки в її межах, причому незалежно від форми власності.

Наголосимо, що головною ознакою земель морського транспорту, яка відмежовує їх від інших земель, є їх цільове призначення: саме вони повинні забезпечувати перш за все функціонування об'єктів морського порту.

Стаття 24 Закону України «Про транспорт» до складу морського транспорту відносить підприємства останнього, які здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, а також порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні й постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації й інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту. Отже, розміщення об'єктів зазначених у наведеному переліку, є визначальним для віднесення земель до категорії земель морського транспорту.

Частина 2 ст. 25 названого Закону до земель морського транспорту не відносить території, насипані або намиті в акваторії за кошти морських портів. У закріпленому ст. 84 ЗК України переліку земельних ділянок, що перебувають

у виключній державній власності, названі ті, які штучно створені в межах прибережної захисної смуги чи смуги відведення, на землях лісогосподарського призначення і природно-заповідного фонду, що перебувають у прибережній захисній смузі водних об'єктів, або на земельних ділянках дна водних об'єктів.

Визначення складу земель морського транспорту є важливою передумовою створення можливості проведення аналізу їх цільового призначення. Основне цільове призначення цієї категорії земель визначено в її дефініції, що міститься в законодавстві. Згідно з ч. 1 ст. 65 ЗК України такі землі використовуються для здійснення відповідної діяльності.

Як зазначається у науковій літературі, у загальному розумінні діяльність – це дії людей у певній галузі, робота якоїсь організації, установи тощо. Вищесказане дозволяє стверджувати, що, наприклад, сільськогосподарське виробництво також охоплюється поняттям «діяльність», однак для сільськогосподарських потреб використовується зовсім інша категорія земель – землі сільськогосподарського призначення. Особливістю ж земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення є те, що вони служать для здійснення діяльності, не пов'язаної із сільськогосподарським виробництвом. Інакше кажучи, землі вказаної категорії мають несільськогосподарський характер і використовуються загалом як просторовий базис, а не як засіб виробництва [44, с. 9-11; 45, с. 27-28; 46, с. 140]. Наведене вимагає уточнення вказаної юридичної ознаки земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, що стосується відображення функціонального призначення земель цієї категорії.

Усунення недоліків законодавчої дефініції категорії земель, що розглядаються значною мірою можливе шляхом урахування результатів напрацювань земельно-правової науки стосовно розкриття досліджуваної юридичної ознаки цих земель. Незважаючи на єдність науковців у тому, що основна наведена ознака характерна для категорії земель морського транспорту, у юридичній літературі висловлюються різні думки щодо

розуміння цільового призначення цих земель. Аналіз положень цієї правової доктрини дозволяє виокремити такі підходи до тлумачення головного цільового призначення земель зазначеної категорії : а) усі земельні ділянки цієї категорії земель мають спеціальне несільськогосподарське призначення і виконують роль просторової (територіальної) бази, місця розташування різноманітних промислових, енергетичних, транспортних, оборонних та інших об'єктів, а також природного ресурсу чи засобу виробництва [47, с.128,129; 48, с.415; 49, с.403; 50, с.195; 51, с.164; 52, с.456]; б) ці землі надаються для здійснення такої діяльності, як розміщення й експлуатація основних, адміністративних, підсобних і допоміжних будівель і споруд, під'їзних шляхів, інженерних мереж [53, с.138]; в) провідним цільовим призначенням категорії земель, що розглядається є їх використання з метою, зумовленою діяльністю розташованих на них об'єктів [54, с.446].

Особливістю земель морського транспорту є те, що вони надаються у користування або передаються у власність певним суб'єктам для провадження діяльності у тій чи іншій сфері господарювання або призначені для цих цілей. Використання цих земель пов'язано, як правило, з обслуговуванням потреб, не пов'язаних із сільськогосподарським виробництвом. Вони виступають просторово-операційним базисом для функціонування різних галузей народного господарства і не є засобом виробництва у господарстві сільському чи лісовому. Крім того, землі розглядуваної категорії служать для здійснення певної діяльності, яка може забезпечуватися розміщенням та (або) експлуатацією об'єктів і споруд різного господарського призначення. З огляду на поділ народного господарства на сфери матеріального й нематеріального виробництва результатом здійснюваної діяльності в останніх є несільськогосподарська продукція й, зазвичай, надання відповідних послуг.

Потребує додаткової аргументації й позиція тих науковців, які визначають землі досліджуваної категорії з урахуванням їх використання в цілях, обумовлених діяльністю розташованих на них об'єктів. Адже розташування того чи іншого об'єкта є наслідком виділення земельної ділянки і

лише в окремих випадках передує йому. Натомість саме можливість провадження відповідним суб'єктом певної діяльності передбачає виділення таких земель.

У ст. 69 ЗК України підкреслюється, що цільовим призначенням земель морського транспорту є розташування на них морських портів з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового й комплексного обслуговування флоту. У той же час пунктом «б» ч. 1 цієї ж статті ЗК України передбачено віднесення до земель морського транспорту ділянок, зайнятих гідротехнічними спорудами й засобами навігаційної обстановки, судноремонтними заводами, майстернями, базами, складами, радіоцентрами, службовими й культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, що обслуговують цей транспорт. У цьому випадку землі одного цільового призначення перебувають у складі земель іншого такого призначення. З огляду на те, що кожна категорія земель має власний правовий режим, можна вести мову про певне поєднання їхніх правових режимів. Доказом цього є наявність у складі земель морського транспорту ділянок, на яких розташовані, наприклад, морські порти (розташовані на суші) й гідротехнічні споруди (розміщені на воді). Останні, на перший погляд, слід було б віднести до земель водного фонду, особливо якщо йдеться про такі споруди, як плавучі маяки, буї тощо. Тож, виникає запитання, чи є можливим і доцільним перебування цих земельних ділянок у складі земель морського транспорту?

Слід зазначити, що Законом «Про морські порти України» дозволяється наявність на території морського порту земель іншого призначення. Для з'ясування сутності законодавчих норм і можливості їх застосування визначимося далі з поняттями «землі водного фонду» й «землі промисловості».

Відповідно до ст. 58 ЗК України до земель водного фонду належать землі, зайняті: (а) морями, річками, озерами, водосховищами, іншими водними об'єктами, болотами, а також островами, не зайнятими лісами; (б) прибережними захисними смугами уздовж морів, річок і навколо водойм, крім

земель, зайнятих лісами; (в) гідротехнічними, іншими водогосподарськими спорудами й каналами, а також землі, виділені під смуги відведення для них; (г) береговими смугами водних шляхів; (д) штучно створеними земельними ділянками в межах акваторій морських портів.

Проаналізувавши зміст цієї правової норми, можемо зробити висновок, що з-поміж земель водного фонду на території морського порту можуть перебувати землі, зайняті гідротехнічними спорудами, про які йдеться також і в законодавстві про морські порти й землі морського транспорту. Але, як загальновідомо, гідротехнічні споруди у такому випадку належать до водного господарства, а не до об'єктів забезпечення діяльності суб'єктів морського транспорту. Отже, вести мову про наявність земель водного фонду на території морського порту вбачається хибним кроком.

У ч. 2 ст. 24 Закону «Про морські порти України» міститься норма, згідно з якою штучно створені земельні ділянки теж належать до земель водного фонду. У той же час гл. 12 ЗК України, нормами якої регулюються відносини щодо складу, використання й охорони земель водного фонду не називає у складі цих земель штучно створені земельні ділянки. Крім того, аналіз ст. 69 ЗК України, дозволяє стверджувати, що оскільки ця норма не містить спеціальних положень стосовно усунення із складу земель портів певних земельних ділянок, то до останніх треба відносити абсолютно всі земельні ділянки, на яких розміщені названі у цій статті об'єкти, у тому числі і штучно створені.

Що ж стосується земель промисловості, то відповідно ч. 1 ст. 66 ЗК України до них належать землі, надані для розміщення й експлуатації основних, підсобних і допоміжних будівель і споруд промислових, гірничодобувних, транспортних та інших підприємств, їх під'їзних шляхів, інженерних мереж, адміністративно-побутових будівель, інших споруд. А ось про територію морського порту в наведеній нормі не йдеться взагалі. Логічний аналіз положень Кодексу не дозволяє зробити висновок з приводу наявності на території порту земель промисловості. На підтвердження цієї думки можна

використати положення Закону «Про морські порти України», у ч. 6 ст. 1 якого (як вже зазначалося раніше) морський порт – це визначені межами територія й акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності. Інакше кажучи, про розміщення будівель і споруд промислових, гірничодобувних, транспортних та інших підприємств, їх під'їзних шляхів, інженерних мереж, адміністративно-побутових будівель та інших споруд, у Законі нічого не зазначено.

Важливим є також питання співвідношення земель морського транспорту і прибережних захисних смуг. За ст. 58 ЗК України останні віднесено до земель водного фонду. Водночас ч. 3 ст. 60 цього ж Кодексу встановлює, що прибережні захисні смуги встановлюються на земельних ділянках усіх категорій земель, крім земель морського транспорту. У дійсності ж саме з метою охорони поверхневих водних об'єктів від забруднення, засмічення і для збереження їх водності встановлюються прибережні захисні смуги. Однак, з погляду на те, що вимоги щодо створення останніх не поширюється на землі морського транспорту, відповідні природоохоронні нормативи мають бути встановлені спеціальним законодавством. Як передбачено у ст. 20 розглядуваного Закону суб'єкти господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, несуть відповідальність за недотримання вимог законодавства з безпеки мореплавства, охорони праці, пожежної, санітарної й екологічної безпеки згідно із законодавством.

Отже, законодавцем встановлено виняток щодо створення прибережних захисних смуг на землях морського транспорту й поширення на суб'єктів, що здійснюють діяльність у портах, вимог спеціального природоохоронного й санітарного законодавства. Не йдеться у Законі і про фізичну доцільність встановлення таких смуг. Адже у разі завантаження/розвантаження, приміром, сипучих матеріалів з берегових майданчиків недопущення засмічення такими вантажами берегової смуги не є можливим у зв'язку з використанням її саме як майданчика для розміщення таких матеріалів. Тому маємо констатувати, що

створення на землях морського транспорту прибережних захисних смуг законодавством не передбачено, адже воно не є доцільним.

На підставі викладеного можна стверджувати ще раз, що землі одного цільового призначення часто перебувають у складі земель іншого цільового призначення. У зв'язку із цим дедалі частіше в юридичній науковій літературі порушується питання доцільності й ефективності поділу земель на категорії. Дослідники постійно звертають увагу на те, що наявний поділ не відповідає вимогам сучасного стану розвитку земельних відносин [8, с. 139-146; 55, с. 42-51, 56, с. 232-234].

З точки зору В. В. Носіка, в українській земельно-правовій доктрині ще й дотепер вживаються поняття й категорії радянського земельного права, що призводить до консервації й метафізичного стану правової ідеології принципів, норм та інших складників у системі земельного права України, наприклад, поділ земель за категоріями відповідно до їх цільового призначення, абсолютизація принципу цільового використання земель тощо [57, с. 632]. Критикуючи наявний поділ земель на категорії, вчений підкреслює, що ретроспективний аналіз юридичної природи принципу цільового призначення земель показує, що такий поділ земельного фонду був виправданим для радянських часів, адже він був заснований на націоналізації земельного фонду, на праві виключної державної власності на землю й на застосуванні адміністративно-командних методів управління у сфері використання землі як засобу виробництва та просторово-операційного базису. Науковець також наголошує, що поділ земель на чітко визначену кількість категорій з особливим правовим режимом для кожної з них створює явні перешкоди для реалізації громадянами і юридичними особами суб'єктивних земельних прав [58, с. 168-169].

Функціонування цільового призначення земель як одного з ключових інститутів земельного права в сучасних реаліях викриває низку протиріч, що не лише ставлять під сумнів ефективність дотримання його правових норм, й викликають низку нарікань, зумовлених як значним обмеженням прав

власників земельних ділянок, так і необґрунтованим поділом території держави загалом [59, с. 316].

Критикуючи поділ земель за цільовим призначенням, П. Ф. Кулинич підкреслює, що за своєю юридичною природою таке призначення земельної ділянки передбачає межі її дозволеного використання, тоді як за допомогою зонування встановлюється набір заборонених видів їх використання в межах відповідної зони, що залишає власникам і користувачам земельних ділянок широкий вибір видів їх використання для задоволення особистих інтересів. Саме тому цільове призначення таких ділянок є проявом заборонного способу регулювання земельних відносин, тоді як при зонуванні території діє принцип «дозволено будь-яке використання землі, не заборонене законом» [60, с. 115]. Указаний підхід підтримується і в публікаціях інших авторів, зокрема А. М. Мірошніченка й В. М. Правдюка.

Приміром, А. М. Мірошніченко пропонує законодавчо закріпити перелік основних обмежень і приписів стосовно використання найбільш типових земельних ділянок, а також передбачити обмеження через планування земель, у тому числі, в порядку зонування, що дозволить визначати бажаний вид (види) використання через планувальну документацію [61, с. 13]. Аналогічний підхід до встановлення правового режиму земельних ділянок у контексті земель житлової і громадської забудови запропоновано В. М. Правдюком [62, с. 9-10] і Є. О. Івановою [63, с. 78-80]. Вважаємо, що закріплення правового режиму через планування послужить виправданою альтернативою у справі підходу до встановленого чинним законодавством правового режиму. Адже нечіткість у правовому регулюванні пов'язаних із цільовим призначенням таких земель викликає потребу у пошуках шляхів законодавчого вдосконалення. У зв'язку із цим у доктрині земельного права України набуває поширення тенденція щодо переходу від принципу цільового використання земель до їх зонування.

Сукупність правових засобів зонування земель становить собою інструмент регулювання відносин з використання земель як природного

ресурсу й нерухомого майна (земельних ділянок та інших об'єктів нерухомості, у тому числі об'єктів будівництва) з одночасним забезпеченням охорони землі як природного об'єкта й найважливішого складника природи. Критеріями оцінювання зонування земель як способом визначення їх правового режиму є: (а) диференціація території на зони; (б) встановлення видів дозволеного використання земельних ділянок, закріплення можливості їх вибору правовласниками (власниками й користувачами) без додаткових дозволів і процедур узгодження [64, с. 28].

Таким чином, сутність зонування полягає у тому, що списки дозволеного використання досліджуваних земель включають саме ті види діяльності, які не конфліктують між собою, не порушують інтересів добросусідства й не ускладнюють діяльність власника сусідньої ділянки. Викладене свідчить про доцільність відмови від запропонованої ЗК України концепції поділу таких земель на категорії.

Сенс наведеної пропозиції розглянемо на прикладі штучно створених земельних ділянок. Так, однією з головних проблем сьогодні у цьому питанні є невизначеність статусу штучно створеної земельної ділянки. У земельному законодавстві майже не існує проблеми з визначення правового статусу цього явища. Найчастіше вона стосується процесу регламентування певних специфічних особливостей конкретного об'єкта, але не дефініції останнього. При визначенні штучно створеної земельної ділянки законодавець зіткнувся з: (а) відсутністю розуміння конструкції «штучно створена земельна ділянка»; (б) накладенням правових режимів інших об'єктів; (в) нечіткою регламентацією процесу створення; (г) не зовсім налагодженим зв'язком між нормативно-правовими актами, що впорядковують означені питання.

Аналогічно з ст. 69 ЗК України склад земель морського транспорту визначає ч. 1 ст. 25 Закону України «Про транспорт». Але вже в ч. 2 цієї ж статті Закону встановлюється виняток, який Кодексом не передбачено: 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 (ч. 3 ст. 25). Проте ч. 2 ст. 24 Закону «Про морські порти України» закріплено, що штучно створені земельні ділянки належать до земель водного фонду. Зазначена норма цього спеціального Закону узгоджується з положеннями пункту «г» ст. 58 ЗК України, яка відносить штучно створені земельні ділянки в межах акваторій морських портів теж до земель водного фонду. Разом із тим ст. 4 Водного кодексу України штучно створені земельні ділянки в межах акваторій морських портів до складу водного фонду не включає.

Власне, поняття «штучно створена земельна ділянка» містить Закон «Про морські порти України», однак його легальне визначення надано законодавцем лише для цілей цього Закону і передбачає, що штучно створена земельна ділянка – це земельна ділянка, створена (намита, насипана, створена із застосуванням інших технологій) у межах акваторії морського порту. Між іншим, така коротка дефініція аж ніяк не сприяє встановленню особливостей штучно створених земельних ділянок як об'єкта правового регулювання, оскільки не охоплює собою ті земельні ділянки, які створені поза межами акваторій морських портів і які призначені для будівництва доріг, житлової забудови тощо.

Певні законодавчі ініціативи у сфері нормативного регулювання створення штучних земельних ділянок з метою будівництва й розміщення на них будівель, споруд, інших об'єктів портової інфраструктури були викладені у проекті Закону України «Про штучно створені земельні ділянки на водних об'єктах в межах акваторії морських портів» (№ 2968 від 13 травня 2013 р.) [65]. У цьому законопроекті передбачалося закріплення порядку отримання дозволу на створення штучної земельної ділянки, особливостей регулювання земельних відносин при її створенні й утриманні. Проектом передбачалося, що штучно створена земельна ділянка може примикати до існуючих земельних ділянок (у тому числі теж створених штучно) або може бути ізольованою від

інших. Суперечливим убачається запропонований порядок створення штучних земельних ділянок: першочергове створення так званої штучної території, тобто певної інженерної споруди, на якій після прийняття її в експлуатацію здійснюється формування відповідної земельної ділянки. Слід зазначити, що використання такого несистемного підходу, вузька сфера застосування (виключно щодо акваторії морських портів), а також неузгодженість з нормами чинного законодавства не здобули підтримки цього порядку, внаслідок чого проект указаного Закону було відкликано.

Наразі можливість створення антропогенних ділянок передбачена ЗК України й Законом «Про морські порти України» виключно для морських портів, що значно звужує можливість створення земельних ділянок на всіх водних об'єктах, а не тільки в межах акваторії морських портів. А це, своєю чергою, вимагає системного підходу до регулювання відповідних суспільних відносин.

Перейдемо далі до визначення, що ж становить собою штучно створена земельна ділянка. Її можна вважати різновидом земельної ділянки, а саме як частину земної поверхні з установленими межами, певним місцем розташування, з установленими щодо неї правами, створену (намиту, насипану чи створену із застосуванням інших технологій) на об'єкті водного фонду. Як вбачається, основними ознаками, які індивідуалізують будь-яку земельну ділянку, є її межі, площа й місце розташування; решта ж ознак (кадастровий номер, якість ґрунтового покриття, обтяження тощо) є похідними від цих двох ознак. Такі ж ознаки притаманні і штучно створеним земельним ділянкам.

Досліджувані земельні ділянки можуть бути диференційовані за способом їх створення на штучні ділянки, створені шляхом (а) намиву ґрунту; (б) відсипання ґрунту; (в) використання інших технологій. У результаті діяльності з намиву ґрунту у морському порту виникає земельна ділянка як об'єкт нерухомості. Це може бути споруда, що є частиною майнового комплексу порту, але може бути й частина суші, території міста. Слід зауважити, що намив земельних ділянок у морських портах є одним з видів

виникнення наливних територій, якщо шляхом впливу на дно водного об'єкта утворюється частина поверхні землі (ділянка суші), частина території міста. Такі земельні ділянки використовуються для ведення певної підприємницької діяльності.

За своїм статусом створені земельні ділянки у морських портах є спорудами, які використовуються у складі їх майнового комплексу, об'єднаного за функціональною ознакою. Застосування до таких споруд норм цивільного законодавства є логічним кроком оскільки вони являють собою об'єкти нерухомості. Положеннями спеціального Закону «Про морські порти України» створення і правовий статус створеної у результаті впливу на дно водного об'єкта земельної ділянки, яка використовується для будівництва об'єктів капітального й некапітального призначення не регулюються. Статус наливних територій залежить від статусу водного об'єкта (річка, озеро, море), на дно якого здійснюється вплив, а також від цілей майбутнього використання ділянки суші створеної шляхом наливу.

На наливній території у великому приморському місті можуть бути створені штучні земельні ділянки як мінімум двох видів: (а) гідротехнічні споруди на території морських портів, що використовуються для виробничої діяльності; (б) штучні земельні ділянки як частина території населеного пункту [66]. Друга група цих земельних ділянок може бути пов'язана з материковою частиною населеного пункту, а може бути й островом. В обох випадках поява таких ділянок призводить до збільшення площі населеного пункту за рахунок скорочення площі акваторії водного об'єкта.

Наливні території у приморських містах створюються на прибережній території, у морських портах у першу чергу для виробничої діяльності з метою забезпечення функціонування морського порту. У такому випадку вплив здійснюється на дно, на акваторію водного об'єкта біля берега і на прибережну територію або на розташовані на останній об'єкти, які належать до інфраструктури морського порту. Земельні ділянки на території морського порту, створені шляхом наливу, нерідко відносять до гідротехнічних споруд.

При цьому у питанні регулювання створення наливних територій існує певна проблема: це гідротехнічні споруди чи самостійні об'єкти?

Якщо розглядати варіант, що штучно створена земельна ділянка – це гідротехнічна споруда, необхідно відзначити, що земля, будучи природним ресурсом не може бути створена штучним шляхом. Особливість земельної ділянки полягає в її нерукотворності, а також у таких її властивостях, як незмінність, нерухливість, непоповнюваність і т. д. Земельну ділянку слід розглядати як природний об'єкт і природний ресурс, що використовується у господарській та іншій діяльності людей як засіб виробництва або нерухоме майно. На користь цієї позиції свідчить і те, що процес створення штучних територій (з технічної точки зору) нічим не відрізняється від зведення гідротехнічної споруди. Однак це положення спростовує Водний кодекс України, норми якого допускають створення штучних водойм, на які згодом поширюється загальний режим водного об'єкта.

Наведені факти дозволяють стверджувати, що за аналогією названі правові норми можна застосувати і до штучно створених земельних ділянок. Крім того, така земельна ділянка хоч й побічно, але після завершення її створення визнається природним об'єктом хоча б тому, що основна мета функціонування подібних об'єктів – здійснення забудови на новоствореній території. Якщо ж у результаті встановлення на ній правового режиму буде зроблено висновок, що штучно створена земельна ділянка не може бути визнана природним об'єктом, вона може бути визнана виключно об'єктом будівництва. При цьому є сенс зауважити, що у подібному випадку доведеться вважати штучно створену територію гідротехнічною спорудою. Адже якщо вона не призначена для зведення об'єктів капітального будівництва, для розміщення тимчасових та інших споруд, що не належать до таких об'єктів, статус земельної ділянки не є необхідною умовою. Однак таке визнання може привести до повної втрати основної мети створення штучних земельних ділянок, а тоді статус останніх буде зводитися до статусу гідротехнічних споруд.

Разом з тим, перш ніж зробити однозначний висновок і закріпити за штучно створеною земельною ділянкою статус гідротехнічної споруди, звернімося до такої однієї з основних характеристик будь-якого об'єкта, як цільове призначення останнього. Призначення гідротехнічної споруди і призначення штучно створеної земельної ділянки абсолютні різні.

Штучні земельні ділянки створюються у виді невіддільних поліпшень, пов'язаних з природними земельними ділянками. Саме з такої позиції потрібно розглядати правовий статус штучно створеної земельної ділянки в цілому. На відміну від об'єктів нерухомості, подібне поліпшення не має самостійного призначення стосовно земельної ділянки і становить собою результат з її благоустрою.

Що ж до призначення гідротехнічної споруди, то у цьому випадку необхідно звернутися до Закон України «Про аквакультуру», в якому під поняттям «гідротехнічні споруди рибогосподарської технологічної водойми» (гідротехнічні споруди) розуміються такі об'єкти нерухомого майна, земляні греблі, дамби, водозабірні споруди, повеневі водоскиди, донні водовипуски, водопостачальні, скидні й рибозбірноосушувальні канали, рибовловлювачі, камери облову, причали, водоскиди, бистротоки, перепади, перегороджувальні рибозахисні та інші споруди. Усі вони є інженерними спорудами призначеними для управління водними ресурсами, що охоплює підготовку, постачання, збереження, транспортування води й водовідведення, а також взагалі для запобігання шкідливій дії вод [67]. В іншому законодавчому акті під гідротехнічною спорудою мається на увазі інженерна споруда, призначена для керування водним режимом, використання водних ресурсів або запобігання шкідливій дії вод [68].

У проекті Закону «Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України» портова гідротехнічна споруда трактується як розташована на території та в акваторії річкового порту споруда, причал, берегоукріплювальна споруда, дамба, мол, хвилелом тощо, що використовується для забезпечення

перевезень пасажирів і вантажів, будування, ремонту, обслуговування й огляду суден, використання водних ресурсів і запобігання шкідливій дії вод [69].

Якщо розглядати крізь призму змісту норм спеціального законодавства, яке регулює відносини з будівництва розглянутих споруд, то згідно з пунктом 1.9.18 Методики обстеження і паспортизації гідротехнічних споруд системи гідравлічного вилучення та складування промислових відходів, гідротехнічні споруди зводяться з метою використання водних ресурсів, а також для боротьби з шкідливим впливом вод. Це греблі й дамби різного призначення, їх конструктивні елементи; водоскиди, водоспуски, споруди водовідведення – тунелі, канали, труби, лотки; регуляційні споруди, накопичувачі промислових відходів, ставки, відкриті водозабори, гідромеханічне й механічне обладнання, призначене для нормального функціонування таких споруд [70]. Пунктом 2 Національного стандарту № 2 «Оцінка нерухомого майна», уточнюється, що гідротехнічні споруди становлять собою земельні поліпшення, які не належать до будівель і приміщень, а призначені для виконання спеціальних технічних функцій (дамби, тунелі, естакади, мости тощо [71].

Пунктом 1.4 Правил технічної експлуатації річкових портових гідротехнічних споруд, гідротехнічна споруда розглядається як споруда, що зводиться з метою використання водних ресурсів, а також для боротьби із шкідливою дією вод [72].

Аналіз вищеназваних нормативно-правових актів дає можливість підсумувати, що гідротехнічна споруда в цілому належить до об'єктів містобудування. Однак із змісту ст. 7 Закону «Про морські порти України» випливає, що спорудження на земельній ділянці дна територіального моря у зовнішній акваторії порту гідротехнічних споруд має здійснюватися не відповідно до вимог Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», а згідно з вимогами Закону «Про морські порти України». До того ж таке будівництво має співвідноситися з Планом розвитку морського порту і Стратегією розвитку морських портів України.

Вважаємо за необхідне підтримати точку зору П. Ф. Кулинича про доцільність чіткого визначення порядку використання земельних ділянок морського дна, у тому числі будівництва на них об'єктів портової та іншої інфраструктури з урахуванням того, що останні не є об'єктами містобудування. За загальним правилом гідротехнічна споруда належить до об'єктів містобудування, однак, якщо вона збудована на земельній ділянці дна територіального моря в межах акваторії морського порту, ця споруда не може вважатися об'єктом містобудування [73, с. 27].

Станом на сьогодні нормативно-правові акти, що передбачають можливість створення штучних земельних ділянок, не відмежовують їх від гідротехнічних споруд і не встановлюють порядку надання створюваному об'єкту статусу земельної ділянки з подальшим його віднесенням до відповідної категорії земель з урахуванням цілей її створення. Неврегульованими залишаються й відносини, пов'язані з виникненням, зміною, здійсненням і припиненням прав на штучно створені земельні ділянки. Залишається поза увагою законодавця й те, що природним об'єктам властива періодична зміна їх меж навіть без участі в цьому процесі людини, що може, зокрема, призвести до збільшення площ територій суші біля водного об'єкта.

Залишилося відкритим також питання про подвійну природу досліджуваного об'єкта, який є об'єктом нерухомості, тобто становить собою результат будівництва. А тому, з огляду на чинний порядок останнє вимагає свого офіційного введення в експлуатацію, чим і закінчується зведення штучно створеної земельної ділянки. Постає питання, чому така споруда визнається земельною ділянкою після введення її в експлуатацію? Звідси випливає й низка інших питань, в тому числі, чи потрібно такій споруді виготовляти технічний паспорт?

Однак варто наголосити, що наразі існує єдиний факт, з яким згодні всі дослідники означеної теми: при створенні штучної земельної ділянки має місце здійснення комплексного природокористування, адже у цьому процесі зачіпається не тільки межа водного об'єкта, а й його дно, надра, правовий

режим водоохоронної зони, прибережна ділянка суші, розташована в акваторії водного об'єкта. А всі ці зміни вимагають ретельного аналізу й належної правової охорони з боку законодавця.

ЗК України не містить обмежень щодо перебування у складі земель морського транспорту тих земель, які надані портам в установленому законом порядку, а також територій, насипаних або намитих в акваторії за кошти портів. Отже, положення ч. 2 ст. 25 Закону України «Про транспорт», суперечать зазначеному кодифікованому акту, що має більшу юридичну силу. Схожої думки дотримуються А. М. Мірошніченко та Р. І. Марусенко, підкреслюючи, що при вирішенні питання належності таких земель слід користуватися положеннями ЗК України, який до земель морського транспорту відносить усі землі портів [74, с. 196].

Дотримуючись широкого підходу до тлумачення конструкції «штучно створені земельні ділянки», наголосимо, що ст. 4 Водного кодексу України, яка майже повністю дублює норму ЗК України щодо складу земель водного фонду, не включає до них землі, зайняті штучно створеними земельними ділянками в межах акваторій морських портів. З метою вдосконалення нормативно-правового регулювання вважаємо за доцільне уніфікувати положення згаданих статей і включити п. «г» ч. 1 ст. 58 ЗК України до норм Водного кодексу України. Ця пропозиція пов'язана з характерними особливостями земель водного фонду.

Як вказує О. М. Дроваль, землі водного фонду (а) захищають водні об'єкти від шкідливої дії зовнішнього середовища як природного, так і антропогенного характеру; (б) призначені для збереження й раціонального використання гідроресурсів; (в) служать вмістилищем для водних об'єктів, а також зоною водозбору й водокористування. Саме ці особливості землі водного фонду формують їх захисну функцію, роблять її природним (ландшафтним) бар'єром для водних об'єктів [65, с. 11-12]. Вочевидь, сама по собі штучно створена земельна ділянка таких функцій не виконує, а її створення, навпаки, може певною мірою суперечити охоронній функції земель водного фонду. З

огляду на це доцільно передбачити віднесення штучно створених земельних ділянок чи їх частин до тієї чи іншої категорії земель, закріплених у ст. 19 ЗК України саме на загальних засадах – за їх основним цільовим призначенням.

Формування кожної земельної ділянки полягає у її визначенні об'єктом цивільних прав, передбачає встановлення її основних індивідуалізуючих ознак (площі, межі) і внесення інформації про неї до Державного земельного кадастру (п. 1 ст. 79 ЗК України). До відомостей про земельну ділянку, які підлягають обов'язковому внесенню до цього правового акта, відповідно до п. 1 ст. 15 Закону України «Про державний земельний кадастр» [75, ст. 15] віднесено її цільове призначення, що визначається відповідно до Порядку ведення Державного земельного кадастру [76] та Класифікації видів цільового призначення земель, затвердженої Наказом Державного комітету України із земельних ресурсів від 23.07.2010 р. за № 548 [77].

Цей правовий документ містить поділ земель на окремі види їх цільового призначення, які характеризуються власним правовим режимом, екосистемними функціями, видами забудови, типами особливо цінних об'єктів тощо. Підрозділи Класифікації 10.01 – 10.12 розділу 10 секції I «Землі водного фонду» цільового призначення земель, «для штучного створення земельної ділянки в межах акваторій морських портів» не передбачено. Отже, не можна стверджувати, що саме по собі створення штучної земельної ділянки може бути цільовим її призначенням на підставі чинних нормативно-правових актів. Якщо ж антропогенна ділянка вже створена (наміта, насипана тощо), її цільове призначення має встановлюватися залежно від подальшого характеру її використання. Зауважимо, що наразі це робиться виключно з метою забезпечення діяльності морських портів. У той же час доречно також розглянути можливість створення штучної земельної ділянки, яка примикає до ділянки природної. Тут доцільним буде встановлення цільового призначення штучної земельної ділянки з урахуванням призначення примикаючої до неї земельної ділянки природної, якщо перша використовується з тією ж метою, що

й друга. Іншими словами, за рахунок насипних чи наливних площ збільшується загальна площа природної земельної ділянки.

Виходячи з того, що чинне законодавство передбачає (хоча й обмежено) можливість створення штучних земельних ділянок, їх використання може мати місце за умови, що відповідне будівництво й подальше користування насипними чи наливними територіями не стане причиною унеможливлення використання за цільовим призначенням оточуючої їх земельної ділянки (земель водного фонду).

Зосередимося далі на правовому регулюванні штучно створених земельних ділянок у межах акваторії морських портів. Законом «Про морські порти України» закріплено, що морський порт – це визначені відповідними межами територія й акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності. Частина 1 ст. 8 цього Закону додатково вказує, що межами морського порту є межі його території й акваторії, визначеного межами частини водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначеного для безпечного підходу, маневрування, стоянки й відходу суден. Із наведених законодавчих дефініцій зробимо висновок, що землі під акваторією порту як складова його частина теж належать до земель морського транспорту (ст. 69 ЗК України). Таким чином, у разі зведення штучної земельної ділянки в межах акваторії порту остання належатиме до земель морського транспорту, а штучна територія – безпосередньо до земель водного фонду. Статтею 59 ЗК України передбачено, що землі водного фонду можуть бути віднесені до земель морського й річкового транспорту у встановленому законом порядку.

З погляду Т. М. Лебедевої, у такому випадку дійсно можливою є наявність у земельної ділянки декількох цільових призначень: по-перше, забезпечення водогосподарчих та інших потреб, пов'язаних з використанням водних об'єктів; по-друге, її використання для експлуатації об'єктів транспорту. У цьому разі землі одного цільового призначення перебувають у

складі земель іншого цільового призначення [12, с. 48]. Разом із тим стосовно однієї й тієї ж земельної ділянки не може існувати одночасно подвійного правового режиму. Правовий режим земель різних категорій буде суттєво різнитися, отже різними будуть також порядки використання й охорони земельних ділянок, що належать до певної категорії земель. Відповідно, правовими нормами будуть встановлюватися й суб'єкти права власності і права користування такими ділянками, заходи їх правової охорони, суб'єкти управління ними тощо, які для кожної категорії земель теж будуть різними [78, с. 56].

Отже, на законодавчому рівні має бути визначений механізм віднесення розглянутих земельних ділянок до земель відповідних категорій і включення їх у межі відповідних адміністративно-територіальних одиниць (утворень).

У результаті проведеного дослідження можемо підсумувати, що обмеження можливості створення штучних земельних ділянок виключно акваторіями морських портів не є доцільним. У зв'язку із цим пропонуємо уніфікувати положення ст. 4 Водного кодексу України і ст. 58 ЗК України, для чого слід виключити пункт «г» ч. 1 ст. 58 ЗК України, яким штучно створені у межах акваторій морських портів земельні ділянки віднесено до земель водного фонду. А саму штучно створену земельну ділянку можна трактувати як частину земної поверхні з установленими межами, з певним місцем її розташування, із встановленими щодо неї правами, створену (наміту, насипану чи створену із застосуванням інших технологій) на об'єкті водного фонду.

Правовий статус штучно створеної земельної ділянки є унікальним і потребує більш чіткого правового регулювання, ніж це має місце в чинному земельному законодавстві, яке вимагає чіткої позиції законодавця щодо її статусу, стадій створення, особливостей використання й охорони. Можливо, варто прийняти спеціальний закон, який би більш детально урегулював способи створення таких ділянок, будь-то шляхом наміву, насипання ґрунту або використання інших технологій. Усе це дозволить суб'єктам, заінтересованим у створенні штучних земельних ділянок, ефективно використовувати землю, дно

й акваторію певної водойми, порту, затоки моря для зведення подібних об'єктів.

На підставі викладеного можна виокремити ознаки земель морського транспорту, а саме:

- юридична природа, що становить собою різновид (підкатегорію) земель промисловості, транспорту, зв'язку, оборони та іншого призначення;
- спрямованість – сталий розвиток транспортної галузі народного господарства держави з метою забезпечення її оборони, безпеки й територіальної цілісності;
- цільове несільськогосподарське призначення цих земель;
- функціональне призначення – використання земель як просторової бази, місця розміщення й (або) експлуатації певної інфраструктури, призначених для цих цілей;
- суб'єктний склад цих земель – господарюючі суб'єкти (фізичні та юридичні особи);
- спеціальний об'єктний склад – це об'єкти, для розміщення чи експлуатації яких надаються землі морського транспорту, перелік яких визначено галузевим законодавством України;
- спеціальний режим використання й охорони земель морського транспорту.

Названих ознак достатньо для визначення поняття «землі морського транспорту: це землі, які передані у власність або надані у користування встановленим законом суб'єктам морського транспорту для розміщення, будівництва, експлуатації, використання й належного функціонування об'єктів морського транспорту і які призначені для забезпечення діяльності господарюючих суб'єктів (фізичних і юридичних осіб) у транспортній сфері.

### ***1.2. Склад земель морського транспорту***

Морські порти, що входять до складу єдиної транспортної системи України, посідають важливе місце у національній економіці, оскільки виступають транспортними вузлами, які (а) забезпечують взаємодію морського та інших видів транспорту, (б) зумовлюють виникнення різноманітних господарських правовідносин між суб'єктами господарювання та іншими учасниками господарських правовідносин (споживачами, органами державної влади й органами місцевого самоврядування), (в) виконують інтегративні й рушійні функції, (г) спрямовують транспортні потоки у певному напрямку, (д) надають цим останнім відповідно визначеності і єдності. Як підкреслюється у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного й технічного оснащення, відповідності системи управління й розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку [79].

Україна володіє найпотужнішим портовим потенціалом серед усіх причорноморських країн. На узбережжі Чорного й Азовського морів розташовані 13 континентальних морських торговельних портів (до анексії Криму – 18) і 12 портопунктів, пропускна спроможність яких становить 262 млн. т. на рік. Причальний фронт і територію портів обслуговують близько 600 портальних кранів, тисячі навантажувачів різних типів та інших одиниць портової техніки, 25 тис. працівників. Порти мають понад 330 тис. квадратних метрів критих складів і понад 2,5 млн. квадратних метрів відкритих складських площ. Найбільш значними з морських торговельних портів України (Одеський, Чорноморський і Південний Іллічівський і Южний) розташовані неподалік один від одного. На них припадає понад 60 % усього вантажообігу українських морських торговельних портів [80].

Статтею 24 Закону України «Про транспорт» закріплено, що до складу морського транспорту належать підприємства морського транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, а також порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують його роботу. Розміщення об'єктів, зазначених у наведеному переліку, є визначальним для віднесення земель до категорії «землі морського транспорту».

Чинне законодавство, згідно з яким регулюються відносини з приводу використання зазначених земель, відносить до останніх у першу чергу морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового й комплексного обслуговування флоту. Виникає запитання: що ж, власне, слід відносити до морських портів. Земельне законодавство, роз'яснюючи вживані терміни, трактує морський порт як державне транспортне підприємство, призначене для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених йому території й акваторії, а також для перевезення вантажів і пасажирів на судах, що належать порту [81].

Закон «Про морські порти України» під морським портом розуміє визначені відповідними межами територію й акваторію, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності [82]. Отже, Закон характеризує морський порт як об'єкт, на території й акваторії якого здійснюються певні види господарської діяльності.

Морський порт складається з режимної і нережимної території, а також з зон: (а) операційної – це зона вантажних причалів (причали, склади, навантажувальне обладнання), (б) виробничої – зона вантажних районів

(майстерні, матеріальні склади, залізничні парки, автодороги), (в) зони загальнопортових об'єктів (бази портофлоту, службові будівлі), (г) припортова зона включає адміністративні будівлі, (д) зона пасажирських операцій – морський пасажирський вокзал і привокзальну площу.

Специфіка роботи морського порту у складі використовуваної площі передбачає наявність водних просторів, призначених для забезпечення руху і стоянки суден, що підлягають обробці й обслуговуванню. Ці водні простори становлять портові води, які з функціональної точки зору поділяються на зони (водні простори, що призначені для маневрування і стоянки) й фарватери (водні простори, що призначені для руху суден за призначенням). Портові води складаються з підходів (місце поєднання судноплавних комунікацій з фарватером, що веде до акваторії порту), зовнішньої і внутрішньої акваторії [83].

У Законі «Про морські порти України» під категорією «територія морського порту» розуміється частина сухопутної території держави з визначеними межами, в тому числі штучно створені земельні ділянки. Вважаємо, що є сенс дослідити етимологію і змістовне наповнення цієї дефініції більш детально. У міжнародному праві термін «територія» розуміється як частина земної кулі (суша, води й повітряний простір над ними), космічний простір і небесні тіла, що в ньому знаходяться. Цей термін використовується для визначення різних категорій земного простору, відмежованих від інших просторів певними поверхнями (кордонами), що мають той чи інший юридичний статус і відповідний правовий режим [84, с. 42,43.]. У тлумачних словниках термін «територія» розкривається на означення: (а) всього обсягу і простору землі держави [85, с. 401]; (б) частини земної кулі, що належить певній державі чи входить до складу якої-небудь частини світу; (в) земельного простору, зайнятого населеним пунктом, підприємством, установою тощо; (г) простору, на якому поширені ті чи інші явища [86, с. 1443]. Згідно із Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності» територія – це частина земної поверхні з повітряним простором і

розташованими під нею надрами у відповідних межах (кордонах), що має певне географічне положення, природні та створені в результаті діяльності людей умови й ресурси (ст. 1) [87].

У вузькому значенні територія порту – це лише сухопутна територія останнього, акваторія ж порту до її складу не входить. Саме у такому розумінні тлумачиться територія порту в Кодексі торговельного мореплавства України й Законі «Про морські порти України». Згідно із ч. 1 ст. 74 цього Кодексу територією морського порту є відведені йому землі. До цієї території належать також намиті, насипані або створені із застосуванням інших гідротехнічних технологій площі, утворені за рахунок порту і за користування якими не стягується плата.

За п. 16 ч. 1 ст. 1 вказаного Закону територія морського порту – це частина сухопутної території держави з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки. Згідно з п. 17 ч. 1 ст. 1 Закону штучно створена земельна ділянка – це земельна ділянка, створена (намита, насипана, створена із застосуванням інших технологій) у межах акваторії морського порту. Необхідно при цьому зазначити, що територія морського порту – це не будь-яка територія, а та, що знаходиться саме у межах порту.

Територія порту, як правило, призначена для розміщення об'єктів портового господарства. У словнику морських термінів зазначається, що це займана портом прибережна сухопутна площа у встановлених межах і з розташованим на ній портовим господарством, усі об'єкти якого, розміщені на території порту відповідно до виробничих функцій портових зон [88]. У Законі об'єкти портового господарства мають назву «об'єкти портової інфраструктури» й розглядаються як рухомі й нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту (п. 8 ч. 1 ст. 1 Закону). Разом із тим не можна вважати, що всі об'єкти портової інфраструктури знаходяться на території морського порту, оскільки деякі з них (наприклад, гідротехнічні споруди) розміщуються в межах акваторії останнього і, власне, саме вона, згідно з п. 8 ч. 1 ст. 1 Закону є об'єктом портової інфраструктури.

Отже, можна підсумувати, що територія морського порту України – це частина сухопутної території держави з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки, що знаходиться у межах морського порту, призначена для розміщення об'єктів портової інфраструктури.

Звернімося до етимології слова «акваторія», яке походить від латинського *aqua* – вода. Згідно зі спеціальною довідковою літературою [89], акваторія – це ділянка водної поверхні: (а) певної водойми у визначених межах; (б) порту, затоки, моря, океану у встановлених місцях. Аква́торія порту охоплює рейд, внутрішню гавань, підходи до порту і причалів. Поняття «акваторія» відносять також до ділянки водної поверхні в установлених межах з певними координатами, на якій провадять випробування різних видів технічних засобів, видобування корисних копалин (приміром, нафти, конкрецій), здійснюється рух плавзасобів забезпечення. Отже, сам термін «акваторія» означає водну поверхню, однак з часом до цього поняття стали також включати і земельну ділянку.

О. С. Колбасов, наприклад, акваторією називав водойму, під якою розуміє елемент довкілля взагалі, а не лише дно чи поверхню водної гладі [90, с. 28]. Узявши до уваги наведене, можна стверджувати, що акваторією є водний об'єкт, який складається з вод і ділянки дна або його частина.

Під поняттям «акваторія морського порту (портова акваторія)» мається на увазі окреслена межами частина водного об'єкта (об'єктів), (крім суднового ходу), призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки й відходу суден (ст. 1 Закону «Про морські порти України»). У постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення» акваторія тлумачиться, як водний об'єкт або його ділянка, обмежена природними, штучними або умовними кордонами [91]. Відповідно до ст. 74 Кодексу торговельного мореплавства України територією морського порту є відведені йому землі. Згідно із пунктом 1.1 цих Правил акваторії морських портів і судноремонтних заводів внесені до переліку гідротехнічних споруд. Отже,

акваторії порту у контексті встановлення правил їх експлуатації є такими спорудами. Хоча зазначені Правила все ж таки мають на увазі частину водного об'єкта – води і дно, відведені порту для його діяльності (пункт 4.1.3).

Вважаємо, що при визначенні поняття «акваторія порту» слід виходити з функціонального призначення акваторії. Відповідно до розглянутих Правил порт повинен забезпечувати технічне обслуговування своїх акваторій, зокрема: (а) підтримувати необхідні навігаційні габарити з позначенням засобів навігаційного обладнання; (б) провадити проміри глибин; (в) здійснювати експлуатаційні днопоглиблювальні роботи з підтримання навігаційних габаритів; (г) спостерігати за чистотою вод та очищувати дно від різних предметів тощо.

У своїй діяльності морський порт використовує не лише води, а й дно водного об'єкта. Беручи це до уваги й виходячи з функціонального призначення акваторії морського порту, її слід розглядати не лише як водні простори або ділянку дна водного об'єкта, а й як частину водного об'єкта.

Законодавець тлумачить портову акваторію як частину водного об'єкта (об'єктів). Саме таке визначення може пояснюватися тим, що за ст. 5 Водного кодексу України акваторії морських портів належать до водних об'єктів загальнодержавного значення [92]. Згідно із ст. 1 цього Кодексу водний об'єкт становить собою природний або створений штучно елемент довкілля, в якому зосереджуються води (море, річка, озеро, водосховище, ставок, канал, водоносний горизонт). Із наведеного, а отже з урахуванням того, що Закон «Про морські порти України» стосується саме морських портів України, вбачається, що акваторія морського порту – це частина не будь-якого водного об'єкта, а саме такого водного об'єкта, яким є море.

Для порівняння зауважимо, що у Законі «Про морські порти Російської Федерації» акваторія морського порту трактується простіше, аніж в аналогічному українському Законі, й розуміється як «водний простір у межах морського порту» [93]. Наведена дефініція містить одну з важливих ознак акваторії порту, а саме, що це не будь-який водний простір (водний об'єкт або

його частина), а той, що знаходиться в межах морського порту. Пропонуємо закріпити цю ознаку морського порту й у визначенні категорії «акваторія морського порту» в Законі «Про морські порти України», усунути з нього п. 2 ч. 1 ст. 1 словосполучення «визначена межами», додавши наприкінці дефініції слова «що знаходиться в межах морського порту».

За своїм основним цільовим призначенням портова акваторія належить до земель водного фонду. Разом із залізничними й автомобільними під'їзними шляхами (до першого розгалуження за межами території порту), лініями зв'язку, засобами тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерними комунікаціями, іншими об'єктами, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту, вона належить до об'єктів портової інфраструктури загального користування. Разом із тим акваторія морського порту як об'єкт права державної власності, становить собою стратегічний об'єкт портової інфраструктури.

Отже, морський порт уже не розглядається як цілісний комплекс, на території якого розташовуються і здійснюють свою діяльність різні майнові комплекси – портові термінали, не об'єднані більше таким єдиним власником, як держава. Інакше кажучи, законодавець у якомусь сенсі визначив морський порт як певний майданчик для розташування відповідних комплексів. Незважаючи на те, що ця частина поняття, що розглядається вказує на суттєві властивості морського порту, якими є його територія й акваторія, вона характеризує останній переважно як статичну територіальну одиницю, а не як складну динамічну систему, саме якою і є морський порт. Крім того, за Законом акваторія є об'єктом портової інфраструктури. Існуюча, так би мовити, двоїстість у трактуванні акваторії створює певні проблеми у сприйнятті наданого у Законі поняття «морський порт».

Продовжуючи розкривати дефініцію поняття, що аналізується наведену у ст. 1 Закону «Про морські порти України», можемо констатувати, що власне, обладнання (іншими словами, наявність на території морського порту об'єктів

портової інфраструктури) робить частину території і прилеглого до неї водного простору таким портом.

Окрім території морського порту, до його земель транспорту відповідно до ч. 1 ст. 69 ЗК України належать також набережні, майданчики, причали, вокзали, будівлі, споруди, устаткування, об'єкти загальнопортового й комплексного обслуговування флоту. Стратегією розвитку морських портів України на період до 2015 року наведені інфраструктури були віднесені до спеціалізованого майнового комплексу, під яким малися на увазі сукупність державного майна, яке не підлягає приватизації і яке призначене для забезпечення надання послуг у морському порту. До складу цього комплексу віднесені підхідні канали, причали, причальні споруди й пірси всіх категорій (незалежно від їх призначення), огорожувальні й захисні гідротехнічні споруди, пасажирські вокзали, навігаційне обладнання, портові системи сигналізації, енерговодопостачання і водовідведення, портовий флот, автомобільні дороги, залізничні колії, технологічні проїзди та інші інженерні засоби [94]. Отже, зазначена норма критерієм віднесення земельних ділянок до земель морського транспорту назвала розміщення на цих ділянках об'єктів, що забезпечують роботу як порту, так і морського транспорту в цілому. А щоб зрозуміти, які саме земельні ділянки належать до земель морського транспорту, треба встановити, що саме вважати об'єктами, обслуговуючими роботу останнього.

Варто зауважити, що не всі об'єкти, що забезпечують роботу морського транспорту, мають потребу у виділенні їм земельних ділянок. Наприклад, не потребують цього такі його об'єкти, як автотранспортні засоби. Необхідність виділення земельної ділянки під об'єкт морського транспорту зумовлена перш за все тим, чи належить цей об'єкт до рухомого чи нерухомого майна.

Як указано у ст. 2 Закону України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обмежень» [95] об'єкт нерухомого майна (нерухоме майно, нерухомість) – це земельні ділянки, а також розташовані на

ній об'єкти (будівля, споруда тощо), переміщення яких є неможливим без їх знецінення чи зміни їх призначення.

Не зупиняючи своєї уваги на питанні віднесення земельних ділянок до нерухомості, зауважимо, що наведене тлумачення дозволяє дійти висновку, що такі ділянки, повторимося, мають виділятися тільки під ті об'єкти морського транспорту, переміщення яких є неможливим без їх знецінення і зміни їх призначення. Саме до таких об'єктів належать причали, причальні споруди, пірси всіх категорій незалежно від їх призначення, пасажирські вокзали, навігаційне обладнання, портові системи сигналізації, енерговодопостачання і водовідведення, портовий флот, автомобільні дороги, залізничні колії, технологічні проїзди, інші інженерні засоби тощо.

Як вбачається, одним із критеріїв віднесення земельних ділянок до земель морського транспорту треба вважати розміщення на них об'єкта нерухомості, що забезпечує роботу цього транспорту.

У законодавстві Російській Федерації й Республіки Казахстан морський порт розглядається як певний комплекс споруд. Відповідно до ст. 2 Закону Латвійської Республіки «Про порти» порт є частиною сухопутної території держави з установленими межами разом із штучно створеними насипами, а також частиною внутрішніх вод разом із внутрішніми й і зовнішніми рейдами, судоходними шляхами на підході до порту, які обладнані для обслуговування суден, пасажирів, для здійснення вантажних, транспортних, експедиційних операцій та іншої господарської діяльності [96]. У названому законі Латвії морський порт розуміється також як об'єкт права, але не як комплекс споруд, а як територія (сухопутна й водна) з окресленими межами, що має спеціальне призначення.

Законодавство ЄС називає порт учасником території, але чіткого поняття не містить. Наприклад, законодавство Великої Британії трактує порт як територію, визначену актом парламенту, королівським наказом. Однак при цьому цілей створення такої території, її меж у нормах права цієї держави не міститься. У законодавстві Німеччині використовується переважно тлумачення

порту як «промислової/торговельної зони з акваторією, придатною для заходу суден морського класу» [97, ст. 86].

Аналіз вищевказаних джерел показав, що морський порт, як об'єкт права, може розумітись у двох значеннях – як певний комплекс споруд (майновий комплекс) і як територія. Як уже зауважувалось, у Законі «Про морські порти України» законодавець навів визначення морського порту певної території. Однак у висновку Головного науково-експертного управління ВРУ щодо законопроекту «Про морські порти України» від 10 лютого 2012 р. підкреслюється, що «визначення морського порту як «території та акваторії...» не враховує того, що морський порт за своєю суттю є певним майновим комплексом, який забезпечує надання відповідних послуг» [98].

Разом із тим визначення морського порту як майнового комплексу не може бути застосовано в рамках концепції Закону, адже за ст. 191 Цивільного кодексу України [99] єдиним майновим комплексом визнається підприємство, яким морський порт уже не є.

Навіть за умови трактування у ст. 1 Закону «Про морські порти України» морського порту як цілісного майнового комплексу концепція правового режиму об'єктів портової інфраструктури у таких портах (за Законом та його положеннями) не дасть можливості поширювати на морський порт правовий режим такого комплексу. Це пояснюється тим, що об'єкти портової інфраструктури, які входять до складу морського порту, відповідно до Закону «Про морські порти України» мають різний правовий режим, а деякі з них можуть перебувати виключно у державній власності й не підлягають приватизації (ними є стратегічні об'єкти портової інфраструктури). До того ж до складу морського порту входять також менш укрупнені майнові комплекси – морські термінали, що належать відповідним суб'єктам на різних правових титулах.

Таким чином, спираючись на Закон «Про морські порти України», навряд чи можна вести мову про морський порт як цілісний майновий комплекс. Однак його можна розглядати як сукупність об'єктів портової

інфраструктури, використання яких учасниками правовідносин у морському порту спрямовано на надання певних послуг в інтересах суб'єктів господарювання – споживачів портових послуг і пасажирів. Що стосується останньої частини досліджуваного поняття «морський порт», то з неї можна зробити висновок про те, для чого саме існує та функціонує цей просторовий об'єкт, який у Законі йменується морським портом. Призначення останнього з його обладнанням полягає у здійсненні господарської діяльності, в обміні товарами й послугами. Саме тому він також називається «торговельний порт». У зв'язку із цим у Законі необхідно навести дефініцію поняття не просто «морський порт», а «морський торговельний порт». Крім того, за ч. 1 ст. 19 Закону у морських портах обслуговуються судна, здійснюються операції з вантажами, в тому числі проводяться вантажно-розвантажувальні роботи, надаються послуги з обслуговування пасажирів, інші передбачені законодавством послуги. У той же час у тлумаченні цього поняття вказано, що обладнання у морському порту призначено для здійснення робіт вантажних, транспортних, експедиційних, а також пов'язаних із цим видів господарської діяльності.

Спираючись на викладене, зауважимо, що під морським портом можна було б розглядати сукупність об'єктів портової інфраструктури, які розміщуються на певній території або в акваторії, обладнаних для провадження господарської діяльності, а саме: надання послуг з обслуговування суден, здійснення операцій з вантажами (в тому числі проведення вантажно-розвантажувальних робіт), послуг з обслуговування пасажирів, інших передбачених законодавством послуг. До складу морського порту входять територія й акваторія морського порту, морські термінали, об'єкти портової інфраструктури. Акваторія морського порту – це частина моря, що знаходиться у межах цього порту (крім суднового ходу), призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки й відходу суден. Під територією морського порту необхідно розуміти частину сухопутної території з установленими межами, в тому числі штучно створені земельні ділянки, які знаходяться у

межах цього порту і призначені для розміщення портової інфраструктури. Акваторію морського порту необхідно трактувати як частину моря (крім суднового ходу), призначену для безпечного підходу, маневрування, стоянки й відходу суден, що знаходиться в межах цього порту [100].

У межах акваторії морського порту можуть створюватися штучні земельні ділянки шляхом їх наміву, насипу чи із застосуванням інших технологій. За рахунок таких ділянок, а також тих, що відведені порту в установленому законодавством порядку для розміщення, обслуговування й будівництва об'єктів портової інфраструктури, відбувається розширення території морського порту.

Серед об'єктів інфраструктури морського порту, які теж розташовуються на землях морського транспорту, ЗК України виділяє: набережні, майданчики, причали, вокзали, будівлі, споруди, устаткування, об'єкти загальнопортового й комплексного обслуговування флоту. У ч. 9 ст. 1 Закону «Про морські порти України» названо об'єкти портової інфраструктури загального користування, серед яких залізничні й автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- й електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту. Отже, з огляду на змістовне наповнення двох наведених правових норм вбачаємо за можливе зробити висновок, що в пункті а) ч. 1 ст. 69 ЗК України й у ч. 9 ст. 1 Закону «Про морські порти України» містяться переліки однакових за своєю сутністю об'єктів загального користування.

У науковій правовій літературі пропонується розглядати елементи морського порту в Україні, як-от:

1) портова суперструктура (криті склади, адміністративні будівлі й майстерні); пересувне і стаціонарне обладнання, необхідне для виробництва послуг інформаційних та автоматизованих систем терміналу; портовий бізнес (портові види діяльності, що виконуються різними громадськими і приватними установами і компаніями);

2) портова інфраструктура: цивільні споруди (набережні, причали та їх тили); територія; акваторія; головні портові автодороги й залізнична мережа; інженерні споруди; інформаційні системи внутрішньопортової зони, що забезпечують послуги для суден і вантажів;

3) зовнішня інфраструктура порту: морський доступ і захисна інфраструктура (судноплавні канали, хвилеломи, шлюзи, пристрої навігаційної обстановки за межами портової зони); інфраструктура наземного доступу (національні й місцеві автошляхи, залізниця, внутрішня водна мережа, їх поєднання з місцевими мережами портової зони) [101].

Відповідно до ч. 1 ст. 69 ЗК України до земель морського транспорту належать земельні ділянки, зайняті гідротехнічними спорудами й засобами навігаційної обстановки, судноремонтними заводами, майстернями, базами, складами, радіоцентрами, службовими й культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, що обслуговують морський транспорт. Варто зауважити, що земельні ділянки, зазначені у ч. 1 ст. 69, Кодекс відносить до категорії стратегічних об'єктів портової інфраструктури. Проте ч. 4 ст. 1 Закону «Про морські порти України» гідротехнічними спорудами називає інженерно-технічні споруди (портову акваторію, причали, пірси, інші види причальних споруд, моли, дамби, хвилеломи, інші берегозахисні споруди, підводні споруди штучного і природного походження, у тому числі канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки), розташовані в межах території й акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, маневрування і стоянки суден. У розглянутому випадку теж вбачається якщо не ідентичність змісту наведеного переліку об'єктів, то їх висока наявна схожість, а отже, і схожість правових режимів їх використання.

Таким чином, об'єкти, що розміщуються на землях морського транспорту, можна поділити на дві самостійні частини. До першої слід віднести об'єкти, що безпосередньо використовуються користувачами морським транспортом, до другої – елементи інфраструктури порту, що забезпечують

діяльність, пов'язану з ремонтом і підготовкою морських суден, із виконанням соціально-культурних, побутових і технічних вимог.

### ***1.3. Особливості та класифікація форм використання земель морського транспорту***

Будь-яке правове суспільство може нормально функціонувати лише тоді, коли його членам доступний достатньо широкий арсенал правових засобів щодо використання земель. Попри виняткову вагомість права власності, необхідно, щоб правопорядок у державі передбачав також широкий арсенал правових титулів землекористування, значення яких посилюється тим, що разом із земельними ділянками, оборот яких не є обмеженим, існують також ділянки, вилучені з обороту й обмежені у ньому [102, с. 436].

Утім, для досягнення цілей адекватного правового опосередкування суспільних відносин з використання земельних ділянок на інших титулах, окрім права власності, здійснити перелік останніх замало. Необхідно, щоб такі титули мали можливість набуватися достатньо швидко й необтяжливо, але обов'язково з дотриманням балансу інтересів сторін і гарантуванням їх прав. Це особливо стосується набуття права користування землями морського транспорту.

Будь-яка свідома діяльність соціальних суб'єктів, які володіють земельною правосуб'єктністю, в усіх випадках має за мету задоволення певних земельних та інших інтересів у суспільному житті. Об'єктивно функціонуючою формою здійснення соціальними суб'єктами права користування землею виступають фактично існуючі суспільні земельні відносини, без яких неможливо реалізувати земельні інтереси. Однією з основних правових форм здійснення останніх є право користування землею.

Право користування земельною ділянкою безумовно має також і її власник. Це право є одним з трьох складників його повноважень. Однак в таких випадках воно є похідним від права власності і не є самосійним правовим титулом землекористувача. Відносини, в яких реалізуються права користування

земельними ділянками, надзвичайно поширені в Україні, а їх розвиток є вагомим пріоритетом земельної політики держави.

Коли йдеться про набуття фізичними або юридичними особами права користування земельними ділянками, маються на увазі особи, які не є власниками таких ділянок, а володіють ними і здійснюють права використання їх на іншому правовому титулі, ніж право власності. Набуття вказаними особами земельних ділянок у користування – необхідна передумова реалізації ними своїх суспільних інтересів і потреб щодо користування землею.

Право користування земельною ділянкою може мати місце на підставі титулу права постійного користування нею, на правах, що ґрунтуються на договорі, – на праві оренди, сервітуту, емфітевзису й суперфіцію чи на будь-якому іншому договорі, який передбачає набуття особою такого права. Набуття цього права може здійснюватися різними способами й у межах різних процедур, які за своїм характером і галузевим регулюванням дуже різняться між собою. Одним з найважливіших напрямків підвищення ефективного використання земель (земельних ділянок) державної й комунальної власності є користування ними на умовах концесії.

Користування земельною ділянкою, яке здійснюється незаконно (приміром, шляхом її самовільного захоплення), безумовно, не може розглядатися в аспекті набуття прав на землю, оскільки знаходиться поза правовими методами набуття. У переважній більшості випадків при дослідженні питання класифікації форм використання або розглядається правова підстава використання земельної ділянки – титул, на підставі якого задовольняється потреба користувача, або класифікуються напрямки її використання за цільовим призначенням.

Землі морського транспорту можуть використовуватися на підставі обмеженого кола форм користування ними. Основним правовим титулом користування землями державної й комунальної власності для державних підприємств, установ та організацій виступає право постійного

землекористування. Законодавством передбачається також можливість перебування земель морського транспорту у приватній власності.

За наведених умов класифікація використання розглядуваних земель за правовим титулом поділяється на використання земель морського транспорту (а) на праві власності; (б) на праві постійного землекористування; (в) на праві оренди; (г) на умовах концесії.

Строки користування такими землями поділяються на постійний, тобто без визначення строку, що відповідає ст. 92 ЗК України й тимчасовий, тобто з визначенням конкретного строку користування ними (оренда, концесія). Існує оплатне й безоплатне користування землями морського транспорту. Суб'єктами права на землекористування є громадяни України, особи без громадянства, іноземці, юридичні особи України й іноземні юридичні особи.

Як уже зазначалось, основною ознакою класифікації частин єдиного державного земельного фонду слід визнати цільове (господарське) призначення земель [104, с. 84, 93]. Це правове положення є характерним як для земельного законодавства, що діяло раніше, так і для сучасного законодавства.

Водночас з урахуванням досліджуваної проблеми ускладненого правового режиму, потрібно зазначити, що класифікація форм використання земель морського транспорту за цільовим призначенням не може застосовуватись. Адже відповідно до Класифікатора видів цільового призначення земель усі землі морського транспорту належать до одного підрозділу – 12.02.

Класифікація ж, наведена у ст. 69 ЗК України, фактично встановлює критерій поділу земель морського транспорту при функціональному призначенні об'єктів, що знаходяться на земельній ділянці. Залежно від значення і функцій об'єктів використання таких земель може поділитися на використання земель морського транспорту (а) для потреб функціонування об'єктів, що безпосередньо використовуються користувачами морського транспорту для здійснення його експлуатації і (б) для потреб розміщення інфраструктури, яка обслуговує морський транспорт.

Наведена класифікація буде використана у подальшому при дослідженні особливостей охорони земель морського транспорту.

У цілому ж варто відзначити, що з метою прискорення ринкових реформ, стимулювання ефективного землекористування й підприємницької діяльності, залучення інвестицій для реалізації державних програм соціально-економічного розвитку земельним законодавством передбачено можливість придбання (юридичними і фізичними особами) певних земельних ділянок несільськогосподарського призначення (у тому числі й за рахунок земель транспорту) у приватну власність.

Питання щодо приватної власності на землі морського транспорту є надзвичайно дискусійним. Стаття 13 Конституції України передбачає, що 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 у межах, визначених цією Конституцією. Між тим, в інших своїх нормах Конституція вказує, зокрема на те, що право власності на землю гарантується, воно набувається й реалізується громадянами, юридичними особами й державою виключно відповідно до закону (ст. 14) і що земля та інші природні ресурси можуть перебувати у власності територіальних громад сіл, селищ, міст, районів у містах (ст. 142). Такі неоднозначні положення Конституції й викликали у науці земельного права дискусію щодо форм власності на землю.

У ст. 67 ЗК України зазначається, що землі транспорту можуть перебувати у державній, комунальній і приватній власності. Тож за формою власності можна поділити землі морського транспорту на землі власності: (а) державної, (б) комунальної, (в) приватної.

Основи приватизації об'єктів портової інфраструктури були закладені в Законі «Про морські порти України», який набрав чинності 13 червня 2013 р. і поділив ці об'єкти на стратегічні, що не підлягають приватизації, й

нестратегічні, які підлягають приватизації. Однак через недосконалість законодавчого регулювання і фіксацією всіх портів у затвердженому Законом України №847-XIV від 07 липня 1999 р. Переліку об'єктів права державної власності, які не підлягають приватизації [105], приватизація так і не запрацювала.

Прийнятий 18 січня 2018 р. Закон України «Про приватизацію державного та комунального майна» [106] вдосконалив і систематизував законодавство, передбачивши, зокрема, можливість приватизації окремого індивідуально визначеного майна. Це послужило найбільш прийнятним сценарієм для більшості портів з огляду на існування орендних відносин. У той же час глобальних змін у цій системі не відбулося, оскільки питання приватизації портів так і залишилося невирішеним.

У реформуванні системи приватизації 2 жовтня 2019 р. відбулася важлива подія, коли Верховна Рада прийняла Закон «Про визнання таким, що втратив чинність, Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації», який набрав чинності вже 20 жовтня 2019 р. [107]. У пояснювальній записці до нього зазначено, що вказаний Перелік містить інформацію, яка втратила актуальність у частині найменувань органів державного управління й підприємств, а також не містить підстав для включення їх до Переліку. Таким чином, формальних перепон до приватизації об'єктів портової інфраструктури наразі немає.

Крім того, Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року серед інших напрямків визначено вдосконалення діяльності портів і реструктуризації їх майнового комплексу у бік саме роздержавлення. Цим документом схвалено залучення приватних інвесторів на довгостроковий період, створення у портовій галузі кластерів з переробки вантажів [108]. Безсумнівно, це потребує від органів управління порту проведення значної кількості різномірних заходів, а головне – заохочення приватних інвесторів для розширення акваторій, підхідних каналів, будівництва причалів та

інфраструктури портів, оскільки через жорстку конкуренцію вони можуть зазнати ризику витіснення конкурентами.

Закон України «Про морські порти України» легалізував процеси реструктуризації морських портів. Зокрема, запрацювали недержавні структури, що займаються портовою діяльністю, хоча вони й не називаються портами. До них слід віднести розташований у м. Миколаїв ЗАТ «Морський спеціалізований порт Ніка Тера» [109], збудований повністю за рахунок інвесторів (він має власну лоцманську службу, необхідні акваторії для маневру суден і спеціальну інспекцію з безпеки мореплавства й пожежної безпеки), ТОВ «Порт «Очаків» [110], ТОВ «Акваторія-порт» та ін.

Отже, у зв'язку із цим став необхідним, по-перше, процес ведення переліку портових територій (електронна база даних з обліку морських портів), по-друге, розгляду морського порту як організованої певним чином портової території, яка вимагає відповідного врегулювання правовідносин, пов'язаних з використанням землі, особливо обігу земель несільськогосподарського призначення, а також відносин порту з органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування – у напрямку врегулювання землевідведення і зміни цільового призначення земель.

Програмою Європейського Союзу для України «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т РК5. Стратегія галузі морського та річкового транспорту» очікувалося врегулювання чинної системи нормативно-правової бази через повне встановлення портів-землевласників, коли не тільки операції на терміналах, але й велика кількість неспеціалізованих портових послуг будуть віддаватися у підряди приватному сектору, а для адміністрацій портів залишатимуться лише функції нагляду [111].

Прийнятий Закон «Про морські порти України» мав би ввести загальний принцип щодо питань володіння землею й акваторією у межах порту, які не можуть передаватися у власність суб'єктів приватної діяльності (при цьому в адміністрацій портів мають бути виключні права на їх користування). Але

ст. 24 цього Закону встановлює, що земельні ділянки у межах території морських портів можуть перебувати у державній, комунальній і приватній власності і що тільки ті з ділянок, на яких розташовані стратегічні об'єкти портової інфраструктури, й земельні ділянки, що забезпечують діяльність адміністрації морських портів України, не підлягають приватизації та/або відчуженню у будь-який спосіб. Земельні ділянки, на яких розташовані об'єкти портової інфраструктури, можуть передаватися у користування приватному партнерові (концесіонеру) відповідно до положень ЗК України.

За радянських часів за земельним законодавством земля була об'єктом права виключної державної власності. Таким чином, держава була єдиним власником землі та інших природних багатств. У перебігу земельної реформи земельні відносини, що склалися стосовно земель морського транспорту, зазнали значних змін. Із прийняттям Конституції України, а згодом і ЗК України право державної власності було потіснено різноманітним власницьким підстав використання земельних ділянок і втратило своє домінуюче положення у сучасному земельному законодавстві. Стаття 67 ЗК України передбачає можливість перебування земель транспорту у державній, комунальній і приватній власності, проте вона не містить жодної деталізації стосовно земель транспорту морського.

З урахуванням того, що морські порти за формою власності є державними, можна констатувати, що землі зайняті морськими портами, є державною власністю. Водночас з огляду на те, що землі цього виду користування задовольняють інтереси суспільства в цілому, ці об'єкти, очевидно, повинні перебувати виключно у власності держави. Однак це зовсім не виключає можливість перебування у комунальній власності земельних ділянок, на яких розміщені об'єкти, що забезпечують діяльність морського транспорту й порту, якщо вони є комунальною власністю, особливо якщо це частина єдиних комунальних мереж, як-то водо-, газо-, теплозабезпечення чи водовідведення.

Закон «Про морські порти України» не включає такі державні підприємства, як морські порти, до переліку об'єктів державної власності, які не підлягають приватизації, але передбачає відповідальність покупця (приватного власника порту) за невиконання інвестиційних зобов'язань, що, у свою чергу, є підставою для розірвання договорів купівлі-продажу підприємства й оренди причалів або земельних ділянок, які мають укладатись одночасно з договором купівлі-продажу (ч. 4 ст. 25). Названа норма спрямована на запобігання у майбутньому швидкому роздержавленню морських портів. Але передусім, як пише О. Б. Наумов, державне регулювання цього питання повинно забезпечити оптимізацію інтересів портів, інших транспортних підприємств, а також місцевих і загальнодержавних інтересів. Механізм регулювання розвитку портів має будуватися на принципі оптимального співвідношення самостійності портів та централізованого впливу держави [112].

Морські порти для будь-якої держави, звичайно, є стратегічно важливими об'єктами портової інфраструктури України, а тому питання збереження їх у державній власності на сьогодні залишається відкритим і дуже актуальним. За словами народного депутата Верховної Ради України О. Ф. Дубового (автора законопроекту «Про внесення змін до Закону «Про морські порти України» щодо недопущення розграбовування державного майна, гарантування конституційних прав громадян України, дотримання їх соціальних, трудових прав та права на власність» від 3 жовтня 2014 р. за № 5128) прийнятий Закон «Про морські порти України» задекларував основну ідею, що спочатку полягала у поділі адміністративних функцій, які зобов'язана виконувати держава, і в комерційній діяльності на території акваторії порту, що передавалася недержавним господарюючим суб'єктам. Цього за сім років після прийняття цього Закону так і не відбулось. Перехідний період від початку дії реформи до кінцевого результату, прописаного в Законі, взагалі не враховано, що неминуче веде до краху всієї галузі. Бізнес не поспішає співпрацювати з державою у портовій сфері і чекає, коли державні порти збанкрутують самі по

собі. У Законі запропоновано дозволити концесію лише для новозбудованих об'єктів (морських терміналів) [113]. Отже, станом на сьогодні ще досить проблемним залишаються питання проведення єдиної державної політики у сфері відносин власності у морських портах України.

Як відомо, запровадження комунальної власності на землю є конституційним правом громадян, що конкретизується в особі територіальної громади, яка реалізує його через власний орган самоврядування. Останній стає її безпосереднім розпорядником без участі у цьому держави. Крім того, практично народжується і зростає економічна відповідальність місцевих органів самоврядування за збереження використання та поліпшення земель, що знаходяться в їх розпорядженні, а також за підвищення економічної ефективності землекористування для одержання прибутку [114, с. 63,64].

Суб'єктами права комунальної власності на землю є територіальні громади сіл, селищ і міст. Територіальна громада – жителі, об'єднані постійним проживанням у межах села, селища, міста, що є самостійними адміністративно-територіальними одиницями, або добровільне об'єднання жителів кількох сіл, що мають єдиний адміністративний центр (ст. 1 Закону «Про місцеве самоврядування в Україні») [115].

Недоліком Закону «Про морські порти України» слід визнати явний брак у ньому норм, що стосуються врахування права власності на землю територіальних громад та органів місцевого самоврядування (міських, районних, обласних тощо – залежно від підпорядкування території самого морського порту) при визначенні кількості, розмірів, місця розташування й меж такого порту.

У цьому контексті викликають також інтерес, по-перше, відносини щодо землекористування, по-друге, той факт, що морський порт у населеному пункті зазвичай є одним з основних роботодавців і платників податків. Водночас згідно із зазначеним Законом територію морського порту визначає і змінює Кабінет Міністрів України (ст. 8), причому без будь-якої участі самих територіальних громад і органів місцевого самоврядування.

Зважаючи на невиправдане позбавлення вказаним законодавчим актом конституційних прав територіальних громад, пропонуємо внести зміни до п. 2 ст. 8 «Межі морського порту» цього Закону й викласти згаданий пункт у більш демократичній редакції: «Межі території морського порту визначає і змінює Кабінет Міністрів України за попереднім погодженням з органами місцевого самоврядування, виходячи з положень ЗК України». Запропоновані зміни спрямовані на усунення протиріч Закону із ст. 13 Конституції України, за якою водні об'єкти є об'єктами права власності всього Українського народу, а не тільки державної власності.

Як уже зазначалося, з 2013 р. Закон «Про морські порти України» започаткував офіційне реформування відносин власності в морських портах у напрямку роздержавлення й лібералізації цієї галузі. Історично склалося так, що вітчизняна культура реалізації права власності не дозволяє з упевненістю передавати у приватні руки право розпоряджатися портовим комплексом країни (як це було зроблено, наприклад, у Великобританії й Новій Зеландії). Цілком зрозуміло, що за наявних умов шлях повної приватизації портів не відповідатиме завданням державної політики розвитку морського потенціалу України. У той же час світовий досвід показує що, взаємодія з приватним капіталом надає безліч переваг, оскільки приватні портові адміністрації здатні швидше реагувати на мінливу ринкову ситуацію, використовувати більше різноманітних джерел фінансування для забезпечення інфраструктурних проектів та ін.

Як зазначає П. Ф. Кулинич, в Україні, як і в Росії та інших країнах СНД, розвиток права приватної власності на землю розпочався, так би мовити, з «чистого аркуша», адже до початку 90-х років XX ст. у цих країнах теж існувала монополія державної власності на землю. Саме тому в Україні після законодавчого введення в 1992 р. інституту права приватної власності на землю домінуючими в його розвитку стали тенденції, які певною мірою були протилежними за своїм вектором щодо світових тенденцій розвитку цього права. Адже у перші роки після запровадження інституту права приватної

власності на землю (1992–2000 рр.) він розвивався шляхом розширення як сфери його дії, так і повноважень приватних власників земельних ділянок. І лише після прийняття чинного ЗК України була звернута увага на досягнення певного балансу між свободою власника земельної ділянки й суспільними інтересами у сфері використання землі [116, с. 25]. Дуже актуальними є такі твердження і щодо земель морського транспорту, оскільки у сфері забезпечення роботи морського транспорту інтереси суспільні повинні переважати приватні.

Хоча питома вага державної власності на землі морського транспорту останнім часом і збільшилась, тим не менше щодо цих земель вона є далеко не переважаючою. Держава завжди буде мати відповідні земельні ресурси для здійснення своїх функцій з метою задоволення публічних інтересів суспільства й виконання загальнодержавних завдань [117]. Тому землі морського транспорту, будучи певним видом взагалі земель транспорту, теж поки що перебувають здебільшого у державній власності. Таке становище є цілком виправданим, оскільки транспорт є сферою публічних інтересів, а держава має змогу задовольнити інтереси всього суспільства найбільш повно. У зв'язку з цим переважна більшість земель морського транспорту є благом загального користування, а тому переважно є цариною державної діяльності. Однак це зовсім не виключає можливість перебування земель морського транспорту у приватній власності як об'єктів нерухомості, що знаходяться у такій власності.

На жаль, законодавче регулювання питань знаходження земель морського транспорту у приватній власності є досить поверхневим. За влучним зауваженням В. К. Гуревського закріплення землі у власність або у користування окремих суб'єктів повинно здійснюватися за особливими законодавчими правилами, що враховують природні риси землі як об'єкта господарювання, а обіг земельної нерухомості має правильно поєднуватися з природними законами функціонування землі як об'єкта природи [118, с. 295]. Тому вважаємо, що законодавцеві слід більше уваги приділити питанням, що стосуються можливості й порядку передачі земель морського транспорту у приватну власність.

Світові тенденції управління портами характеризуються розширенням механізму взаємодії приватного й державного капіталу. Уряд або місцева влада як власники портів, все активніше залучають приватних інвесторів для реалізації великомасштабних інфраструктурних проектів, надаючи їм суттєві гарантії й ті чи інші поступки. Підґрунтям такої взаємодії повинні бути також інфраструктурні зміни як модель власності й модель управління.

Розробленням типологій моделей володіння власністю порту займаються в основному зарубіжні фахівці, оскільки донедавна в Україні існували тільки державні портові підприємства і приватні термінали. При цьому найбільш часто в науці обговорюється й використовується методика Світового банку [119], відповідно до якої підприємства групуються в чотири категорії – сервісний порт, порт-інструмент, порт-орендодавець, приватний порт – на підставі права власності й повноважень для управління з основних розділів активів (земля, інфраструктура, суперструктура), а також сторони, виконуючи вантажно-розвантажувальні роботи й обслуговування. Зауважимо, що такий підхід не є універсальним і на практиці повністю не реалізується, оскільки в реальності порти використовують гібридні моделі власності й управління, а також різні способи переходу від державної до приватної форми власності.

Такий перехід у портах описано в роботах М. Брукс і К. Кулліна [120], які понад десять років вивчали досвід управління портами у таких країнах як Китай, США, Великобританія, Франція, Австралія та ін., а також трансформацію систем управління й перехід від повністю державної власності до державно-приватного партнерства і приватизації. Тільки у Великобританії й Новій Зеландії порти одночасно перейшли з державної у приватну власність. Майже всі найбільші світові порти були акціоновані (Роттердам, Сінгапур, Шанхай, Антверпен), а управління багатьма малими портами (у Франції, Канаді, США, Німеччині) передано місцевим органам самоврядування, які мають можливість швидше приймати рішення й задовольняти локальні потреби регіонів.

Досвід проведення портових реформ у різних країнах має як спільні риси, так і свої особливості. Як і в Україні, спочатку світові порти знаходилися у державній власності (якщо країни мали унітарний характер) або у володінні місцевих органів самоврядування (якщо держави існували як федерації або конфедерації). Однак розвиток ринкових відносин і спроби вдосконалення управління портовою галуззю одночасно з різними політичними й економічними стартовими умовами призвели до того, що країни, взявши загальний курс на підвищення ефективності портової діяльності, реалізацію стратегічних інтересів у портах, роздержавлення й лібералізацію, пішли різними шляхами до досягнення загалом схожої мети.

Унаслідок того, що морські порти є стратегічно важливими для будь-якої держави, а культура власності та її використання не дозволяє з певною упевненістю передавати у приватні руки право розпоряджатися портовим комплексом країни, із самого початку було зрозуміло, що шлях повної приватизації, обраний Великобританією й Новою Зеландією, не відповідатиме завданням державної політики розвитку морського потенціалу України. Водночас цілком очевидно була необхідність лібералізації відносин у цій галузі, їх децентралізація, що, як підтверджує світовий досвід, безпосередньо впливає на зростання її конкурентоспроможності. Ось чому, при вирішенні питання про структуру управління морськими портами, формуванні моделі взаємовідносин між приватними інвесторами й державою підходящою була визнана система, що будується на принципі відділення комерційних функцій від контрольних, господарської діяльності від розпорядження активами й на оптимальному їх розподілі між державним і приватним секторами.

Є сенс наголосити, що Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. за № 430 визначено, що подальші етапи реформування портової галузі передбачають перехід ДП «АМПУ» до моделі управління Landlord Ports, відповідно до якої адміністрація порту вправі надавати інвесторам земельні ділянки (або інші об'єкти) для будівництва чи

реконструкції морських терміналів, а інвестори мають право на останні протягом відповідного часу, по закінченні якого можуть або ж продовжити дію договору, або повернути земельну ділянку разом з терміналом у державну власність. Наведений тип моделі управління порту характеризується поєднанням публічних і приватних інтересів, однак на сьогодні з огляду на вимоги законодавства така модель користування земельними ділянками неможлива через брак в учасників цих відносин достатніх повноважень.

Відповідно до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» інструментом державної регламентації планування територій є містобудівна документація державного, регіонального й місцевого рівнів. Згідно із ст. 26 цього Закону та з нормами інших нормативно-правових актів право на забудову земельної ділянки реалізується її власником або користувачем за умови використання земельної ділянки відповідно до вимог містобудівної документації [87]. Однак отримати такі правовстановлюючі документи на земельну ділянку при забудові земель водного фонду, зайнятих внутрішніми морськими водами чи територіальним морем (у тому числі акваторією морських портів) неможливо. Це зумовлено браком можливості здійснити формування земельних ділянок на вказаних землях з таких причин, як от: (а) технічна неможливість установлення меж земельної ділянки під водою; (б) відсутність компетенції відповідних органів державної влади й органів місцевого самоврядування розпоряджатися землями під акваторією, що не належать до складу відповідних адміністративно-територіальних одиниць і обмежуються кромкою води; (в) конфліктом між правами на земельну ділянку під водою, які належать одному суб'єктові, і правами на водний об'єкт над нею, якщо належать іншому суб'єктові.

Законодавча неврегульованість ЗК України, Водного кодексу України й названого вище Закону у частині відведення зайнятих водою земель водного фонду й водного простору (акваторій портів) стала причиною неоднозначного трактування судами норм, а значить, і неправомірного використання дна акваторій портів. Станом на сьогодні розпорядниками земель під акваторією

одного морського порту можуть виступати як органи державної влади, так і органи місцевого самоврядування, що здійснюють землевідведення будь-яким суб'єктам господарювання без узгодження з планами розвитку порту, навіть без дотримання вимог Кодексу торговельного мореплавства України. На жаль, такі приклади мають місце у морських портах Южний, Чорноморськ тощо.

Звернімося до прикладів із судової практики. Так, у справі № 814/4685/13-а Верховний суд України дійшов висновку, що місцева рада незаконно прийняла рішення про відведення земельної ділянки, розташованої в акваторії водного об'єкта, які відповідно до ст. 5 Водного кодексу України віднесені до водних об'єктів загальнодержавного значення. Мотивувалося це тим, що розпорядження подібними водними об'єктами згідно із ст. 14 цього Кодексу належить до компетенції Кабінету Міністрів України. У цьому своєму рішенні Верховний Суд, по суті, ототожнив портову акваторію й землю під нею [121]. Якщо додержуватися такої логіки, то мова повинна йти не лише про те, що подібні ділянки перебувають у виключному розпорядженні Кабінету Міністрів України, а й про те, що відведення приватним суб'єктам цих ділянок у користування сьогодні є фактично неможливою, оскільки Уряд раніше вже передав усі портові акваторії у користування ДП «АМПУ» (державного підприємства «Адміністрація морських портів України»)

Як впливає із змісту постанови Вищого господарського суду України від 3 березня 2017 р. по справі за № 910/10646/16, розглядуваний спір стосувався законності рішення обласної державної адміністрації про передачу земельної ділянки, розташованої у портовій акваторії, у користування приватній особі. При цьому вказаний суд дійшов висновку, що таке рішення є законним, а питання про брак в облдержадміністрації повноважень на прийняття подібних рішень з огляду на їх наявність тільки у Кабінету Міністрів України навіть не було порушено [122].

З урахуванням вищезазначеного, а також відсутності законодавчої узгодженості й адміністративної вертикалі у цьому випадку і, як правило, браку скоординованості інтересів власників (користувачів) земельних ділянок

призводить до неефективного використання землі навколо акваторії порту. Приміром, нині існують земельні ділянки, які протягом тривалого періоду не освоюються згідно з цільовим призначенням, що скорочує площі земель такого порту й не забезпечує виконання перспективних планів його розвитку.

Нагадаємо, що межі акваторій усіх 13 портів сучасної України визначені відповідними рішеннями Кабінету Міністрів України. Проте станом на сьогодні жоден порт ще не має формально затверджених меж власних територій, що значно ускладнює застосування вказаного Закону, оскільки більшість його норм, що стосуються земельних відносин, побудовані з урахуванням факту наявності сформованих територій портів. У результаті зазначеного ускладнюється реалізація інвестиційних проектів з будівництва морських терміналів або окремих об'єктів портової інфраструктури загального користування й досягнення ДП «АМПУ» ще однієї з цілей згідно із цим Законом, що полягає в інтенсивному розвитку портової інфраструктури.

Наведемо ще один приклад недосконалості законодавства щодо врегулювання відносин використання земель морського транспорту. Так, до Ради з науково-правової експертизи при Інституті держави і права НАНУ надійшов лист від поважного правоохоронного органу країни з проханням надати науково-експертне роз'яснення щодо відповідності законодавству України набуття приватними юридичними особами права власності на підводні об'єкти у межах морських акваторій з метою отримання плати за їх використання. У листі замовника такої експертизи зазначається, що наказом Міністерства інфраструктури України від 24 липня 2015 р. за № 281 були внесені зміни до наказу від 27 травня 2013 р. за № 316 «Про портові збори», якими приватній юридичній особі по суті надано право справляти корабельний збір із суден, що входять в акваторію морського порту «Южний» для виконання вантажних операцій в операційних акваторіях, прилеглих до причалів №№ 18–22, власниками яких є ТОВ «Х» та ТОВ «У».

Як обґрунтування для проведення вищевказаних нормативних змін Міністерство інфраструктури України використало інформацію про те, що

зазначені операційні акваторії перебувають у недержавній власності і збудовані до набрання чинності Закону «Про морські порти України». До того ж за інформацією Реєстру гідротехнічних споруд морських портів України, розміщеному на офіційній інтернетсторінці Адміністрації морських портів України, зазначені товариства («Х» і «У») є балансоутримувачами ділянок акваторій, що включають гідротехнічні споруди у вигляді підводних котлованів, прилеглих до причалів №№ 18-22. А раз указані приватні організації нібито володіють підводними котлованами на праві власності, то Міністерство вважає, що вони вправі справляти на свою користь корабельний збір із суден, які заходять у порт над цими підводними котлованами. У зв'язку із цим замовник експертизи просив надати науково-експертний висновок з питання, чи є ТОВ «Х» і ТОВ «У» власниками операційних акваторій причалів у морському порту «Южний».

У перебігу вивчення наданих замовником експертизи документів і матеріалів встановлено, що ТОВ «Х» і ТОВ «У» дійсно є власниками деяких портових споруд на наземній частині території морського порту «Южний», зокрема, єдиного майнового комплексу з перевантаження і зберігання навалочних вантажів на причалах № 18, комплексу з перевантаження генеральних пакетованих, контейнеризованих, палетизованих вантажів на причалах № 21, № 22 і комплексу з перевантаження і зберігання навалочних вантажів на причалах № 21-23. У зв'язку з дефіцитом коштів Державного бюджету зазначені юридичні особи у 2007–2008 роках за власні гроші здійснили комплекс робіт, у результаті яких, на їх думку, ними були створені нові об'єкти нерухомого майна, що безпосередньо прилягають до належних їм на праві власності вищезазначених об'єктів і є їх власністю. Такими новоствореними об'єктами ці юридичні особи вважають гідротехнічні споруди у виді прилеглих до причалів № 18, № 21 і № 22 підводних котлованів, утворених для безпечного підходу, маневрування і стоянки суден. Це примусило ТОВ «Х» і ТОВ «У» звернутися до Міністерства інфраструктури

України з клопотанням про надання їм компенсації витрат, понесених при спорудженні в 2007–2008 році названих об’єктів.

Міністерство інфраструктури України 24 липня 2015 р. видало наказ № 281 про внесення змін до свого наказу від 27 травня 2013 р. за № 316 «Про портові збори», яким було затверджено Порядок справляння й розмірів ставок портових зборів. Зокрема, згідно з Додатком 2 до цього правового акта цим приватним юридичним особам надавалося право на отримання корабельного збору із суден, що входять в акваторію морського порту «Южний» для виконання вантажних операцій в операційних акваторіях, прилеглих до причалів №№ 18–22.

Рада з науково-правової експертизи при Інституті держави і права НАНУ надала такий висновок:

1) операційна акваторія причалу (причалів) є складовою частиною акваторії морського порту (портової акваторії), тобто частиною водного об’єкта, й не може бути гідротехнічною спорудою, оскільки не відповідає встановленим законодавством критеріям останньої. Отже, ТОВ «Х» і ТОВ «У» не є й не можуть бути власниками операційної акваторії причалів, розташованих на території морського порту «Южний»;

2) усі створені ТОВ «Х» і ТОВ «У» підводні котловани, прилеглі до розташованих на території морського порту «Южний» причалів №№ 18–22, не є окремими об’єктами нерухомого майна, а становлять собою земельні поліпшення дна Аджалицького лиману й відповідно, виступають складовою частиною дна акваторії морського порту «Южний» як природного об’єкта, який належить державі на праві власності;

3) землі водного фонду, які є дном акваторій морських портів (портових акваторій), перебувають у виключній власності держави й не можуть надаватись у приватну власність фізичним і юридичним особам;

4) створені ТОВ «Х» і ТОВ «У» підводні котловани, прилеглі до розташованих на території морського порту «Южний» причалів №№ 18–22, не є й не можуть перебувати у приватній власності цих юридичних осіб [123].

У зв'язку з викладеним експертною радою було зазначено, що правовий режим земель водного фонду, у тому числі й земель дна акваторій морських портів, регулюється статтями 13, 14 і 142 та деякими іншими Конституції України і ст. 84 ЗК України. Згідно із ст. 14 Основного Закону України право власності на землю гарантується. Воно набувається й реалізується громадянами, юридичними особами й державою виключно відповідно до закону, яким є ЗК України. За ст. 84 цього Кодексу у державній власності перебувають усі землі України, крім земель комунальної і приватної власності. Причому ч. 4 цієї статті чітко встановлює, що до земель державної власності, які не можуть передаватись у приватну власність, належать усі землі водного фонду, крім випадків, визначених цим ЗК України. Єдиний випадок, коли землі водного фонду можуть набуватись у приватну власність, передбачено у ст. 59 цього Кодексу, відповідно до її ч. 2 громадянам і юридичним особам за рішенням органів виконавчої влади або органів місцевого самоврядування можуть безоплатно передаватись у власність замкнені природні водойми загальною площею до 3 гектарів. Як бачимо, закон дозволяє набуття у приватну власність лише тих земель водного фонду, на яких розташовані замкнені природні водойми (ставки, озера тощо) загальною площею не більше 3-х гектарів. Цілком очевидно, що до таких природних водойм не можна віднести Аджалицький лиман. Тому всі землі водного фонду, які є дном акваторій морських портів (портових акваторій), перебувають у виключній власності держави й не можуть надаватись у приватну власність фізичним і юридичним особам.

Однак до ЗК України були внесені доповнення, які поширили дію норм земельного права також на ділянки, покриті водною поверхнею. Зокрема, Законом від 6 вересня 2012 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розмежування земель державної та комунальної власності» ч. 8 ст. 122 цього Кодексу була викладена у редакції, якою дозволялася передача земельних ділянок дна територіального моря із земель державної власності в іншу власність або у користування. Крім того, таку передачу так званих

підводних земельних ділянок фізичним і юридичним особам віднесено до виключної компетенції Кабінету Міністрів України. Отже, вперше в історії земельного законодавства України термін «земельна ділянка» було застосовано не тільки до частини земної поверхні, а й до частини морського дна. При цьому законодавець не вніс пов'язані з таким нововведенням зміни до інших норм земельного законодавства, як і не уточнив дефініцію поняття «земельна ділянка», надану у ст. 79 ЗК України. Адже відповідно до неї земельна ділянка – це частина земної поверхні з установленими межами, певним місцем розташування, з визначеними щодо неї правами.

Як бачимо, чинне земельне законодавство України ґрунтується на положенні, що в Україні земельні ділянки можуть створюватися (відводитися) тільки на земній поверхні. А ось на землях водного фонду, покритих водою, земельні ділянки відводитися не можуть, оскільки вони не є частиною земної поверхні.

На підтвердження цього факту слід навести постанову Кабінету Міністрів України, прийняту на виконання положень ЗК України, щодо використання й охорони земель водного фонду, вкритих водами. Таким документом є прийнята відповідно до п. 7 ст. 14 Водного кодексу України постанова Уряду від 12 липня 2005 р. за № 557 «Про затвердження Порядку видачі дозволів на проведення робіт на землях водного фонду». Цей правовий акт регламентує порядок отримання дозволів на виконання будівельних і днопоглиблювальних робіт, видобування піску і гравію, прокладання кабелів, трубопроводів та інших комунікацій на землях водного фонду особами, яким землі останнього не належать і не можуть належати на будь-якому праві. Причому з цієї постанови випливає, що виконання зазначених у ній робіт на землях водного фонду (зокрема, днопоглиблювальних) не призводить до створення нового об'єкта нерухомого майна. А тому створені у результаті виконання днопоглиблювальних робіт підводні котловани не є окремими об'єктами нерухомого майна, отже, у приватних осіб не можуть виникати будь-які речові права на них, включаючи і право власності.

### ***Висновки до розділу 1***

1. Правовий режим земель морського транспорту необхідно розглядати як установлені правовими нормами права й обов'язки землекористувачів щодо наданої земельної ділянки, як особливий порядок управління, використання й охорони земель морського транспорту, метою яких є забезпечення належного функціонування системи морського транспорту й недопущення погіршення стану довкілля.

2. Для земель морського транспорту характерні відповідні ознаки, а саме: (а) юридична природа – як різновид (підкатегорія) земель промисловості, транспорту, зв'язку, оборони та іншого призначення; (б) спрямованість, тобто гарантування сталого розвитку транспортної галузі народного господарства держави з метою забезпечення оборони, безпеки й територіальної цілісності держави; (в) цільове несільськогосподарське призначення; (г) функціональне призначення, тобто використання земель як просторової бази, місця розміщення й (або) експлуатації певної інфраструктури, призначеної для цих цілей; (д) суб'єктний склад, що охоплює господарюючих суб'єктів – фізичних і юридичних осіб; (е) спеціальний об'єктний склад, до якого входять об'єкти, для розміщення чи експлуатації яких надаються землі морського транспорту, перелік яких визначено галузевим законодавством України; (є) спеціальний режим використання й охорони земель морського транспорту.

3. Землі морського транспорту – це землі, передані у власність або надані у користування визначеним законом суб'єктам морського транспорту для розміщення, будівництва, експлуатації, використання й належного функціонування його об'єктів, а також призначені для забезпечення діяльності господарюючих суб'єктів (фізичних і юридичних осіб) у транспортній сфері.

4. Об'єкти, що розміщуються на землях морського транспорту, можна поділити на дві самостійні частини. До першої слід віднести об'єкти, що безпосередньо використовуються користувачами цим транспортом, до другої – елементи інфраструктури порту, які забезпечують діяльність, пов'язану з

ремонт і підготовкою морських суден та їх користувачів, виконують соціально-культурні, побутові й технічні вимоги.

5. Обмеження можливості створення штучних земельних ділянок виключно акваторіями морських портів є недоцільним. У зв'язку із цим запропоновано уніфікувати положення ст. 4 Водного кодексу України і виключити п. «г» ч. 1 ст. 58 ЗК України, яким зазначені земельні ділянки у межах акваторій морських портів віднесено до земель водного фонду.

6. Штучно створену земельну ділянку слід визначати як частину земної поверхні з установленими межами, певним місцем розташування, з установленими щодо неї правами, створену (наміту, насипану чи створену із застосуванням інших технологій) на об'єкті водного фонду.

7. Штучні земельні ділянки можуть бути диференційовані за способом їх створення, а саме: (а) шляхом наміву ґрунту, (б) відсипання ґрунту, (в) використанням інших технологій. У результаті діяльності з наміву земельних ділянок у морських портах створюється певний об'єкт нерухомості. Це може бути споруда, яка є частиною майнового комплексу порту, а може бути й частиною суші, території міста.

8. Правовий статус штучно створеної земельної ділянки є унікальним і вимагає більш чіткого правового регулювання, ніж це зроблено у чинному законодавстві. На сьогодні необхідна чітка позиція законодавця щодо статусу такої земельної ділянки, стадій її створення, особливостей використання й охорони. Є потреба у прийнятті спеціального закону, який більш детально врегулював би способи створення таких ділянок, будь-то шляхом наміву, відсипання ґрунту або використання інших технологій. Усе це дозволить суб'єктам, заінтересованим у створенні штучних земельних ділянок, ефективно використовувати землю, дно й акваторію водного об'єкта для зведення таких об'єктів.

Не можна стверджувати, що саме по собі створення штучної земельної ділянки може бути її цільовим призначенням на підставі чинних нормативно-правових актів. Якщо антропогенна ділянка вже створена (наміта, насипана

тощо), цільове призначення має визначатися залежно від подальшого характеру її використання (наразі це виключно з метою забезпечення діяльності морських портів). У той же час доречним є розгляд можливостей створення штучної земельної ділянки, що примикає до земельної ділянки природної. Доцільно встановити цільове призначення першої з урахуванням призначення прилеглої до неї другої якщо штучно створена земельна ділянка використовується з тією ж метою, що і природна. Адже за рахунок насипних чи наливних площ збільшується й загальна площа природної земельної ділянки.

9. Морський порт належить розглядати як сукупність об'єктів портової інфраструктури, розміщених на певній території й акваторії, які обладнані для здійснення господарської діяльності, а саме: для надання послуг з обслуговування суден, пасажирів, для здійснення операцій з вантажами, в тому числі проведення вантажно-розвантажувальних робіт та для отримання інших послуг, передбачених законодавством. До складу морського порту входять територія й акваторія морського порту, морські термінали, й об'єкти портової інфраструктури.

10. Під територією морського порту необхідно розуміти частину сухопутної території з окресленими межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки, які знаходяться у межах морського порту і призначені для розміщення портової інфраструктури.

11. Акваторію морського порту потрібно тлумачити як частину моря (крім суднового ходу) яка призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден і яка знаходиться у межах морського порту.

12. Класифікація використання земель морського транспорту за правовим титулом становить собою їх використання (а) на праві власності; (б) на праві постійного землекористування; (в) на праві оренди; (г) на умовах концесії.

Строки користування такими землями поділяються на постійний, тобто без визначення строку, що відповідає ст. 92 ЗК України й тимчасовий, тобто з визначенням конкретного строку користування ними (оренда, концесія). Існує

оплатне й безоплатне користування землями морського транспорту. Суб'єктами права на землекористування є громадяни України, особи без громадянства, іноземці, юридичні особи України й іноземні юридичні особи.

За функціональним призначенням об'єктів, які знаходяться на земельній ділянці, відповідно землі морського транспорту використовуються (а) для потреб функціонування об'єктів, що безпосередньо використовуються користувачами морського транспорту для здійснення його експлуатації і (б) для потреб розміщення інфраструктури, яка обслуговує морський транспорт.

За формою власності землі морського транспорту можна поділити на землі власності (а) державної, (б) комунальної, (в) приватної.

13. Недоліком Закону «Про морські порти України» слід визнати явний брак у ньому норм, що стосуються врахування права власності на землю територіальних громад й органів місцевого самоврядування при визначенні кількості, розмірів, місця розташування та меж морського порту (міських, районних, обласних тощо – залежно від підпорядкування території самого морського порту). Зважаючи на невиправдане позбавлення цим Законом конституційних прав територіальних громад, пропонуємо внести зміни до п. 2 ст. 8 «Межі морського порту» цього Закону й викласти згаданий пункт у більш зрозумілій редакції: «Межі території морського порту визначає і змінює Кабінет Міністрів України за попереднім погодженням з органами місцевого самоврядування із урахуванням положень Земельного кодексу України».

## РОЗДІЛ 2. ПРАВОВІ ФОРМИ ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

### *2.1. Правовідносини у сфері використання земель морського транспорту*

Традиційно, правовідносини розглядають, як суспільні відносини, врегульовані нормами права, учасники яких мають взаємні права та обов'язки [124, с. 48]. У загальній теорії права правові відносини тлумачаться, як суспільні відносини, які є юридичним виразом фактичних відносин, де одна сторона на основі правових норм вимагає від іншої сторони виконання певних дій або утримання від них, а інша сторона повинна виконати ці вимоги, що охороняються державою [125, с. 335].

На думку А.І. Бобильова, під правовідносинами необхідно розуміти врегульовані нормами права суспільні відносини, що виникають між людьми, з приводу конкретного об'єкта на підставі відповідного юридичного факту і надають їх учасникам взаємозумовлені права та обов'язки [126, с. 15].

Позиція С.С. Алексєєва у цьому питанні полягає в тому, що правовідносини вчений розглядає, як індивідуальний зв'язок між особами, що виникає на основі права, який характеризується наявністю суб'єктивних юридичних прав і обов'язків та підтримується (гарантується) державним примусом [127, с. 328].

Своєю чергою, земельні правовідносини - це суспільні відносини у галузі управління, використання та охорони земель, врегульовані нормами права, що складаються у взаємному зв'язку суб'єктивних прав і юридичних обов'язків його учасників [124, с. 48]. Як слушно підкреслював Г.О. Аксеньюк, відмінність земельних правовідносин від будь-яких інших суспільних відносин визначається економічною природою землі, а також її функціональністю у розвитку народного господарства країни та своєрідністю як об'єкта права власності. Так, вчений виділяв два види земельних

правовідносин. До першого виду Г.О. Аксеньюнок відносив відносини власності (відносини щодо розпорядження та управління земельним фондом). До другої групи, на його думку, необхідно віднести відносини у галузі користування землею [128, с. 23].

В.В. Носік визначає земельні відносини, врегульовані нормами та методами земельного, приватного, публічного права суспільні відносини, що виникають між суб'єктами у процесі здійснення права власності на землю Українського народу, державного і самоврядного регулювання земельних відносин, виконання заходів з охорони і раціонального використання землі, як основного національного багатства, а також захисту суб'єктивних земельних прав та законних інтересів громадян, юридичних осіб, територіальних громад, держави [17, с. 154].

Відповідно до ч. 1 ст. 2 Земельного кодексу України земельні відносини – це суспільні відносини щодо володіння, користування і розпорядження землею. Необхідно підкреслити, що такий підхід законодавця щодо визначення земельних відносин у зазначеній нормі, критикується у науковій літературі. Так, вважається, що закон фактично обмежує коло земельних відносин лише відносинами власності на землю [52, с. 52]. Як підкреслює С. В. Хомінець: «Ця норма видається недостатньо повною, оскільки на практиці предмет земельного права складають не тільки відносини у сфері приналежності землі в Україні» [129, с. 40].

Окрім того, необхідно погодитися із думкою В.І. Андрейцева, що законодавче регулювання земельних відносин є не тільки невдалим, але й некоректним і неповним, що звужує межі, зміст розуміння їх, позбавляє можливостей їхнього адекватного і реального втілення, оскільки воно може бути застосовано тільки щодо однієї групи відносин – тобто відносин права власності на землю [130, с. 47].

Як зазначає В.М. Єрмоленко, до предмета правового регулювання земельного законодавства необхідно включити такі види земельних відносин,

як відносини земельного обігу та відносини щодо відтворення та охорони земель [131, с. 71].

Позиція П. Ф. Кулинича в цьому питанні полягає в тому, що важливим видом земельних відносин є суспільні відносини щодо управління землями, яке включає функції моніторингу, планування використання земель, контролю у сфері їх використання та охорони, земельного кадастру, землеустрою тощо. Тому, на думку вченого, уявляється невиправданим не включення цього виду земельних відносин у нормативне визначення їх поняття. Також, П. Ф. Кулинич підкреслює, що уявляється невиправданим й не включення у визначення поняття земельних відносин й відносин щодо охорони та відтворення земель [14, с. 55].

При цьому, законодавче визначення земельних відносин позбавлено таких надзвичайно важливих елементів – суб'єктного та об'єктного складу, що вказують на форму права власності, власників на конкретні землі, категорії земель і земельні ділянки, особливості правосуб'єктності та специфіку змісту правовідносин. Як слушно зазначає В. І. Андрейцев, беззмістовне визначення земельних правовідносин утрачає своє методологічне значення та практичне застосування, а викривлене, підмінне визначення змісту, що наразі зафіксовано у ст. 2 ЗКУ, ревізує реальний стан земельних правовідносин, що особливо може позначатися, на думку вченого, на хибності правозастосовної практики [130, с. 47].

Утім, важлива фрагментарна частина системи земельних правовідносин, це земельні правовідносини власності, які за формою їхнього правового регулювання можуть розглядатися як інститут земельного права, як галузь права, науки або навчальної дисципліни, оскільки їм притаманна однорідність, в яких реалізується повноваження власників щодо володіння, користування та розпорядження земельними ділянками, категоріями земель і землею як територією, субстанцією держави Україна [130, с. 49].

Отже, вважаємо, що слід більш детально розглянути складові володіння, користування та розпорядження землями морського транспорту. Повноваження

«володіння землею» передбачає право фактичного панування над певною земельною ділянкою, що має юридичне значення. Таке володіння є законним (титульним) [8]. Це право може належати як власнику земельної ділянки, так й особі, якій передано земельну ділянку власником на основі договору. Таке право має специфічні особливості, на відміну від володіння іншими (неприродними) об'єктами: не відокремленість землі від навколишнього природного середовища, неможливість вилучення чи перенесення землі.

Підставою для виникнення законного володіння є договірні відносини (наприклад, договори купівлі-продажу, оренди земельної ділянки тощо), адміністративні акти (про передачу земельної ділянки з державної у комунальну власність, із державної у приватну власність), закон. Воно фіксується у встановлених законом документах, що надають цю правомочність та суб'єктно-об'єктний зв'язок. При передачі земельної ділянки у користування іншій особі (наприклад, за договором оренди) власник не втрачає права володіння, він лише перестає його здійснювати, зберігаючи можливість мати земельну ділянку у своєму господарстві, у складі майна. Тобто і власник, і користувач земельної ділянки мають право за законом на витребування її з чужого незаконного володіння. Володіння без будь-яких правових підстав є незаконним і характеризується як самовільне зайняття земельної ділянки. Поняття «незаконне володіння» може застосовуватись лише до фактичного володіння і це передбачає настання негативних наслідків для володільця.

Правомочність «користування» передбачає право особи задовольняти за допомогою землі свої потреби шляхом здійснення господарського та іншого безпосереднього використання земельної ділянки з метою отримання доходів та інших благ матеріального й нематеріального характеру від її корисних властивостей. Користування земельною ділянкою – це не лише право, а й обов'язок землекористувача. При цьому, землекористувач повинен забезпечувати використання землі за цільовим призначенням, способом, що не погіршує якісний склад земель. Це повноваження може реалізовуватися власником як самотійно, так і шляхом його передачі іншій особі (наприклад, за

договором оренди, суборенди, емфітевзису чи суперфіцію). У разі невиконання означеного обов'язку для землекористувача настають негативні наслідки.

Користування земельною ділянкою для розміщення об'єктів морського транспорту передбачає її раціональне використання та охорону, що впливає із загальних положень права землекористування, а тому ці повноваження не можна не включати до складу земельних правовідносин. Реалізація повноважень щодо використання та охорони земель морського транспорту можлива за наявності усього комплексу заходів, що здійснюються для досягнення цієї мети (планування використання зазначених земель, їх моніторинг, ведення державного земельного кадастру, землеустрою, екологічної експертизи тощо).

Використання земель, як вже зазначалось, має бути раціональним, що передбачає взаємозв'язок досягнення необхідного ефекту, який отримано від господарської експлуатації землі при мінімальних витратах з одночасним її збереженням і покращенням у процесі використання.

Розпорядження землею — це основна правомочність, яка в повному обсязі може належати лише її власникові й не може бути повністю передана іншій особі без зміни самого суб'єкта права власності. Ця правомочність являє собою правомочність суб'єкта земельних правовідносин учиняти дії, які спрямовані на зміну юридичного статусу, економічного призначення або стану земельних ділянок, визначення їх юридичної долі, тобто можливості передавати земельні ділянки у власність через здійснення правочинів продажу, дарування, застави, заповіту тощо, що регламентується статтями 81 – 90 ЗК України.

Розпорядження земельною ділянкою передбачає припинення права власності на неї за бажанням чи згодою самого власника. Однак смерть, припинення діяльності або вилучення земельної ділянки, у зв'язку з порушеннями власником чи користувачем умов, порядку використання тощо, при реалізації повноважень стосовно володіння та користування земельною ділянкою не можна віднести до повноважень розпорядження, оскільки у цьому разі відсутнє вільне волевиявлення особи.

Земельні правовідносини, що виникають з приводу права власності на землі, становлять матеріально-правову основу земельних відносин та виражають їх статику і динаміку. Це сукупність уже набутих (легалізованих) правомочностей щодо конкретних земельних ділянок.

У своїй сукупності повноваження щодо володіння, користування та розпорядження землею становлять зміст права власності, які мають свої особливості у кожній формі власності на землю (державній, комунальній, приватній).

Повноваження щодо володіння і користування землею становлять зміст права землекористування. Ці повноваження мають постійні користувачі земельними ділянками державної або комунальної власності, тимчасові землекористувачі на основі строкового платного користування та ін. Землекористувач у процесі використання земельної ділянки, самостійно здійснюючи ці повноваження, повинен раціонально використовувати земельну ділянку, здійснювати заходи щодо її відтворення та охорони.

Крім цього, необхідно підкреслити, що земельні правовідносини мають специфічні особливості залежно від цільового призначення земель. Так, відповідно до статті 19 ЗК України, землі в Україні за цільовим призначенням поділяються на відповідні категорії: землі сільськогосподарського призначення; землі житлової та громадської забудови; землі природно-заповідного та іншого природоохоронного призначення; землі оздоровчого призначення; рекреаційного призначення; історико-культурного призначення; землі лісгосподарського призначення; водного фонду; промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення.

Користування землями кожної із зазначених категорій регулюється як загальними, так і спеціальними нормами земельного права, які враховують соціально-економічну та екологічну специфіку земель кожної категорії. Причому частка спеціальних норм земельного права у регулюванні суспільних відносин щодо використання земель різних категорій є досить значною [132].

У межах кожної категорії земель можуть існувати специфічні правовідносини, які істотно відрізняються від правовідносин, що поширюються на всі землі відповідної категорії. Поділ земель на категорії передбачає встановлення вимог щодо цільового використання земель, при дотриманні яких реалізується основне із завдань земельного законодавства, а саме раціональне використання та охорона земель.

Земельні правовідносини з приводу використання земель морського транспорту, характеризуються широким спектром повноважень, які мають його учасники, і не зводяться лише до повноважень права власності на ці землі та землекористування, а підлягають більш широкому тлумаченню.

Відносинам, які виникають у сфері використання земель морського транспорту, що врегульовані земельно-правовими нормами, притаманні такі ж саме ознаки, які визначають й інші види земельних правовідносин. Так, до структури складу правовідносин щодо використання земель морського транспорту входять такі головні елементи: об'єкти, суб'єкти, зміст.

Відповідно до ч. 3 ст. 2 Земельного кодексу України об'єктами земельних відносин є землі в межах території України, земельні ділянки та права на них, у тому числі на земельні частки (паї).

В юридичній літературі підкреслюється, що об'єктом правовідносин щодо використання землі завжди є індивідуально визначена земельна ділянка. Земельна ділянка не може стати об'єктом конкретного виду земельних правовідносин до тих пір, поки вона не позначена індивідуально її визначеною частиною, розміром та місцем розташування [37, с. 133].

В.І. Андрейцев зазначає, що в юридичному значенні земельна ділянка може розглядатися як територіально-просторова, індивідуально-визначена і юридично відособлена поверхнева частина (разом з ґрунтовим покривом) відповідної категорії земель, межі якої встановлені на місцевості й зафіксовані у земельно-правових документах, що посвідчують її належність на відповідному юридичному титулі власникам або користувачам для її цільового використання, як операційної бази, засобу, умови і джерела життєдіяльності й

задоволення матеріальних, соціальних, екологічних, духовних та інших потреб та інтересів особи [132, с. 16].

Приміром, А. М. Мірошниченко розрізняє поняття земельної ділянки, як об'єкта правовідносин, у вузькому (землевпорядному) розумінні, при якому вона розглядається як ділянка з чітко встановленими межами, кадастровим номером тощо. А також у широкому розумінні, при якому земельна ділянка розглядається як будь-яка частина земної поверхні, що може бути індивідуалізована [49, с. 28].

Отже, можна вважати, що об'єктом правовідносин у сфері використання земель морського транспорту виступають землі морського транспорту, а саме земельні ділянки, що відносяться до категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, із відповідним цільовим призначенням, визначеним на підставі документації із землеустрою у встановленому законодавством порядку.

Відповідно до ч. 2 ст. 2 Земельного кодексу України суб'єктами земельних відносин є громадяни, юридичні особи, органи місцевого самоврядування та органи державної влади.

Законодавство України не визначає суб'єктного складу правовідносин щодо використання земель морського транспорту. Таким чином, у даному випадку, необхідно виходити із загальнотеоретичного визначення суб'єктів у галузі земельного права.

Як підкреслює М.Ю. Покальчук, на сьогодні у теорії права існують дві загальні тенденції щодо розуміння суб'єктів права: у першому значенні поняття «суб'єкт права» та «суб'єкт правовідносин» не розділяються; у другому – виокремлюються ці дві категорії [133, с. 186].

Зазвичай, під суб'єктом права розуміють учасників правовідносин, які мають суб'єктивні права і юридичні обов'язки [134, с. 192].

С.С. Алексєєв з цього приводу стверджує, що суб'єкту права притаманні дві головні ознаки. Перша полягає в тому, що це особа – учасник суспільних відносин, яка за своїми властивостями фактично може бути носієм

суб'єктивних юридичних прав та обов'язків. Вона повинна володіти: зовнішньою відокремленістю; персоніфікованістю; здатністю виробляти, виражати та виконувати персоніфіковану волю. Друга ознака полягає в тому, що це особа, яка дійсно здатна брати участь у правовідносинах, набула властивостей суб'єкта права через юридичні норми [135, с. 379].

З погляду С.Л. Лисенкова, суб'єкти права – це учасники правових відносин, які мають взаємні суб'єктивні права та юридичні обов'язки. Такими є індивіди або організації, які відповідно до норм права наділені правосуб'єктністю, тобто передбаченою нормами права здатністю бути учасником правовідносин [136, с. 214].

О.Ф. Скакун, досліджуючи суб'єктів правовідносин, підкреслює, що ними є суб'єкти права, тобто особи, що мають правосуб'єктність. Тобто, суб'єкти правовідносин – це індивідуальні чи колективні суб'єкти права, які використовують свою правосуб'єктність у конкретних правовідносинах, виступаючи реалізаторами конкретних юридичних прав і обов'язків, повноважень і юридичної відповідальності [137, с. 375].

З цього приводу І.В. Ігнатенко зазначає, що суб'єкт правовідносин це індивідуально визначений суб'єкт права, який реалізує свою правосуб'єктність у частині реалізації конкретних прав і свобод та обов'язків у конкретних правовідносинах. Водночас, на її думку, слід мати на увазі, що не будь-який суб'єкт права є суб'єктом того чи іншого конкретного правовідношення. Отже, як підкреслює вчений, поняття «суб'єкт права» є загальним і первинним, а поняття «суб'єкт правовідносин» є конкретним і вторинним [64, с. 128].

Отже, суб'єктами земельних правовідносин вважаються такі учасники суспільних відносин, які наділені чинним законодавством земельними правами та обов'язками, достатніми для участі в тих чи інших правовідносинах. Відповідно до Конституції України та Земельного кодексу України суб'єктами земельних правовідносин можуть бути: фізичні особи, а саме: громадяни, іноземні громадяни та особи без громадянства. Юридичні особи - засновані громадянами України або юридичними особами України та іноземні.

Суб'єктами земельних правовідносин можуть бути територіальні громади, які реалізують свої правомочності безпосередньо або через органи місцевого самоврядування і держави (Україна та іноземні держави реалізують свої земельні правомочності через відповідні органи державної влади). Особливим суб'єктом земельних правовідносин виступає Український народ [52, с. 56].

Спираючись на викладене, робимо висновок, що суб'єктами правовідносин у сфері використання земель морського транспорту, виступають учасники суспільних відносин, які наділені визначеними земельним законодавством правами та щодо яких встановлені відповідні земельні обов'язки, які є достатніми для участі у правовідносинах з приводу використання земель морського транспорту.

Таким чином, можна стверджувати, що правовідносини у сфері використання земель морського транспорту – це суспільні відносини, що формуються та виникають за участю відповідних суб'єктів, які відносяться до морського транспорту або забезпечують його діяльність, щодо володіння, користування, розпорядження землею, раціонального використання та охорони земельних ділянок, які віднесені до земель морського транспорту і виникають, змінюються та припиняються з приписами земельного права.

## ***2.2. Право постійного користування та право власності на землі морського транспорту***

Згідно з чинним земельним законодавством використання земель здійснюється як власниками земельних ділянок, так і землекористувачами, у тому числі постійними. Право постійного користування земельною ділянкою є усталеним у вітчизняному законодавстві, адже за радянських часів саме воно виступало головною формою застосування земельних ресурсів і за своїм характером було повністю публічно-правовим [52, с. 160]. Проведення земельної реформи, перехід до ринкових умов господарювання на землі, законодавче закріплення багатоманітності форм землекористування й

розширення можливостей використання землі на підставі права власності й оренди істотно звузили сферу застосування права постійного користування.

Це право в оновленому вигляді закріплено в чинному ЗК України й застосовується в царині регулювання земельних відносин. Правові приписи, присвячені регламентації відносин щодо використання землі, зосереджені у гл. 15 ЗК України. Водночас сфера поширення права постійного користування суттєво обмежена: воно може здійснюватися лише на землях, що належать до державної або комунальної власності, і стосується лише певної категорії суб'єктів.

У першому розділі роботи було з'ясовано, що основні об'єкти, які забезпечують діяльність морського транспорту – морські порти, є державними установами. З огляду на вимоги ст. 92 ЗК України для їх функціонування відповідні земельні ділянки передаються, як правило, на праві постійного користування. За таких умов органи державної влади й місцеві ради, як суб'єкти публічного права, здійснюють тільки розпорядження землями морського транспорту, які знаходяться в державній або комунальній власності. Правомочності володіння й користування землею належать суб'єктові, який має права на земельну ділянку, похідні від права власності, а саме згадані права постійного користування або право оренди. ЗК України у ст. 92 визначив постійне користування як право володіння й користування без установлення строку земельною ділянкою, що перебуває в державній або комунальній власності,.

Незважаючи на те, що це право в законодавчому порядку закріплюється терміном «землекористування», його зміст охоплює і право володіння земельною ділянкою. Включення до складу права землекористування також права землеволодіння визначається специфікою земельної ділянки як об'єкта права, яким неможливо реально користуватися без володіння ним у правовому змісті. Більше того, право володіння земельною ділянкою в переважній більшості випадків становить необхідну передумову правомірного користування ним у значенні використання її корисних властивостей [138].

Як вважають О.О. Погрібний та І.І. Каракаш, юридичне значення права постійного землекористування полягає в тому, що ним виключається можливість виникнення так званої подвійної власності держави або територіальної громади, їх підприємств, установ та організацій [54, с. 140]. Власником майна державних чи комунальних підприємств, установ, організацій залишається держава або територіальна громада, адже ще за часів римського права утвердився постулат: у однієї речі може бути лише один власник [139, с. 102-111]. На думку В.С. Щербини, обсяг повноважень державного підприємства щодо державного майна в будь-якому разі має бути меншим, аніж у держави-власника, адже встановлення йому обсягу повноважень, належних державі як власнику, фактично означало б втрату державою контролю над своєю власністю, а можливо, і втрату самого права власності на ввірене підприємству майно [140, с. 260-261].

Іншу позицію займає А. М. Мірошніченко, стверджуючи, що чинний ЗК України хоча й не передбачає можливості для державних і комунальних підприємств володіти земельними ділянками на праві власності, він не містить також і прямої заборони цього, а тому набуття земельних ділянок у власність відповідно до закону (цивільного законодавство про правочини) цілком можливе [74, с. 222-223].

В.І. Андрейцев обґрунтовано вважає, що постійне землекористування є делегованим правом власника земель державної або комунальної власності відповідним постійним землекористувачам на здійснення без обмеження певним терміном повноважень володіння й користування на титулі права постійного користування юридично і фізично відособленими земельними ділянками згідно з їх цільовим використанням [8, с. 96].

Як зауважує І.І. Каракаш, незважаючи на те, що це право в законодавчому порядку позначається як «землекористування», його зміст охоплює і право володіння земельною ділянкою [13, с. 50]. Держава чи територіальна громада, передаючи земельні ділянки тим чи іншим суб'єктам у постійне користування, надає їм у встановленому обсязі і право володіння й

користування ними. Право розпорядження земельною ділянкою в такому випадку залишається за власником, тобто державою або територіальною громадою.

Сутність права постійного користування полягає в можливості використовувати земельну ділянку без установлення конкретного терміну. Цим постійне користування землями морського транспорту відрізняється від тимчасового користування земельною ділянкою. З урахуванням того, що мережа об'єктів морського транспорту на території України за минулі кілька десятиліть практично сформувалася й успішно функціонує, характеризуючись стабільністю, вона не може щорічно трансформуватись. Характер об'єктів, розміщення яких забезпечують землі морського транспорту, припускає постійне використання останніх. Не встановлений заздалегідь строк права постійного землекористування надає певної сталості цьому виду землекористування й підвищує ступінь стабільності правомочностей землекористувача. Крім того, якщо орендарі земель морського транспорту сплачують орендну плату за користування земельною ділянкою, постійні користувачі сплачують земельний податок, розмір якого зазвичай нижче розміру орендної плати. Також постійне користування землями морського транспорту, на відміну від оренди, здійснюється, не на договірній основі.

Праву постійного користування землями морського транспорту як відмінному від правового титулу права власності притаманні свої ознаки, серед яких: (а) вузьке коло підстав набуття цього права; (б) можливість його виникнення виключно на базі державної або комунальної власності на землі; (в) обмежене законом коло суб'єктів цих правовідносин; (г) виникнення правовідносин постійного користування в порядку надання або вилучення й наступного надання земельних ділянок на невизначений термін; (д) відносно менша стабільність відносин землекористування; (е) компенсаційний характер таких правовідносин для їх суб'єктів, що зобов'язує останніх вносити плату за землю в установленому законом порядку; (г) припинення можливе з обмеженого кола підстав, визначених законом.

Як бачимо, наведені особливості цього права зумовлені цілями надання земель морського транспорту в користування, умовами останнього, правами й обов'язками землекористувачів, що відбивається на змісті права постійного землекористування. Вважаємо за потрібне, перш за все окреслити коло суб'єктів і назвати об'єкти права користування землями морського транспорту.

Об'єктом земельних відносин завжди виступає юридична категорія, яка відзеркалює найбільш характерні юридично значущі ознаки того чи іншого об'єкта природи. Коли йдеться про землю як об'єкт земельних відносин, мається на увазі земля не в її природному стані, а земля, стосовно якої встановлено правовий режим, у силу чого вона стає об'єктом права й об'єктом таких правовідносин.

Чинне земельне законодавство України оперує узагальненою категорією – «земельні ділянки» – як найбільш деталізованою частиною різних категорій земель, які з позицій конкретних земельних правовідносин виступають об'єктами, на які спрямовується інтерес певної фізичної або юридичної особи, стосовно яких установлюється їх земельна правосуб'єктність і оформлюється відповідний юридичний титул – право власності чи право землекористування.

Отже, об'єктом права постійного користування служить земельна ділянка. Чинне законодавство про землю, на жаль, не надає визначення земельної ділянки як об'єкта земельних правовідносин, у тому числі відносин щодо її використання на титулі права користування. Стаття 79 ЗК України розглядає земельну ділянку лише в аспекті об'єкта права власності як частину земельної поверхні з установленними межами, з визначеними щодо неї правами. Зважаючи на те, що юридичний титул права землекористування є похідним від права власності, ознаки земельної ділянки як об'єкта права власності можна віднести й до земельної ділянки як об'єкта права постійного користування. Це має особливе значення для використання земельних ділянок морського транспорту, які не підлягають передачі в приватну власність у силу їх особливої цінності або призначення для забезпечення публічних інтересів.

Статтею 150 ЗК України встановлюються гарантії для збереження цільового призначення особливо цінних земель. У ч. 2 цієї статті зазначається, що земельні ділянки особливо цінних земель, що перебувають у державній або комунальній власності, можуть вилучатися (викуповуватися) для будівництва об'єктів загальнодержавного значення, доріг, ліній електропередачі та зв'язку, трубопроводів, осушувальних і зрошувальних каналів, геодезичних пунктів, житла, об'єктів соціально-культурного призначення, нафтових і газових свердловин та виробничих споруд, пов'язаних з їх експлуатацією, за постановою Кабінету Міністрів України або за рішенням відповідної місцевої ради, якщо питання про вилучення (викуп) земельної ділянки погоджено з Верховною Радою України. Погодження матеріалів вилучення (викупу) земельних ділянок особливо цінних земель, що перебувають у власності громадян чи юридичних осіб, провадиться Верховною Радою України за поданням Верховної Ради Автономної Республіки Крим, обласної, Київської й Севастопольської міських рад.

Підсумовуючи викладене, повторимось, з огляду на те, що об'єкти морського транспорту є об'єктами нерухомості, а їх мережа на території України за минулі кілька десятиліть практично сформувалась, успішно функціонує й характеризується стабільністю, вона не може щорічно трансформуватись. Характер об'єктів, розміщення яких забезпечують землі морського транспорту, припускає їх постійне використання. Таким чином, зважаючи на недоцільність перебування окремих нерухомих об'єктів у приватній власності, право постійного землекористування має особливе значення для використання земельних ділянок морського транспорту, які не підлягають передачі у приватну власність у силу їх особливої цінності або призначення для забезпечення публічних інтересів. Отже, через право постійного користування наведеними землями забезпечується пріоритет саме публічних інтересів. Саме тому це право становить собою основну правову форму використання земель морського транспорту, оскільки вони забезпечують

функціонування об'єктів останнього й перебувають здебільшого в державній власності.

Суб'єктів права постійного користування землями морського транспорту законодавство чітко не окреслює. Вважаємо, що ними згідно з ч. 2 ст. 92 ЗК України мають бути державні або комунальні підприємства, організації й установи, що експлуатують об'єкти нерухомості морського транспорту, розміщені на відповідних земельних ділянках.

За ст. 151 Господарського кодексу України [141] суб'єктам господарювання на підставі спеціальних дозволів (рішень) уповноважених державою органів для здійснення господарської діяльності надаються в користування земля та інші природні ресурси (в тому числі за плату або на інших умовах).

Порядок отримання суб'єктами господарювання в постійне користування земельних ділянок для таких же цілей урегульовано й у ст. 123 ЗК України, згідно з якою надання земельних ділянок державної або комунальної власності в користування здійснюється Верховною Радою Автономної Республіки Крим, Радою міністрів Автономної Республіки Крим, органами виконавчої влади або органами місцевого самоврядування.

Отже, коли йдеться про землі морського транспорту суб'єкт, заінтересований в одержанні земельної ділянки у постійне користування із земель державної власності, звертається з клопотанням до відповідного органу.

У випадку виділення на праві постійного користування земельної ділянки морського транспорту, слід згадати норми ч. 11 ст. 123 ЗК України, в якій зазначається, що у разі надання земельних ділянок державної власності в постійне користування підприємствам, установам чи організаціям комунальної власності одночасно здійснюється передача земельної ділянки державної власності у власність комунальну і навпаки.

Аналіз передбачених у законодавстві підстав виникнення прав на землю дозволяє стверджувати, що право постійного користування земельними ділянками для державних і комунальних підприємств, установ та організацій

може виникати тільки за рішенням органів виконавчої влади й органів місцевого самоврядування. Договірність придбання ними права постійного землекористування не є прийнятною [52, с. 163]. Моментом виникнення такого права слід вважати момент його реєстрації згідно з положеннями ст. 125 ЗК України й Закону України «Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень».

Проте в сучасній науковій літературі земельного права висловлюється пропозиція щодо оформлення права постійного користування також на договірних засадах. Так, В. І. Андрейцев на підставі детального аналізу цього права через призму відповідних земельних відносин вважає за доцільне у процесі подальшої кодифікації земельного законодавства передбачити, що ті чи інші права й обов'язки постійних землекористувачів і власників земель, які надали ці землі в постійне користування, можуть відображатись у договорі, який укладається на підставі Державного акта на право постійного землекористування. Це створить юридичні можливості для більш детального регулювання прав та обов'язків суб'єктів зазначених правовідносин, що надасть додаткові гарантії щодо реалізації набутої ними правосуб'єктності постійних землекористувачів і захисту їх прав [8].

І хоча наведена пропозиція була висловлена вже досить давно й безпосередньо стосується тематики, що розглядається, однак у неї все менше залишається можливостей для реалізації. Але ж, в умовах ринкових відносин, коли значна частина земель включається у товарний обіг, здійснення цієї пропозиції може послужити необхідною важливою умовою для ефективного, раціонального й екологічно-сбалансованого використання зазначених земель.

Подібна практика оформлення права постійного користування на договірних засадах існувала в радянський період щодо земель, призначених під забудову. Так, на підставі рішення про відвід земельної ділянки забудовник укладав з житловим управлінням виконкому відповідної ради договір на право будівництва будинку й на безстрокове користування земельною ділянкою. У цьому правочині детально визначалися права й обов'язки цієї особи щодо

будівлі й земельної ділянки, передбачалася відповідальність у вигляді штрафу за невиконання передбачених обов'язків. Зокрема, зазначалося, що земельна ділянка відводиться забудовникові безкоштовно у безстрокове користування з обов'язком останнього вносити земельну ренту за користування ділянкою й установлені законом податки. На забудовника покладался обов'язок озеленити й упорядкувати ділянку за встановленим типом, ремонтувати й утримувати в належному стані як ділянку, так і прилеглі до неї тротуари і проїзди згідно правил і рішень місцевих рад [142]. Зазначений позитивний досвід радянської доби може бути покладено в основу при оформленні права постійного користування на договірних засадах.

Однак усе частіше вчені починають указувати на безперспективність подальшого розвитку й існування права постійного землекористування. Приміром, на переконання А. М. Мірошніченка, покращання ситуації, існуючої у сфері постійного землекористування, можливе шляхом відмови від права постійного користування земельними ділянками і його трансформації у право власності [143, с. 107]. Думка вченого заслуговує на увагу й підтримку, оскільки станом на сьогодні: (а) земельна ділянка на праві постійного користування не може переходити у спадок; (б) особа, яка володіє й постійно користується земельною ділянкою, не вправі розпоряджатися нею (подарувати, продати її тощо); (в) право постійного користування виступає перешкодою в реалізації принципу єдності юридичної долі земельної ділянки й розташованих на ній об'єктів нерухомості тощо. Солідаризуючись із позицією А. М. Мірошніченка, М. С. Щербина наголошує, що таку трансформацію потрібно провести шляхом внесення відповідних змін до чинного законодавства [144, с. 134].

Крім того, існування права постійного користування земельними ділянками суперечить законодавству ЄС про конкуренцію [145, с. 69], що можна розглядати як додаткову підставу для внесення глибоких і докорінних змін до досліджуваного правового інституту.

Із такою тезою ми не погоджуємося саме з огляду на стан і перспективи розвитку галузі морського транспорту. Не вдаючись до детального вивчення права приватної власності на землі, який уже неодноразово провадився вченими, необхідно зосередити увагу на стані й перспективах його запровадження на землі морського транспорту. Враховуючи застарілу матеріально-технічну базу морського транспорту вважаємо, що в Україні назріла зараз нагальна необхідність її модернізації й розвитку. Більше того, й у Стратегії розвитку морських портів, і у середовищі економістів і державних діячів указується на гостру потребу чіткої спеціалізації існуючих портів на певній групі вантажів. Усе це вимагає створення нових інфраструктурних об'єктів – причалів, терміналів, складів тощо.

Держава ж не має фінансового ресурсу для такого розвитку й не в змозі обійтися без залучення приватних інвестицій. Приватному ж інвесторові потрібна певна стабільність матеріальної й територіальної бази своїх інвестицій. Найкращим способом забезпечення такої вимоги є надання у власність земельних ділянок під будівництво нових об'єктів морського транспорту.

Право постійного користування земельною ділянкою за своєю природою не може бути тут застосовано для надання приватним юридичним особам права землекористування. Держава (хоча й формально) намагається продовжити практику застосування цього правового титулу шляхом розширення кола суб'єктів, яким надається таке право. Але для морського транспорту цей шлях розвитку права землекористування вбачається неприйнятним. Адже, як зазначається вченими, правомочності невластників земельних ділянок щодо розпорядження останніми є вужчими за своїм змістом порівняно з аналогічною правомочністю власників. Разом з тим інтереси невластників земельних ділянок підпорядковуються не лише інтересам суспільства, а й власника [57, с. 600].

Частина морського порту і його інфраструктури, яка забезпечує безпеку судноплавства й не може перебувати у приватній власності, може знаходитися на праві постійного землекористування у відповідної державної морської

адміністрації. Усі інші об'єкти, які використовуються для комерційної мети й обслуговують вантажопотік, але будуються на кошти недержавних інвесторів, повинні мати можливість набуття права власності на землю. Закон «Про морські порти України» передбачає саме таку можливість.

Із збільшенням експортних можливостей України в окремих галузях зростатиме необхідність у розвитку відповідної морської транспортної інфраструктури. Так, збільшення нині обсягів експорту продукції рослинництва призвело до того, що окремі компанії будують власні термінали і причали для її відвантаження.

Зрозумілим є те, що для будівництва нового об'єкта морського транспорту цілком достатньо отримання права оренди на конкретну земельну ділянку. Однак існуючі будівельні технології дозволяють зводити об'єкти, термін експлуатації яких значно перевищує термін оренди землі, а тому в будь-якому випадку питання продовження оренди постане перед їх власником. Ось чому вбачається необхідним наголосити на якнайшвидшому запровадженні механізмів набуття права власності на земельні ділянки під новоствореними й реконструйованими об'єктами морського транспорту, які можуть перебувати у приватній власності.

Водночас право власності на земельні ділянки з метою уникнення спекуляцій на ринку таких земель повинно виникати не тільки під зобов'язання створити або реконструювати той чи інший об'єкт. В разі порушення зобов'язання щодо будівництва або реконструкції об'єкта угода про перехід права власності має бути розірвана, а земельна ділянка повернута попередньому власникові.

Спираючись на викладене, можемо зробити висновок, що право постійного користування землями морського транспорту є набагато вужчим за обсягом від права власності, оскільки не включає в себе розпорядження ними. Це створює абсолютно неприйнятну ситуацію, за якої державні й комунальні підприємства не в змозі нормально вести господарську діяльність, не маючи можливості вільно розпорядитися отриманою земельною ділянкою: не можна

продати надлишкові площі, здати їх в оренду, набути її у власність, заставити для отримання кредиту тощо. Виникають потворні ситуації, спрямовані на позаправовий вихід із цього становища, а саме: приховане відчуження або надання в оренду земельних ділянок, використовуваних на праві постійного користування, шляхом укладення, так званих інвестиційних договорів, договорів про спільну діяльність, договорів щодо розміщеного на ділянці нерухомого майна тощо. Зміна такої ситуації, з погляду А. М. Мірошніченка, полягає у трансформації права постійного користування у право власності відповідної юридичної особи [146, с. 29]. Дійсно, існують випадки, коли постійний користувач не може відчужувати всю земельну ділянку або її частину, яка ним не використовується, не може отримати кредит під заставу землі й не має права здійснювати інші розпорядницькі дії щодо земельної ділянки, яка перебуває в його постійному користуванні.

На нашу думку, потрібно в законодавчому порядку відмовитися від титулу права постійного користування землями морського транспорту, який обмежує можливості його суб'єктів щодо раціональної експлуатації земельних ділянок. Можливість же мати земельні ділянки на праві власності повинна бути визнана за всіма особами, у тому числі за державними й комунальними підприємствами, установами й організаціями.

### ***2.3. Користування землями морського транспорту на умовах оренди***

Землі морського транспорту можуть надаватися в оренду. За Законом «Про оренду землі України» оренда землі – це засноване на договорі строкове платне володіння й користування земельною ділянкою, необхідною орендареві для провадження підприємницької та інших видів діяльності (ст. 1) [147]. В юридичній доктрині виділяють такі основні юридичні ознаки поняття «оренда землі»:

- її договірний характер відносин передбачає виключну добровільність укладення договору;

- оренда земель укладається договором оренди земельної ділянки;
- договір оренди земельної ділянки укладається між орендодавцем і орендарем;
- зміст оренди становлять правомочності володіння й користування орендаря.

Додатковими ознаками цього правового інституту є:

- (а) оренда як окрема форма землекористування;
- (б) орендодавцями земельних ділянок є держава, територіальні громади, громадяни і юридичні особи України [148, с. 206].

Об'єктами оренди є земельні ділянки, що перебувають у власності громадян, юридичних осіб, комунальній або державній власності. Згідно із ст. 4 вказаного Закону, орендодавцями земельних ділянок є громадяни і юридичні особи, у власності яких знаходяться земельні ділянки, або ж уповноважені ними особи. Орендодавцями земельних ділянок, що перебувають у комунальній власності, виступають сільські, селищні, міські ради в межах визначених законом повноважень. Орендодавцями земельних ділянок, які перебувають у спільній власності територіальних громад, визнані районні, обласні ради й Верховна Рада Автономної Республіки Крим у межах повноважень, установлених законом. Орендодавцями земельних ділянок, що перебувають у державній власності, є органи виконавчої влади, які відповідно до законодавства передають земельні ділянки у власність або користування.

До істотних умов договору оренди землі, згідно із ст. 15 названого Закону належать:

- об'єкт оренди (його кадастровий номер, місцезосташування й розмір земельної ділянки);
- термін дії договору оренди; орендна плата із зазначенням її розміру, індексації, способу й умов розрахунків, строків, порядку її внесення й перегляду, а також відповідальності за її несплату.

За згодою сторін у правочині щодо оренди землі можуть зазначатися й інші умови. Якщо договором передбачено здійснення заходів, спрямованих на

охорону й поліпшення об'єкта оренди, до нього додається угода про відшкодування орендареві витрат на такі заходи. Подібний правочин може передбачати надання в оренду декількох земельних ділянок, що перебувають у власності одного орендодавця. Що ж стосується земель державної й комунальної власності – земельних ділянок, що знаходяться у розпорядженні одного органу виконавчої влади чи органу місцевого самоврядування.

У процесі виконання договору оренди землі, як зазначає М.В. Шульга, дії його сторін пов'язані з експлуатацією останньої, з можливою зміною її якісних показників. Екологізовані правові норми, що впорядковують відносини оренди землі вчений пропонує об'єднати у самостійну главу ЗК України під назвою «Використання земель». Норми цієї глави повинні детально регламентувати питання укладення, здійснення і припинення орендних відносин у сфері використання землі. Причому статті цієї глави мають не лише регулювати відносини оренди земельної ділянки, а й застосовуватися в інших випадках оформлення прав на неї [149, с. 28,29].

Незважаючи на те, що основною правовою формою використання земель морського транспорту є постійне користування ними, варто відмітити, що деякі земельні ділянки із складу зазначених земель можуть бути об'єктами оренди. Аналіз існуючого законодавства дозволяє віднести до об'єктів оренди: (а) земельні ділянки морського транспорту під об'єктами, що можуть перебувати у приватній власності, або землі, призначені для розміщення об'єктів морського транспорту; (б) земельні ділянки, що використовуються у концесійних відносинах.

За обігоздатністю об'єкти портової інфраструктури можна класифікувати на об'єкти портової інфраструктури, (а) господарський обіг яких не обмежується і б) які мають обмежений господарський обіг.

До об'єктів портової інфраструктури з обмеженим господарським обігом належать стратегічні об'єкти портової інфраструктури. З аналізу ч. 2 ст. 23 Закону «Про морські порти України» можна встановити групи обмеженості обігу різних стратегічних об'єктів портової інфраструктури.

Першу групу становлять стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що не підлягають приватизації та/або відчуженню у будь-який інший спосіб. До них належать усі об'єкти портової інфраструктури, що знаходяться у державній власності. Другу групу з обмеженим господарським обігом становлять стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що підлягають передачі в оренду або концесію. Це причали, залізничні й автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- й електропостачання, інженерні комунікації. Розглянемо особливості оренди при кожному із зазначених випадків.

У ст. 4 Закону України «Про оренду землі» констатується, що орендодавцями земельних ділянок є громадяни і юридичні особи, у власності яких перебувають земельні ділянки, або уповноважені ними особи, повноваження орендодавців земель державної або комунальної власності виконують відповідні органи державної влади або органи місцевого самоврядування.

З аналізу ст. 124 ЗК України випливає, що підставою виникнення орендних відносин на землю є рішення компетентного органу, а договір виступає засобом його реалізації. Орендарями земельних ділянок є юридичні або фізичні особи, яким на підставі договору оренди належить право володіння й користування земельною ділянкою (ст. 5 вказаного Закону). Таким суб'єктом буде переможець конкурсу або аукціону.

Оренда земель, будучи організаційно-правовою формою використання, може мати місце також при будівництві об'єктів морського транспорту або при їх реконструкції, а також застосовуватися для розміщення тимчасових житлових містечок, тимчасових виробничих баз, складів. При створенні під'їзних шляхів потрібні земельні ділянки поверх норми ширини смуги відводу земельної ділянки.

За радянських часів необхідні земельні ділянки надавалися у тимчасове користування. Постановою Ради Міністрів СРСР, закріплене Положення про землі транспорту від 8 січня 1981 р. [150] проголошувало, що на період

будівництва, реконструкції або ремонту споруд, пристроїв та інших об'єктів транспорту згідно з проектно-технічною документацією підприємствам, установам та організаціям транспорту надаються земельні ділянки у тимчасове користування, які за впливом потреби в них мають бути приведені у стан, придатний для їх експлуатації за призначенням.

Оскільки чинним законодавством така форма, як тимчасове використання земель, не передбачена, виникають певні проблеми з оформленням земельних ділянок, необхідних для розміщення тимчасових споруд. Практика свідчить, що при будівництві чи реконструкції об'єкта морського транспорту належним чином оформлюються тільки землі, потрібні для розміщення у постійне користування, а земельні ділянки, необхідні для розміщення тимчасових складів, споруд і під'їзних шляхів, використовуються суб'єктами без належного оформлення. Така ситуація призводить до порушення прав власників або користувачів цих земельних ділянок. Вирішенням зазначеної проблеми може стати використання останніх на умовах оренди, яка, разом з тим, матиме певні особливості.

Земельні ділянки, необхідні для тимчасового використання при будівництві, реконструкції та ремонті об'єктів морського транспорту, не повинні служити тільки підприємницьким цілям. Закон, як відомо, пов'язує формування орендних земельних відносин з провадженням перш за все підприємницької, а вже потім іншої діяльності. Проте може мати місце й непідприємницьке орендне землекористування. Аналіз змісту дефініції поняття «оренда землі» дозволяє стверджувати, що в оренду дозволяється брати земельні ділянки не тільки для здійснення підприємницької, а й іншої діяльності. Як бачимо, законодавець не заперечує можливості використання земельних ділянок на умовах оренди для провадження діяльності, не пов'язаної з одержанням прибутку.

Орендарями розглядуваних земельних ділянок насамперед виступають юридичні особи публічного права, а саме адміністрації морських портів, як замовники робіт з будівництва, реконструкції або ремонту об'єктів морського

транспорту. За ст. 5 досліджуваного Закону такими орендарями можуть бути: а) районні, обласні, Київська й Севастопольська міські державні адміністрації, Рада міністрів Автономної Республіки Крим та Кабінет Міністрів України в межах повноважень, визначених законом; б) сільські, селищні, міські, районні й обласні ради, Верховна Рада Автономної Республіки Крим у межах установлених законом повноважень; в) громадяни і юридичні особи України, іноземці й особи без громадянства, іноземні юридичні особи, міжнародні об'єднання та організації, а також зарубіжні держави. Згідно з переліком, який містить ця стаття, орендарями таких земель можуть бути всі юридичні особи України, у тому числі й державні юридичні особи.

Строк дії оренди є однією з істотних умов договору. При оренді зазначених земельних ділянок термін дії договору оренди має бути зумовленим терміном будівництва об'єкта морського транспорту.

Вбачається необхідним ще більш широке застосування орендних відносин щодо досліджуваних земель при будівництві й розширенні морських портів та їх терміналів. Надання земельних ділянок на праві оренди може стимулювати збереження земель. Також доцільно у відвід земель, що вимагається для будівництва об'єкта, інфраструктури, включати постійний і тимчасовий відводи й оформлювати їх з моменту початку відчуження в оренду будівельній організації (підрядникові) за цінами, обґрунтованими нормами законодавства. Після завершення будівництва територія, яку займає об'єкт, передається в постійне користування організації, яка експлуатує спорудження (замовникові), а тимчасово відведені землі повертаються в некультивованому виді основному власникові. Замовник виділяє підрядникові кошти на оренду землі в розмірах і на строк, які визначені нормами і проектом організації будівництва. Якщо в результаті поліпшення організації будівництва підрядчик доможеться зменшення розмірів зайнятої площі або скорочення строків тимчасово зайнятих земель, він отримує прибуток. В іншому випадку всі витрати на відшкодування збитків, пов'язаних з наднормативним зайняттям

земель і збільшенням термінів будівництва, повинен нести винний в цьому підрядчик.

Наведена пропозиція, вважаємо, заслуговує на увагу й має знайти закріплення в нормах права, оскільки зазначений порядок дозволить використовувати земельні ділянки найбільш раціонально.

Використання земельних ділянок, потрібних для тимчасової експлуатації на умовах оренди, має й певні недоліки. Треба враховувати, що прилеглі до смуги відведення земельні ділянки, що тимчасово необхідні для потреб морського транспорту, загалом перебувають у складі інших категорій земель. Використання земельної ділянки за цільовим призначенням за законодавством є обов'язком її орендаря (ст. 24). Отже, при оренді земельної ділянки для вказаних цілей має бути змінено її цільове призначення. Це означає: коли закінчиться строк оренди й відпаде необхідність у використанні земельної ділянки для потреб морського транспорту, доведеться знову змінювати її цільове призначення. Як показує практика, цей процес досить тривалий і дорогий. Ось чому зазначена обставина робить оренду вказаних земельних ділянок не зовсім вигідною як для орендаря, так і для орендодавця.

Не дивно, що останнім часом виникає питання про пошук нових правових форм використання земель, крім постійного користування й оренди. Вважаємо, з огляду на викладене вище щодо земель, прилеглих до місця будівництва й тимчасово необхідних для потреб будівництва, ремонту чи реконструкції об'єктів морського транспорту, в законодавстві слід передбачити таку форму використання земель, як тимчасове їх зайняття. Тимчасове зайняття земель, по суті, передбачено у законодавстві як форма використання земельних ділянок для проведення розвідувальних робіт. Як визначено у ст. 97 ЗК України підприємства, установи й організації, які займаються геологознімальною, пошуковою, геодезичною та іншими видами діяльності, можуть провадити такі роботи на підставі угоди з власником землі або за погодженням із землекористувачем. Строки й місце їх проведення визначаються угодою сторін. Підприємства, установи й організації, які здійснюють таку діяльність,

зобов'язані відшкодовувати власникам землі й землекористувачам усі збитки, в тому числі неoderжані доходи, а також за свій рахунок приводити займані земельні ділянки у попередній стан. Інакше кажучи, зазначені суб'єкти, які планують провадити ці види діяльності, мають попередньо отримати згоду відповідного державного органу укласти договір з власником земельної ділянки й використовувати останню без зміни її цільового призначення.

Ґрунтовний аналіз тимчасового зайняття земельної ділянки як правової форми використання земель дозволяє навести її найбільш характерні особливості:

- земельна ділянка потрібна для використання з метою задоволення суспільних інтересів;
- вона повинна використовуватися не для підприємницьких цілей;
- її зайняття має виключно тимчасовий характер (наприклад, на період ремонту, реконструкції, будівництва);
- її договірний характер забезпечує дотримання прав та інтересів сторін;
- вона оформлюється за спрощеною схемою;
- орендарями таких земельних ділянок виступають юридичні особи публічного права, а саме адміністрації морських портів як замовники робіт з будівництва, реконструкції або ремонту об'єктів морського транспорту;
- після завершення будівництва територія, яку займає об'єкт інфраструктури порту, передається у постійне користування організації, що експлуатує спорудження (замовникові), а тимчасово відведені землі повертаються в некультивованому виді основному власникові.

Закріплення у законодавстві можливості тимчасового зайняття земель морського транспорту для потреб будівництва, ремонту чи реконструкції його об'єктів допоможе враховувати інтереси власників земельних ділянок, тимчасових користувачів і суспільства в цілому.

Оренда земельних ділянок, в тому числі земель морського транспорту, може мати місце у процесі концесійної діяльності у сфері зведення об'єктів інфраструктури та їх експлуатації. Станом на сьогодні абсолютна більшість проектів державно-приватного партнерства в українських портах здійснюється на підставі договорів оренди державного нерухомого майна. Однак варто підкреслити, що ця форма є застарілою або передбачає пасивне користування об'єктами оренди з достатньо обмеженими правами й можливостями орендаря щодо їх поліпшення й модернізації. Суттєва зношеність об'єктів інфраструктури в українських портах стає на заваді ефективної експлуатації орендованого майна, а процедура отримання згоди ФДМУ на проведення невід'ємних поліпшень затягується на тривалий час, іноді навіть на роки. До того ж брак прав на землю не дозволяє цим суб'єктам вчасно провадити реконструкцію й будівництво нових об'єктів. За таких умов питання стосовно переходу до концесії шляхом прямих переговорів видається вельми актуальним для багатьох портовиків.

Треба підкреслити, що Закон «Про морські порти України» закріплює порядок залучення приватних інвестицій в об'єкти портової інфраструктури на території морського порту на підставі договорів концесії, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних правочинів, що укладаються в рамках державно-приватного партнерства. Цей порядок гарантує інвесторові право власності на збудовані за рахунок інвестицій об'єкти.

Наразі Україна заінтересована в залученні інвестицій (особливо іноземних) у будівництво й експлуатацію портів та інших об'єктів морського транспорту, оскільки ці сфери економічної й соціальної інфраструктури значно відстають від існуючих на світовому рівні.

У зарубіжних країнах концесія вважається однією з найбільш поширених, ефективних і прогресивних форм державно-приватного партнерства. Для держави концесія завжди виступає інструментом економічного зростання й підвищення рівня ринкової конкуренції, залучення управлінських ресурсів, новітньої техніки, технологій і сучасної організації

виробничих процесів за умов зменшення бюджетних витрат. Інвестор також має свій інтерес у концесії з огляду на можливість розподілу ризиків, гарантій захисту прав концесіонера, покладення на державу обов'язків щодо сприяння реалізації проектів.

Зараз близько 83% проектів державно-приватного партнерства портової галузі реалізовані саме у формі концесії. Серед успішних прикладів можна назвати будівництво нового контейнерного термінала в порту Самсун, що в Туреччині (2008 р., USD 125.2 млн, на 36 років), модернізацію 3-х терміналів у порту Бургас (Болгарія) (2013 р., USD 127 млн, на 35 років), будівництво контейнерного термінала в порту Констанца (Румунія) (2003 р., USD 100 млн, на 46 років). Ще у 1993 р. 4 державні порти Колумбії були передані в концесію приватному партнеру, що підвищило конкуренцію, а також якість послуг та умов роботи докерів. Концесія мексиканських портів у середині 1990 р. допомогла їм гідно конкурувати з південними портами США, забравши в останніх частину вантажопотоку завдяки економічно привабливим тарифам на перевалку. Аналіз ТОП-100 найбільших портів показав, що 84 порти передані в концесію, 10 портів є спільними підприємствами, у 4-х портах здійснено продаж землі й у 2-х були ухвалені контракти з менеджментом порту.

Проте важливо відмітити, що 90% терміналів усіх портів світу перебувають у державній власності. Тільки у 2-х країнах (у Великобританії й Росії) відбулася приватизація портів, але їх досвід не дозволяє стверджувати, що повна приватизація сприяє ефективному розвитку портів.

За даними ФДМУ в Україні за весь час було укладено 144 договори концесії, з яких 136 стосувались об'єктів комунальної власності і лише 8 – державної власності у сфері автомобільних шляхів, енергетики й вугільної промисловості. При цьому дія 2-х договорів щодо будівництва автошляхів була припинена незадовго після їх підписання – на початку 2000 р. Такі невтішні дані цього Фонду свідчать про те, що, на відміну від світового досвіду, механізм концесії в Україні фактично не задіяно, адже за весь час не було реалізовано жодного масштабного інфраструктурного проекту. А причини

цьому полягали у застарілості й неузгодженості концесійного законодавства, в явній відсутності чітких і зрозумілих його положень.

На сьогодні в Україні законодавець акцентує увагу саме на концесійних відносинах у сфері будівництва й експлуатації об'єктів морського транспорту. Згідно із Законом України «Про концесію» концесія – це форма здійснення державно-приватного партнерства, яка передбачає надання концесієдавцем концесіонерові права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт і технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку й на умовах, визначених концесійним договором, і яка також передбачає передачу концесіонерові переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції [151].

Для розміщення об'єктів концесії, безумовно, необхідні земельні ділянки. У правовій літературі запропоновано дефініцію категорії «концесія земельної ділянки»: це сукупність правовідносин, змістом яких є надання вітчизняним або іноземним суб'єктам господарювання – концесіонерам державою або територіальною громадою – концесієдавцем на підставі договору виключного права на земельну ділянку для здійснення концесійної діяльності з метою задоволення суспільних потреб і отримання прибутку на платній і строковій основі, за умови взяття концесіонером на себе відповідних зобов'язань з реалізації суспільного інтересу, раціонального використання й охорони землі [152, с. 9,10].

Наголосимо, що концесійні відносини мають змішану природу. Метою концесії є використання об'єктів державної й комунальної власності у господарській діяльності, що вказує на цивільно-правовий характер концесійної діяльності. У той же час об'єкт, що використовується на умовах концесії за загальним правилом неможливо відокремити від земельної ділянки, на якій він знаходиться. Якщо йдеться про землі морського транспорту, то за

концесіонером мають закріплюватися не тільки суто об'єкт морського транспорту як об'єкт власності, а й земельні ділянки морського транспорту.

Правовий статус земельної ділянки в царині концесійних відносин визначено у вказаному законі (ст. 32). Так, земельна ділянка державної або комунальної власності, необхідна для реалізації проекту, що здійснюється на умовах концесії, у тому числі та, на якій розташований об'єкт концесії, та/або яка є необхідною для створення (будівництва) об'єкта концесії, надається концесіонерові в оренду на строк дії концесійного договору в порядку, передбаченому ЗК України. Останній закріплює відокремлене правове положення земельних ділянок у зазначених відносинах. Право концесіонера на земельну ділянку передбачено у його ст. 94 цього кодексу. Згідно з якою для провадження концесійної діяльності концесіонерові надаються в оренду земельні ділянки у встановленому цим Кодексом порядку.

Проаналізувавши наведені норми можемо констатувати, що законодавець режим правового регулювання земельних ділянок виносить за межі концесійних відносин. При цьому відповідна норма ЗК України дозволяє стверджувати, що правове регулювання земельних ділянок, необхідних для розміщення об'єктів концесії, повинно здійснюватися у загальному порядку на умовах оренди.

Маємо зауважити, що вказана позиція законодавця щодо земельних правовідносин не є обґрунтованою, оскільки використання земельних ділянок на підставі загального порядку й умов оренди при здійсненні концесійної діяльності інтереси суспільства та особливе місце землі як національного багатства враховує недостатньо. Оренда – це приватна угода, що має за мету досягнення особистих інтересів. А земельні ділянки й розміщені на них об'єкти концесії повинні обслуговувати перш за все інтереси публічні. Оренда, як правова форма використання земельних ділянок, необхідних для провадження концесійної діяльності, не в змозі забезпечити необхідний рівень правового захисту інтересів суспільства й держави при використанні земельної ділянки на умовах концесії. Землі, як невід'ємній частині концесійних відносин, належить

особливий правовий режим. І в означеному випадку повною мірою погоджуємося з позицією М. М. Бахуринської, яка в дисертаційній роботі аргументувала необхідність віднесення до самотійної правової форми концесійне землекористування [153, с. 180].

При цьому такі риси концесійних правовідносин, як їх договірний характер, платність і строковість, об'єднують використання землі на умовах концесії з орендним землекористуванням. Однак концесія має і свої особливі ознаки, що дає підстави вести мову про концесійне землекористування як про самотійний вид строкового, платного користування земельною ділянкою. До ознак, що відрізняють концесійне землекористування від орендного, М. М. Бахуринська відносить певний перелік. По-перше, концесієдавцем у земельних концесійних правовідносинах виступає уповноважений орган виконавчої влади або орган місцевого самоврядування, у той час як коло орендодавців землі є необмеженим. По-друге, об'єктами землекористування концесійного, на відміну від орендного, можуть бути тільки землі державної й комунальної власності; по-третє, концесіонером може бути тільки суб'єкт підприємницької діяльності, а тому землі, що надаються на умовах концесії, можуть використовуватися виключно для здійснення підприємницької діяльності; По-четверте, на відміну від інших видів підприємницької діяльності, що здійснюються з метою одержання прибутку, головною метою діяльності концесійної є задоволення суспільних потреб [154, с. 380-388].

І. І. Каракаш, своєю чергою, теж виділяє особливості концесії, за якими концесійне використання земельних ресурсів відрізняється від орендного землекористування, а саме:

- земельна ділянка як об'єкт концесії, повинна належати на праві державної чи комунальної власності;
- вона може надаватися лише для провадження підприємницької діяльності;
- метою її надання в концесію є задоволення громадських потреб;

- концесіонер вносить концесійні платежі, методики нарахування й граничні розміри яких визначаються Кабінетом Міністрів України;
- по закінченні терміну концесійного договору чи при його достроковому розірванні створені майнові об'єкти чи зведені споруди на наданих у концесію земельних ділянках переходять концесієдавцеві [13, с. 63-64].

Урахувавши наведене, вважаємо за доцільне виокремити специфічні ознаки концесійного землекористування, що полягають у наступному, а саме:

- уповноважені органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування зобов'язані передати концесіонерові у користування земельну ділянку, визначену концесійним договором;
- концесіонером може бути юридична особа – резидент України, яка відповідно до вказаного Закону отримала об'єкт у концесію та виступає стороною такого договору;
- підприємницька діяльність провадиться з метою одержання прибутку, однак діяльність концесійна, в тому числі з використання земельних ділянок, здійснюється для задоволення перш за все суспільних потреб. Наявність у концесійному використанні земельних ділянок явно виражених, чітко зафіксованих, суспільно необхідних корисних цілей і публічного інтересу вказує на головні його відмінності;
- до публічно-правових відмінностей концесійного землекористування варто віднести винятковий (або монопольний) характер прав, наданих концесієдавцем концесіонерові. Мається на увазі, що в межах території або виду діяльності, на яку концесіонер одержує виключне право, не допускається аналогічна діяльність будь-яких третіх осіб, а також самого концесієдавця;
- земельні ділянки, які держава або місцева рада надає концесіонерові (інвесторові) відповідно до договору, використовуються ним виключно з метою й на закріплених в останньому умовах. По закінченні строку

дії угоди об'єкт концесії разом із земельною ділянкою повертається державі. При цьому концесіонер не може викупити земельну ділянку, надану йому в концесію;

– концесія передбачає надання права створення та/або управління об'єктом, а не володіння ним; створення та/або управління об'єктом є обмеженим у часі і становить як правило 15-30 років.

Закон України «Про концесію» встановлює умови, за яких концесійний договір може бути укладений шляхом проведення прямих переговорів з орендарем держмайна без конкурсу, зокрема: (а) укладення договору оренди до набрання чинності зазначеним Законом; (б) намір орендаря реалізувати концесійний проект з використанням орендованого майна, що потребує додаткових інвестицій; (в) належне виконання орендарем умов цього правочину та відсутність суттєвих порушень своїх зобов'язань, що встановлює ФДМУ за результатами спеціальної перевірки; (г) строк концесійного договору не повинен перевищувати терміну закінчення дії договору оренди і становити не менше 5-тии років і не більше ніж 50.

У цьому Законі чітко регламентовано дії, які необхідно виконати всім заінтересованим особам для реалізації механізму трансформації оренди в концесію. Ініціатором процедури може бути виключно орендар, а остаточне рішення про перехід до концесії приймається на засіданні Уряду за умови попереднього погодження Мінекономіки України висновку про доцільність здійснення ДПП. Проте вагомим недоліком указанного Закону слід вважати відсутність у ньому зазначення строків для розгляду матеріалів Міністрством економіки та Кабінетом Міністрів України, що приховує у собі ризик затягування процедури на невизначений термін.

Важливим етапом трансформації оренди в концесію є проведення інвентаризації майна, що входить до складу об'єкта оренди. Невід'ємні поліпшення незалежно від наявності або відсутності згоди Фонду, залишаються власністю держави за умови передачі їх, а також нових речей та об'єктів у концесію. При визначенні розміру концесійного платежу вартість зазначених

покращень не враховується. У разі укладення концесійного договору невід'ємні поліпшення, здійснені за згодою ФДМУ, не підлягають компенсації.

Договір оренди вважається припиненим з моменту укладення концесійного договору. Якщо об'єктом концесії є частина орендованого майна, дія договору припиняється у відповідній його частині. При цьому Законом не передбачено необхідності повернення майна орендодавцеві за актом, що є вдалим рішенням з огляду на можливе затягування процесу з боку ФДМУ.

Практика ж свідчить, що оформлення земельних ділянок на умовах оренди при будівництві об'єктів концесії призводить до затримок при одержанні цих ділянок, а також виникають труднощі в реалізації цих проектів. Як наголошує, М.М. Бахуринська, в Україні існуюча система відведення земельних ділянок на умовах концесії не відповідає природі земельно-концесійних відносин, що викликає значне уповільнення строків реалізації концесійних проектів, знижує їх інвестиційну привабливість, призводить до порушень земельного законодавства [155, с. 16]. Ось чому у разі будівництва об'єктів морського транспорту на умовах концесії спершу необхідно вирішувати питання щодо встановлення відповідних правомочностей на земельні ділянки.

Відносини щодо отримання концесіонером права на земельну ділянку мають виникати ще до безпосереднього укладення договору оренди землі й не повинні охоплюватися лише нормами, що регулюють оренду останньої. Прийняття відповідного рішення про надання концесії є важливою умовою одержання земельної ділянки для провадження концесійної діяльності.

Питання відведення земельної ділянки має вирішуватися ще на стадії прийняття рішення про надання в концесію об'єктів державної й комунальної власності, а також відповідних земельних ділянок, причому відразу після проведення концесійного конкурсу.

Як відомо, об'єкт морського транспорту є комплексним і включає до свого складу інженерні споруди, розташовані як на смугах відводу, так і на земельних ділянках поза смугою. Правовий режим концесії повинен

поширюватися як на смуги відводу, так і на прилеглі земельні ділянки, виконуючи допоміжну функцію у процесі використання зазначеного об'єкта.

Легалізація й чітке правове регулювання концесійного землекористування – важлива умова для процесу розвитку концесійних відносин у сфері морського транспорту.

Із 2019 р. розпочали свою діяльність 2 пілотних проекти концесії – у ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» та ДП «Херсонський морський торговельний порт», які відкрили шлях концесії. Концесія порту «Ольвія» надавалася на 35 років, а Херсонського порту – на 30 років. При цьому вони залишаються в державній власності, а по завершенні терміну дії концесійних договорів будуть передані державі з усіма об'єктами, зведеними або модернізованими інвестором за період його діяльності. Указаними проектами передбачається залучення приватних інвестицій в обсязі до 45 млн дол. США для модернізації, переобладнання і збільшення потужностей з перевалки ДП «ХМТП» і близько 250 млн дол. США – для будівництва нового термінала і причалів на території ДП «СК «Ольвія», що сприятиме підвищенню потужності обробки вантажів, забезпечить розвиток суміжної інфраструктури (залізничної станції, електромережі, автошляхів) і як наслідок – підвищить економічну активність у регіоні.

На початку 2020 р. переможцем концесійного конкурсу в порту Херсон стала компанія «Рисоїл-Херсон». У результаті успішного другого концесійного конкурсу в Україну зайшов портовий оператор світового рівня – катарська компанія QTerminals, у профайлі якої – управління морськими портами і транспортними терміналами Держави Катар. Цю подію слід вважати однозначним успіхом України й чітким сигналом для іноземних інвесторів. Оскільки морські порти є важливим складником транспортної інфраструктури й експортного потенціалу країни, розвиток портової інфраструктури шляхом залучення приватних інвестицій є одним із стратегічних завдань Адміністрації морських портів України й Міністерства інфраструктури України, яке вже

готове запропонувати концесійні проекти з управління морськими портами Одеси, Маріуполя, Бердянська й Чорноморська.

Підсумувавши викладене, можемо стверджувати, що Закон України «Про концесію» містить низку позитивних правових норм, які відповідають світовій практиці регулювання концесійних правовідносин. Окрім прийняття цього прогресивного Закону, про пріоритет концесійного сценарію розвитку портів свідчать також положення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., а також нещодавнє оголошення Міністерством інфраструктури України концесійних конкурсів щодо державних стивідорної компанії «Ольвія» й Херсонського морського порту, до яких прикута увага всього портового співтовариства. За попередніми оцінками в межах реалізації проектів планується залучити інвестиції в розмірі 250-280 млн дол. США. Успішне проведення концесійних конкурсів і вдалий початок реалізації пілотних проектів мають продемонструвати готовність держави до системних змін у портовому секторі.

Для успішного вирішення запланованих проектів необхідно закріпити в ЗК України концесію як самостійну форму землекористування, а також положення про те, що для здійснення концесійної діяльності земельні ділянки можуть надаватися на підставі договору саме концесії, а не оренди. Можливо, доцільним буде зазначення у договорі концесії окремого розділу щодо земельних відносин концесіонера й концесієдавця.

#### ***2.4. Суб'єкти користування землями морського транспорту***

На початку підрозділу вважаємо за необхідне визначити співвідношення таких категорій, як «використання» та «користування» земель морського транспорту. Підкреслимо, що у юридичній літературі обґрунтовувалася думка, відповідно до якої розділяти зазначені поняття взагалі недоцільно [156, с. 71]. Проте, існує й протилежне бачення цього питання, відповідно до якого поняття

«використання земель» і «користування землями» розглядаються як не тотожні поняття.

Загальновизнаним серед науковців є положення відносно того, що термін «використання» земель не є юридичною категорією. Землекористувач здійснює безпосереднє господарське використання землі на юридичному титулі користування, а власник – на титулі власності.

Все ж таки, як зазначають автори підручника Екологічне право України (2005), термін «землевикористання» слід відрізнити від терміна «землекористування». Останній вживається у двох аспектах: як один із елементів (правомочностей) права власності на землі і як самостійний правовий інститут — постійного користування земельною ділянкою [157, с. 183].

Так, Н.В. Ільків у своїй роботі «Оренда земель сільськогосподарського призначення в Україні: теоретичні й практичні аспекти» наводить аргументи О.М. Турубінера, який зазначив, що термін «використання» має дуже широке значення і може бути застосований до різних правових форм володіння річчю (наприклад, оренда, користування та ін.) [158, с. 44]. З цього питання думка Н.І.Титової полягає в тому, що під терміном «землевикористання» необхідно розуміти функціональну виробничу діяльність (працю) на землі, на відміну від «землекористування» як правомочності суб'єкта права власності на землі [159, с.70]. Використання земель — це їх експлуатація для задоволення інтересів відповідних суб'єктів, а право землекористування виступає однією із правових форм використання (експлуатації) природних ресурсів [103, с. 23].

Однак, слід зазначити, що для мети дослідження все ж необхідно зважати на певний взаємозв'язок «користування» та «використання» земель. Адже, використовувати земельну ділянку в Україні можна тільки за умови певного правового титулу і розкриття можливих напрямків використання земель морського транспорту можливе тільки за умови дослідження окремих прав користування.

Суб'єкти користування землями морського транспорту у законодавстві України чітко не визначені. Із змісту ч. 1 ст. 65 Земельного кодексу України

[34] впливає, що землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, надаються в установленому порядку підприємствам, установам та організаціям для здійснення відповідної діяльності.

Згідно наведеної норми вбачається, що надання земельних ділянок відповідного призначення здійснюється лише підприємствам, установам та організаціям. Разом з тим перебування відповідно до закону окремих видів земель цієї категорії не тільки у державній і комунальній, а й у приватній власності, обумовлює можливість їх використання й іншими суб'єктами. Таким чином, як підкреслюється у літературі, до суб'єктного складу можна віднести і фізичних осіб за умови, якщо до них законом не встановлені окремі обмеження чи заборони з приводу набуття у власність чи в користування земельних ділянок для зазначених потреб [52, с. 455].

М.В. Шульга з цього приводу підкреслює, що у переважній більшості випадків суб'єктами прав щодо вказаних земель виступають державні та комунальні підприємства, установи і організації промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та інших галузей суспільного виробництва. Для здійснення відповідної діяльності вони отримують земельні ділянки у постійне користування. Також не виключається можливість використання означених земель і на інших титулах (оренди, суперфіцію тощо). Крім цього, можливе надання земельних ділянок за рахунок земель даної категорії недержавним і не комунальними юридичним особам. Тут важливо лише те, щоб діяльність, обумовлена цільовим призначенням вказаних земель, здійснювалася юридичними особами, які наділені спеціальною (статутною) правоздатністю [52, с. 454].

Що стосується земель транспорту, то як вже зазначалося, відповідно до ст. 67 Земельного кодексу 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.

Необхідно підкреслити, що в юридичній літературі справедливо звертається увага на наявність у законодавчому визначенні земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення такої ознаки, як призначення цих земель для здійснення відповідної діяльності. Як зазначає з цього питання Н.П. Барабаш, наведеною ознакою по суті, визначається основне цільове призначення земель цієї категорії, яке є важливим обов'язковим критерієм зарахування земельних ділянок до тієї чи іншої категорії земель України, у тому числі до земель зазначеної категорії. На думку вченої, наведену ознаку необхідно визначати єдиною основною ознакою цієї категорії земель. Адже лише наявність цієї ознаки, як підкреслює Н.П. Барабаш, дає змогу розмежувати землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення від інших категорій земель [160, с. 176].

Відповідно до Класифікації видів цільового призначення земель, затвердженої Наказом Державного комітету України із земельних ресурсів від 23.07.2010 р. № 548 [36], основним видом цільового призначення земель морського транспорту є розміщення та експлуатації будівель і споруд морського транспорту.

Отже, землі морського транспорту надаються підприємствам, установам та організація для здійснення відповідної діяльності, а саме для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту і розвитку об'єктів транспорту.

Суб'єктом будь-яких правовідносин, у тому числі правовідносин у сфері використання земель морського транспорту, можуть виступати особи, що відповідають вимогам, закріпленим у законодавстві. До таких осіб відносяться, особи, які земельним законодавством наділені визначеними земельними правами та щодо яких встановлені відповідні земельні обов'язки.

Як підкреслюється у літературі, проблеми суб'єктного складу різних видів землекористування достатньо досліджені у науковій літературі. Проте, деякі аспекти вказаної проблеми, наприклад, земельної правосуб'єктності, що містить у собі правоздатність та дієздатність не отримало достатньої розробки у вітчизняній правовій науці. Недостатнє дослідження вказаної категорії пояснюється деякими обставинами. По-перше, дослідження правового статусу суб'єктів (приміром, права власності на землю) обмежувалося лише викладенням правосуб'єктності держави, адже саме держава тривалий час була одноосібним та виключним власником землі. По-друге, земельні ресурси мають специфічні особливості в силу свого природного походження, що суттєво впливає на відносини правосуб'єктності [161, с. 87-88].

Земельне законодавство України не визначає поняття правосуб'єктності учасників земельних правовідносин. Через відсутність у законодавстві відповідних норм виникає спірне питання, чи визнається земельна правосуб'єктність самостійним різновидом правосуб'єктності, чи вона є частиною цивільної правосуб'єктності ?[162, с. 183]

Як зазначається у літературі, у більш загальному прояві земельна правосуб'єктність являє собою здатність бути учасником суспільних земельних відносин. Визначення суб'єктів права власності як учасників відповідних відносин на землю тісно пов'язано з поняттями правоздатність та дієздатність. При цьому земельна правоздатність означає здатність мати права і приймати на себе обов'язки щодо землі як до частини земної поверхні та природного ландшафту, засобу господарювання і просторового базису. Земельна дієздатність, своєю чергою, це здатність своїми діями набувати суб'єктивні права та виконувати юридичні обов'язки щодо конкретної земельної ділянки [163, с. 111].

Земельне законодавство не передбачає загальних вимог, якими мають володіти суб'єкти земельних відносин. Вони передбачені у цивільному законодавстві й сформульовані у цивільно-правових визначеннях правоздатності, дієздатності, правосуб'єктності [163, с. 111].

Взагалі, за теорією права, правосуб'єктність поділяється на види залежно від кола та змісту передбачених нею прав та обов'язків. Так, розрізняють: загальну правосуб'єктність; галузеву; та спеціальну [162, с. 183]. Загальна правосуб'єктність розглядається як здатність особи в межах означеної політичної і правової системи бути суб'єктом права взагалі. Як зазначав С.С. Алексєєв, питання про загальну правосуб'єктності є соціально-політичним питанням, чи визнає право окремих індивідів, організації, громадські освіти суб'єктами права чи ні. Галузева правосуб'єктність, на думку вченого, це здатність особи бути учасником правовідносин тієї чи іншої галузі права [164, с. 144].

В цьому випадку розрізняють цивільну, адміністративну, земельну й інші. Галузева правосуб'єктність визнає за особою здатність бути учасником правовідносин у певній сфері суспільних відносин [162, с. 183]. І спеціальна правосуб'єктність - це здатність особи бути учасником лише певного кола правовідносин в рамках окремої галузі права [164, с. 144].

Приміром, у земельному праві – це спеціальна земельна правосуб'єктність іноземців і осіб без громадянства [162, с. 183].

Земельний кодекс України не містить визначення поняття земельної правоздатності і дієздатності суб'єкта, що входять до складу правосуб'єктності фізичної особи. Якщо виходити із загальнотеоретичних положень про те, що правоздатність – це абстрактна здатність суб'єкта мати відповідні права та обов'язки, передбачені діючим правом [165, с. 510], то земельною правоздатністю суб'єкта слід вважати його здатність мати земельні права і обов'язки, передбачені земельним законодавством [166, с. 56-57].

Земельна правоздатність суб'єкта, як і інші види галузевої правоздатності, визнається рівною мірою за всіма фізичними особами. Вона виникає з моменту народження людини та припиняється з її смертю. Хоча правоздатність фізичної особи нерозривно пов'язана з життям людини, вона при цьому характеризується суспільно-юридичною якістю [167, с. 54].

Необхідно підкреслити, що для громадян-користувачів земель морського транспорту категорія правоздатності не має самостійного значення, оскільки суб'єкти земельних прав повинні володіти не тільки земельними правами і обов'язками, які передбачені нормами земельного законодавства. Для них обов'язковою є і земельна дієздатність, а саме здатність особисто здійснювати закріплені правовими нормами земельні права та обов'язки. Виникнення земельної дієздатності залежить від віку людини, стану її здоров'я та інше. Відомо, що для того, щоб використовувати землі морського транспорту за цільовим призначенням, особі необхідно мати достатній обсяг земельної дієздатності, тобто безпосередньо здійснювати права та виконувати відповідні обов'язки з використання вказаної ділянки. Тому уявляється, що розглядувані категорії земельної правоздатності та дієздатності в означеному випадку можуть існувати тільки разом, тобто йдеться про земельну правосуб'єктність конкретної особи.

Слід зазначити, що з огляду на теоретичну можливість громадян бути користувачами земельних ділянок морського транспорту, в ході проведеного дослідження не виявлено жодного випадку надання в користування або у власність земель досліджуваної категорії громадянам, які не мають статусу суб'єкта підприємницької діяльності. Тобто практика землекористування у сфері морського транспорту складається при використанні земель суб'єктами господарювання, де фізичні особи-підприємці та юридичні особи наділені рівним обсягом право- та дієздатності.

Правосуб'єктність юридичних осіб розглядається як правоздатність та дієздатність державних і недержавних організацій (державних органів, державних підприємств та установ, релігійних організацій тощо) [168, с. 388].

Для правосуб'єктності юридичної особи характерним є те, що категорії правоздатності та дієздатності в неї збігаються, тому в законодавстві та на практиці досить часто вживається термін «правоздатність», коли йдеться про цивільну правосуб'єктність юридичної особи [169, с. 206].

Відповідно до Цивільного кодексу України юридична особа здатна мати такі ж цивільні права та обов'язки (цивільну правоздатність), як і фізична особа, крім тих, які за своєю природою можуть належати лише людині. Цивільна правоздатність юридичної особи виникає з моменту її створення і припиняється з дня внесення до єдиного державного реєстру запису про її припинення (ст. 91 ЦК України).

Як слушно підкреслюється в науковій літературі, то виходячи із змісту вищенаведеної статті, можна говорити, що принцип універсальної правоздатності передбачає можливість юридичної особи займатися будь-якими видами діяльності, не забороненими законом. Разом із тим певні види юридичних осіб наділені спеціальною правоздатністю, тобто можуть здійснювати лише ті види діяльності, вичерпний перелік яких зазначений у статуті. Укладені такою юридичною особою за межами її правоздатності правочини називаються «позастатутними» та можуть бути визнані недійсними [170].

Крім цього, відповідно до ч. 3 ст. 91 Цивільного кодексу України юридична особа може здійснювати окремі види діяльності, перелік яких встановлюється законом, після одержання нею спеціального дозволу (ліцензії).

Так, на думку Я.Я. Буряк фактично, це юридичні особи, що створені державою. В силу своєї сутності і призначення така юридична особа не може і не повинна мати право здійснювати будь-які види діяльності, оскільки зв'язана цільовою спрямованістю з самою державою. Правоздатність же останньої «витікає з тієї функції носія публічної влади, яку в інтересах всього суспільства виконує держава». Загальна спрямованість інтересів держави та юридичної особи, нею створеної, повинні бути наближеними. Спеціальна правоздатність юридичної особи, заснованої державою, обумовлена «спеціальною правоздатністю» самої держави. Держава націлена на здійснення не будь-яких видів діяльності, а тільки на ті, які відповідають функціям, що покладені на неї суспільством [171, с. 34-35]. Інакше кажучи спеціальна правоздатність

юридичної особи, створеної державою, є власною правоздатністю юридичної особи.

Основними видами господарської діяльності підприємств транспорту, в тому числі й морського транспорту, відповідно до ст. 6 Закону України «Про транспорт» [41] є перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, суб'єктами господарювання у морських портах, автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами.

До складу морського транспорту, згідно ст. 24 зазначеного Закону, входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

Отже, як бачимо, до складу морського транспорту входять юридичні особи, незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту, а саме перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, вокзали тощо, діяльність яких пов'язана із використанням земель морського транспорту.

Саме юридичні особи як користувачі земель морського транспорту, які перебувають у державній та комунальній власності, є безпосередніми володільцями та користувачами зазначених земель.

Крім того, відповідно до Закону України від 2 березня 2015 р. № 222-VIII «Про ліцензування видів господарської діяльності» перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні

перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, відносяться до видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню (п.24) [172].

Таким чином, юридична особа морського транспорту повинна мати відповідну ліцензію, якщо її діяльність пов'язана із перевезення пасажирів або небезпечних вантажів та небезпечних відходів морським транспортом.

Необхідно погодитися із позицією Н.П. Барабаш, відповідно до якої фізичні особи не мають права придбання окремих земельних ділянок для зайняття господарською діяльністю в окремих видах промисловості, транспорту та інших сферах виробництва або надання відповідних послуг. На думку вченої, придбання земельних ділянок для зайняття підприємницькою діяльністю фізичними особами означає, що вони можуть бути лише суб'єктами права власності на землі цієї категорії [160, с. 175].

Таким чином, користування землями морського транспорту здійснюється юридичними особами незалежно від форм власності, які створені та зареєстровані в установленому законодавством порядку, для здійснення відповідної діяльності, а саме для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту, вдосконалення і розвитку об'єктів транспорту і, які отримали відповідні ліцензії, якщо їх діяльність пов'язана із перевезенням пасажирів або небезпечних вантажів та небезпечних відходів морським транспортом.

## ***2.5. Права і обов'язки суб'єктів використання земель морського транспорту***

Відомо, що під змістом земельних правовідносин слід розуміти права та обов'язки, відповідно до яких повинні діяти його учасники.

Правовідносини як форма фактичних суспільних відносин складається з взаємопов'язаних прав і обов'язків суб'єктів. Суб'єктивне право і юридичний обов'язок - це системні і рівнозначні елементи правовідносини. Суб'єктивне право - це можливість (свобода) суб'єкта, яка надається та охороняється

державою, на свій розсуд задовольняти ті інтереси, які передбачені об'єктивним правом. Суб'єктивному праву логічно відповідає встановлений об'єктивним правом обов'язок. Отже, своєю чергою, юридичний обов'язок це передбачена законодавством необхідність належної поведінки учасника правовідносин в інтересах уповноваженого суб'єкта [173, с. 315, 317].

Без дослідження прав та обов'язків суб'єктів землекористування неможливо розкрити сутність їх правового режиму. Здійснення суб'єктивного права землекористування відбувається шляхом реалізації належних конкретному землекористувачеві земельних прав і додержання покладених на нього обов'язків щодо використання земельної ділянки згідно з правовими приписами і правилами [174, с. 163].

Права суб'єктів, які користуються землями морського транспорту (як раніше було зазначено - підприємств, установ, організацій морського транспорту державної, комунальної та приватної власності, а в деяких випадках і фізичних осіб – власників земельних ділянок або землекористувачів) є похідними від прав, які надані Конституцією та земельним законодавством держави усім суб'єктам – власникам і користувачам земель в Україні. Перелік загальних прав власників земельних ділянок передбачений ст. 90 Земельного кодексу України, а перелік прав землекористувачів – ст. 95 Земельного кодексу України. Підкреслимо, що між собою ці права відрізняються лише відсутністю у землекористувачів права продавати або іншим шляхом відчужувати свою ділянку, вчиняти з нею інші правочини (у той час як ст. 90 ЗК України надає право власнику продавати або іншим шляхом відчужувати земельну ділянку, передавати її в оренду, заставу, у спадок).

Основним і невід'ємним правом, як для власників землі, так і землекористувачів, у тому числі і суб'єктів використання земель морського транспорту, є право самотійно господарювати на землі. Водночас, йому кореспондує обов'язок не абсолютного господарювання на земельній ділянці, а цільового використання останньої. Тобто сутність даного права полягає в тому, що конкретний суб'єкт землевикористання за своїм волевиявленням,

самостійно визначає напрям своєї виробничої або іншої, передбаченої законом діяльності, спосіб використання земельної ділянки в межах її цільового призначення та умов її надання [52, с.157].

Необхідно звернути увагу на право суб'єкта користування земельною ділянкою, яке передбачено п. (г) ст. 90 Земельного кодексу України (право власника земельної ділянки) та п. (в) ст. 95 ЗКУ (права землекористувачів) на використання у встановленому порядку для власних потреб наявних на земельній ділянці загальнопоширених корисних копалин, торфу, лісів, водних об'єктів, а також інших корисних властивостей землі. Проте, акцентуємо увагу на ч. 1 ст. 23 Кодексу України про надра [175], зміст якої зводиться до наступного: «землевласники і землекористувачі в межах наданих їм земельних ділянок мають право без спеціальних дозволів та гірничого відводу видобувати корисні копалини місцевого значення і торф загальною глибиною розробки до двох метрів, а також підземні води (крім мінеральних) для всіх потреб, крім виробництва фасованої питної води, за умови, що обсяг видобування підземних вод із кожного з водозаборів не перевищує 300 кубічних метрів на добу». Як бачимо, Земельний кодекс України надає право землевласникам і землекористувачам використовувати наявні на земельній ділянці корисні копалини тільки «для власних потреб», а відповідно до Кодексу України про надра – «для всіх потреб». Що стосується права на використання наявних на земельній ділянці лісів та водних об'єктів, то таке право здійснюється в порядку передбаченому нормами Лісового кодексу України та Водного кодексу України.

Передбачене законом (п. «г» ч. 1 ст. 90 ЗК) і право на відшкодування збитків у випадках, встановлених законом. Такі випадки охоплюють і ті, що не пов'язані з позбавленням права володіння земельною ділянкою; поновлення стану земельної ділянки, який існував до порушення прав; попередження дій, які можуть порушити права землевласника шляхом визнання недійсними рішень органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування; відшкодування завданих збитків.

Як власник земельної ділянки так і землекористувачі мають право зводити жилі будинки, господарські та інші споруди (п. (д) ст. 90 ЗКУ, п. (в) ст. 95 ЗКУ). Такими спорудами, виходячи із ч. 1 ст. 69 ЗК, є морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту, гідротехнічними спорудами і засобами навігаційної обстановки, судноремонтними заводами, майстернями, базами, складами, радіоцентрами, службовими та культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, що обслуговують морський транспорт.

Як бачимо, всі перераховані права власників земель та землекористувачів, відносяться до основних прав, які мають загальний характер, не залежать від конкретного виду землекористування, проте залежать від цільового призначення земельної ділянки, а також якщо інше не передбачено законом або договором. Крім цього, право суб'єктів використання земель морського транспорту гарантується законом. Це означає, що припинення такого права або його частини можливе лише у випадках, передбачених законом.

Обов'язки власників земельних ділянок (у тому числі й власників земель морського транспорту) визначає ст. 91 ЗКУ, а користувачів вказаних ділянок – ст. 96 ЗК. Та умова, що формально в Земельному кодексі окремо наведено переліки обов'язків власників і користувачів земельних ділянок, не означає будь-яких відмінностей між ними в цьому питанні. За своїм змістом обов'язки, які стосуються охорони земель, поширюються на обидві вказані категорії суб'єктів використання земель морського транспорту.

Одним із головних серед цих обов'язків, як вже зазначалось, є забезпечення використання землі за її цільовим призначенням. Однак, при цьому слід звернути увагу, що в законах і підзаконних актах немає чіткого визначення цільового призначення земель морського транспорту (визначаються лише завдання, у зв'язку з виконанням яких підприємствам, установам та організаціям транспорту надаються землі – згідно із ст. 11 Закону України «Про

транспорт» це експлуатація, ремонт, розвиток об'єктів транспорту [41]). Водночас, для предметного наповнення вказаного обов'язку важливим є максимально чітке закріплення формулювання цього елементу правового статусу суб'єктів, що використовують землі морського транспорту. Нечіткість, невизначеність змісту категорії «цільове використання земель морського транспорту», з одного боку, позбавляє вказаних суб'єктів можливості належного захисту права на цільове використання земель морського транспорту, з іншого – небезпечно можливістю безпідставного застосування до конкретної особи, що використовує таку земельну ділянку, відповідних правових санкцій під приводом порушення суб'єктом своїх обов'язків. Таким чином, зміст цільового призначення земель морського транспорту потребує закріплення на рівні законодавства. Реалізація вказаної пропозиції дозволить посилити гарантії прав власників земельних ділянок і землекористувачів, адже вони охоплюють не лише охорону майнових прав вказаних осіб, а й самостійний захист права цільового використання землі, тобто права користування ділянкою у відповідності з її конкретним цільовим призначенням [176, с. 323].

Наступним обов'язком вказаних суб'єктів є неухильне виконання ними вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища. Невиконання цього обов'язку тягне припинення права користування землями морського транспорту. Цей обов'язок пов'язаний із закріпленням у ст. 5 Земельного кодексу України принципом раціонального землекористування, який пронизує та визначає загальну спрямованість правової регламентації земельних відносин, виступає основою ефективності й законності використання земельних ділянок. При цьому відносно земель морського транспорту ефективність землекористування визначається тим, що такі ділянки передаються у власність або оренду з метою будівництва та експлуатації об'єктів саме морського транспорту. Найбільш ефективне використання земельної ділянки іноді визначається як юридично дозволене, фізично можливе, економічно доцільне і найбільш прибуткове використання земельної ділянки.

Зрозуміло, що суб'єкт, який користується землями морського транспорту, безпосередньо зацікавлений в ефективному використанні ділянки. Цьому сприяє, по-перше, плата за користування конкретною ділянкою, по-друге, економіко-географічне розташування земельної ділянки. Якщо отриманий прибуток не покриватиме витрат суб'єкта, який використовує ділянку, її використання навряд чи можна визначати ефективним.

Крім цього, відповідно до ч. 4 ст. 11 Закону України «Про транспорт» підприємства транспорту зобов'язані раціонально використовувати надані їм земельні ділянки, не порушувати інтереси інших землекористувачів (у тому числі орендарів), не допускати заболочення, погіршення якості земель і забруднення їх промисловими та іншими відходами, неочищеними стоками, вживати заходів для захисту ґрунтів від ерозії, здійснювати укріплення ярів, крутих схилів, пісків, а також дотримуватись інших вимог щодо охорони земель.

Використання земель морського транспорту має здійснюватися без порушення принципу охорони земель, встановленого у ст. 5 ЗКУ. Підкреслимо, що дотримання цієї вимоги у процесі землекористування є одним із головних обов'язків суб'єктів як права власності, так і права користування землями морського транспорту. Здійснення охорони земель стосується усіх без винятку землекористувачів і власників земельних ділянок.

Зазначимо, що змістовно та функціонально пов'язані між собою обов'язки землевласників і землекористувачів щодо підвищення родючості ґрунтів і збереження інших корисних властивостей землі й своєчасного надання відповідним органам виконавчої влади та місцевого самоврядування даних про стан і використання земель та інших природних ресурсів. Належне виконання вказаними суб'єктами цих обов'язків сприяє державному контролю та здійсненню охорони земель. Такого ж типу зв'язки простежуються і щодо обов'язків не порушувати права власників суміжних земельних ділянок та землекористувачів, дотримуватись правил добросусідства і збереження геодезичних знаків, протиерозійних споруд. У сукупності вони призначені

захищати земельні права інших осіб, є гарантією реалізації прав власників на відшкодування завданої шкоди, зобов'язують до співпраці в інтересах вчинення дій, спрямованих на забезпечення прав на землю кожного із суб'єктів, що використовують землі морського транспорту [176, с.325].

Встановлений в аналізованих нормах Земельного кодексу України перелік обов'язків суб'єктів використання земель морського транспорту не є вичерпним. Законодавством можуть встановлюватися й інші їх обов'язки. Зокрема, важливо врахувати потенційний і реальний негативний вплив антропогенних факторів на стан земельних ресурсів в Україні, у зв'язку із чим обов'язки суб'єктів використання земель морського транспорту безпосередньо пов'язуються з проблемами забезпечення екологічної безпеки, яка, згідно ст. 16 Конституції України, належить до пріоритетних завдань держави. Однак, при цьому чинне законодавство України недостатньо чітко регламентує забезпечення вказаних вимог. При цьому, усі суб'єкти використання земель морського транспорту мають виконувати вимоги щодо підтримання екологічної безпеки, встановлений у п. (д) ст. 5 Земельного кодексу України, принцип пріоритетності якої є однією з провідних засад земельного законодавства.

Усі права та обов'язки землевласників та землекористувачів можна класифікувати за різними критеріями на відповідні групи. Приміром, М.В. Шульга пропонує всю сукупність закріплених законом прав землекористувачів, з урахуванням їх змісту, поділити на дві групи: права у сфері ефективного використання земельних ділянок і права у сфері реалізації інших майнових та немайнових прав. До першої групи прав вчений відносить: самостійне господарювання на землі, використання у встановленому порядку для власних потреб наявних на земельній ділянці загальнопоширених корисних копалин, торфу, лісових угідь, водних об'єктів, а також інших корисних властивостей землі. До другої групи, на думку М.В. Шульги, необхідно віднести: права власності на посіви і насадження сільськогосподарських та інших культур, на вироблену сільськогосподарську продукцію; на

відшкодування збитків у випадках, передбачених законом; на спорудження житлових будинків, виробничих та інших будівель і споруд [27, с. 203].

В.Д. Швець наголошує на необхідності виділити такі різновиди прав суб'єктів землекористування, які пов'язані, по-перше, з використанням землі як основного засобу виробництва; по-друге, як елементу навколишнього природного середовища, з яким нерозривно пов'язані інші природні ресурси, щодо яких землекористувач має безпосередній інтерес; по-третє, як просторово-територіального базису для розміщення житлових будинків, виробничих та інших будівель та споруд [174, с. 166].

С.Ю. Осадчий, розглядаючи зміст правовідносин щодо використання земель трубопровідного транспорту, пропонує всі права та обов'язки суб'єктів трубопровідного транспорту поділити на основні (передбачені Земельним кодексом України), додаткові (встановлені спеціальними нормативно-правими актами), спеціальні (які стосуються експлуатації об'єктів трубопровідного транспорту, а також при аваріях) [177, с. 110].

На нашу думку, при використанні земель права і обов'язки повинні бути однаковими для власників і землекористувачів, але різними в залежності від цільового використання землі.

Отже, всі права та обов'язки суб'єктів використання земель морського транспорту можна поділити на загальні та спеціальні.

До загальних прав (незалежно від цільового використання земель) відносяться наступні: самостійно господарювати на землі; використовувати у встановленому порядку для власних потреб наявні на земельній ділянці загальнопоширені корисні копалини, торф, лісові насадження, водні об'єкти, а також інші корисні властивості землі; на відшкодування збитків у випадках, передбачених законом.

До загальних обов'язків суб'єктів використання земель морського транспорту відносяться такі, як: забезпечувати використання їх за цільовим призначенням; додержуватися вимог законодавства про охорону довкілля; своєчасно сплачувати земельний податок або оренду плати; не порушувати

прав власників суміжних земельних ділянок та землекористувачів; своєчасно надавати відповідним органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування дані про стан і використання земель та інших природних ресурсів у порядку, встановленому законом; дотримуватися правил добросусідства та обмежень, пов'язаних з встановленням земельних сервітутів та охоронних зон.

Крім цього, необхідно виділити спеціальні права та обов'язки суб'єктів використання земель морського транспорту, які передбачені спеціальними нормативно-правими актами (приміром, ст. 11 Закону України «Про транспорт»), а також ті, які можуть бути передбачені договором на право користування землями морського транспорту.

Також, на нашу думку, окремо необхідно виділити серед обов'язків суб'єктів використання земель морського транспорту такі, які стосуються використання земель транспорту, а також окрему групу обов'язків, які стосуються охорони земель транспорту. До першої групи, наприклад, відносяться: забезпечувати використання землі за цільовим призначенням; раціонально використовувати земельні ділянки; своєчасно сплачувати земельний податок або орендну плату; не порушувати прав власників суміжних земельних ділянок та землекористувачів. І до групи обов'язків щодо охорони земель морського транспорту можна віднести: дотримання вимог законодавства про охорону довкілля; своєчасне надання відповідним органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування даних про стан і використання земель та інших природних ресурсів у порядку, встановленому законом; не допущення заболочення, погіршення якості земель і забруднення їх промисловими та іншими відходами, неочищеними стоками, вжиття заходів для захисту ґрунтів від ерозії, здійснення укріплення ярів, крутих схилів, пісків, а також дотримання інших вимог щодо охорони земель.

## Висновки до розділу 2

1. Праву постійного користування землями морського транспорту як відмінному від правового титулу права власності притаманні певні характерні ознаки, серед яких можна виділити: (а) вузьке коло підстав набуття означеного права; (б) можливість виникнення виключно на базі державної або комунальної власності на землі; (в) обмежене законом коло суб'єктів цих правовідносин; (г) правовідносини постійного користування, виникаючі в порядку надання або вилучення й наступного надання земельних ділянок на невизначений термін; (д) відносно менша стабільність відносин землекористування; (е) таких правовідносини що зобов'язує компенсаційність їх суб'єктів вносити плату за землю в установленому законом порядку; (є) можливість припинення таких відносин через обмежене коло підстав, визначених законом.

2. Пропонується в законодавчому порядку відмовитися від титулу права постійного користування землями морського транспорту, який обмежує можливості раціональної експлуатації земельних ділянок його суб'єктами, а сама ж можливість мати земельні ділянки на праві власності має бути визнана за всіма особами, в тому числі й за державними та комунальними підприємствами, установами й організаціями. Крім того, існування права постійного користування земельними ділянками суперечить законодавству ЄС про конкуренцію, що можна розглядати як додаткову підставу для поглибленої й докорінної трансформації досліджуваного правового інституту.

3. До об'єктів оренди можна віднести земельні ділянки: (а) морського транспорту під тими об'єктами, що можуть перебувати у приватній власності, а також землі, призначені для розміщення об'єктів морського транспорту; (б) земельні ділянки використовувані в концесійних відносинах.

4. Що стосується земель, прилеглих до місць будівництва й тимчасово необхідних для його потреб, а також для ремонту й реконструкції об'єктів морського транспорту, тут слід передбачити в законодавстві таку форму використання земель, як тимчасове їх зайняття, яка допоможе врахувати

інтереси власників земельних ділянок, їх тимчасових користувачів і суспільства в цілому.

Системний аналіз тимчасового зайняття земельної ділянки як правової форми використання земель дозволило навести її найбільш характерні особливості, а саме: (а) земельна ділянка потрібна для використання з метою задоволення суспільних інтересів; (б) вона повинна використовуватися не для підприємницьких цілей; (в) її зайняття має виключно тимчасовий характер (наприклад, на період ремонту, реконструкції, будівництва її об'єктів); (г) її договірний характер забезпечує дотримання прав та інтересів сторін; (д) вона оформлюється за спрощеною схемою; (е) орендарями таких земельних ділянок виступають юридичні особи публічного права, а саме адміністрації морських портів як замовники робіт з будівництва, реконструкції або ремонту об'єктів морського транспорту; (є) по закінченні будівництва територія, яку займає зведений об'єкт інфраструктури, передається в постійне користування організації, що експлуатує спорудження (замовникові), а тимчасово відведені землі повертаються в некультивованому виді основному власникові.

5. Такі риси концесійних правовідносин, як договірний характер, платність і строковість, об'єднують експлуатацію землі на умовах концесії з орендним землекористуванням. Однак концесія має свої специфічні ознаки, що дає підстави вести мову про концесійне землекористування як про самостійний вид строкового і платного користування земельною ділянкою. Пропонується закріпити в ЗК України концесію як самостійну форму землекористування, а також норму, що для здійснення концесійної діяльності земельні ділянки можуть надаватися на підставі договору концесії, а не оренди. Можливо, доцільним буде зазначення в ЗК України окремого розділу щодо земельних відносин концесіонера й концесієдавця.

6. До особливих ознак концесійного землекористування можна віднести наступне: (а) уповноважені органи виконавчої влади й органи місцевого самоврядування зобов'язані передати концесіонерові в користування земельну ділянку, визначену концесійним договором; (б) концесіонером може

бути юридична особа – резидент України, яка отримала відповідно до Закону об'єкт у концесію й виступає стороною концесійного договору; (в) підприємницька діяльність ведеться з метою одержання прибутку, однак діяльність концесійна, в тому числі з використанням земельних ділянок, здійснюється для задоволення перш за все суспільних потреб. Наявність у концесійному використанні земельних ділянок явно виражених, чітко зафіксованих суспільно необхідних корисних цілей, а також публічного інтересу служить головними його відмінностями; (г) до публічно-правових відмінностей концесійного землекористування варто віднести винятковий (або монопольний) характер прав, наданих концесієдавцем концесіонерові. Мається на увазі, що в межах території або виду діяльності, на яку концесіонер одержує виключне право, не допускається аналогічна діяльність будь-яких третіх осіб, а також самого концесієдавця; (д) земельні ділянки, які держава або місцева рада надає концесіонерові (інвесторові) відповідно до договору, використовуються ним виключно з метою й на закріплених в останньому умовах. Після закінчення строку дії угоди об'єкт концесії разом із земельною ділянкою повертається державі. При цьому концесіонер не може викупити земельну ділянку, надану йому в концесію; (є) концесія передбачає надання права створення та/або управління об'єктом, а не володіння ним. Створення та/або управління об'єктом є обмеженим у часі: становить, як правило, 15-30 р.

7. Вважаємо за доцільне об'єкт морського транспорту й потрібну для нього земельну ділянку визнавати об'єктами концесії також необхідними для забезпечення його нормального функціонування. Легалізація й чітке правове регулювання концесійного землекористування – важлива умова процесу розвитку концесійних відносин у сфері морського транспорту.

8. Об'єктом правовідносин у сфері використання земель морського транспорту виступають землі морського транспорту, а саме земельні ділянки, що відносяться до категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, із відповідним цільовим

призначенням, визначеним на підставі документації із землеустрою у встановленому законодавством порядку.

Суб'єктами правовідносин у сфері використання земель морського транспорту, виступають учасники суспільних відносин, які наділені визначеними земельним законодавством правами та щодо яких встановлені відповідні земельні обов'язки, які є достатніми для участі у правовідносинах з приводу використання земель морського транспорту.

Правовідносини у сфері використання земель морського транспорту – це суспільні відносини, що формуються та виникають за участю відповідних суб'єктів, які відносяться до морського транспорту або забезпечують його діяльність щодо володіння, користування, розпорядження землею, раціонального використання та охорони земельних ділянок, які віднесені до земель морського транспорту і виникають, змінюються та припиняються з приписами земельного права.

9. Користування землями морського транспорту здійснюється юридичними особами незалежно від форм власності, які створені та зареєстровані в установленому законодавством порядку, для здійснення відповідної діяльності, а саме - виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту, вдосконалення і розвитку об'єктів транспорту і які отримали відповідні ліцензії, якщо їх діяльність пов'язана із перевезенням пасажирів або небезпечних вантажів та небезпечних відходів морським транспортом.

10. Всі права та обов'язки суб'єктів використання земель морського транспорту можна поділити на загальні та спеціальні.

До загальних прав суб'єктів використання земель морського транспорту відносяться: самостійне господарювання на землі; використання у встановленому порядку для власних потреб наявних на земельній ділянці загальнопоширених корисних копалин, торфу, лісових насаджень, водних об'єктів, а також інших корисних властивостей землі; відшкодування збитків у випадках, передбачених законом.

До загальних обов'язків суб'єктів використання земель морського транспорту відносяться: забезпечення використання таких земель за цільовим призначенням; додержання вимог законодавства про охорону довкілля; своєчасне сплачування земельного податку або орендно плати; не порушення прав власників суміжних земельних ділянок та землекористувачів; своєчасне надання відповідним органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування даних про стан і використання земель та інших природних ресурсів у порядку, встановленому законом; дотримання правил добросусідства та обмежень, пов'язаних з встановленням земельних сервітутів та охоронних зон.

До спеціальних прав та обов'язків суб'єктів використання земель морського транспорту відносяться такі, які передбачені спеціальними нормативно-правими актами або передбачені у договорі на користування землями морського транспорту.

Серед обов'язків суб'єктів використання земель морського транспорту необхідно окремо виділити такі, які стосуються використання земель транспорту, а також окрему групу обов'язків, які стосуються охорони земель транспорту. До першої групи відносяться обов'язки щодо забезпечення використання землі за цільовим призначенням; раціонального використання земельних ділянок; своєчасної сплати земельного податку або орендної плати; не порушення прав власників суміжних земельних ділянок та землекористувачів. І до групи обов'язків щодо охорони земель морського транспорту можна віднести: додержання вимог законодавства про охорону довкілля; своєчасне надання відповідним органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування даних про стан і використання земель та інших природних ресурсів у порядку, встановленому законом; не допущення заболочення, погіршення якості земель і забруднення їх промисловими та іншими відходами, неочищеними стоками, вжиття заходів для захисту ґрунтів від ерозії, здійснення укріплення ярів, крутих схилів, пісків, а також додержання інших вимог щодо охорони земель.

### РОЗДІЛ 3. ПРАВОВІДНОСИНИ У СФЕРІ ОХОРОНИ ЗЕМЕЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

#### *3.1. Специфіка правової охорони земель морського транспорту*

З ростом кількості та видів транспортних засобів відбувається збільшення впливу транспортного комплексу на навколишнє середовище й людину. Негативний вплив його проходить за рахунок викидів забруднюючих шкідливих речовин, які входять до складу вихлопних газів двигунів, надмірного споживання кисню, підвищеного рівню шуму, теплового й радіаційного випромінювання тощо. Найголовніші з негативних впливів — це отруєння природних ресурсів в результаті забруднення навколишнього середовища (повітря, води, ґрунтів) токсичними речовинами, знешкодження живих організмів. Транспорт спричиняє значний вплив на навколишнє середовище і здоров'я людей як прямою дією, так і опосередковано [178, с. 159].

Забезпечення належної охорони земель морського транспорту в сучасних умовах є актуальним, адже активно розвиваються нові види транспорту, ускладнюється його інфраструктура, а відповідно, збільшується негативний вплив на стан земель та навколишнє природне середовище в цілому. Проте, існуюча система правових заходів з охорони земель морського транспорту не забезпечує в повному обсязі виконання завдання охорони земель, а саме: збереження та поліпшення ґрунтів, попередження деградації та порушення земель від ерозії, інших несприятливих наслідків господарської діяльності [179, с. 118]. Отже, на сьогодні виникла гостра потреба у реформуванні відносин щодо охорони земель морського транспорту.

Необхідно підкреслити, що завданням охорони земель є не тільки збереження належного якісного стану земельних ресурсів, а й також стану суміжних природних ресурсів та навколишнього природного середовища в цілому. Отже, при вирішенні питання щодо охорони земель морського

транспорту повинні застосовуватися не тільки норми земельного законодавства, а і норми екологічного та природоресурсного законодавства.

Так, об'єктами правової охорони навколишнього природного середовища, що підлягають державній охороні, відповідно до ст. 5 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» виступають: по-перше, це навколишнє природне середовище як сукупність природних і природно-соціальних умов та процесів; по-друге, це природні ресурси, як залучені в господарський обіг, так і невикористовувані в економіці в даний період (земля, надра, води, атмосферне повітря, ліс та інша рослинність, тваринний світ), а також ландшафти та інші природні комплекси [180].

У Земельному кодексі питанню охорони земель присвячена окрема Глава 26 «Завдання, зміст та порядок охорони земель». Так, відповідно до ст. 162 Земельного кодексу України [34] охорона земель являє собою систему правових, організаційних, економічних та інших заходів. Такі заходи спрямовані на раціональне використання земель, запобігання необґрунтованому вилученню земель сільськогосподарського і лісогосподарського призначення, захист від шкідливого антропогенного впливу, відтворення й підвищення родючості ґрунтів, підвищення продуктивності земель лісогосподарського призначення, забезпечення особливого режиму використання земель природоохоронного, оздоровчого, рекреаційного та історико-культурного призначення.

Стаття 1 Закону України «Про охорону земель» [181] повністю відтворює визначення поняття охорони земель, яке закріплено в Земельному кодексі України.

Як бачимо, зазначені Закони України, містять достатньо повне визначення охорони всіх земель на території країни, незалежно від їх категорій. При цьому, фактично не встановлюючи якихось конкретних вимог, які стосуються кожної категорії земель, проте, окремо приділяється увага землям сільськогосподарського та лісогосподарського призначення.

Як підкреслюється у науковій літературі, за своїм спрямуванням це тлумачення (поняття охорони земель) зорієнтоване, перш за все, на охорону земель сільськогосподарського призначення, а правові засади охорони інших категорій (несільськогосподарських земель) визначає досить побіжно й зверхньо [182, с. 73]. 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, своєю чергою, зумовлює специфіку охорони цих земель [37, с. 394].

На сьогодні, у чинному законодавстві можна виділити лише окремі норми, що певною мірою стосуються охорони земель морського транспорту. Зокрема, ст. 56 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» передбачає низку охоронних заходів від негативного впливу об'єктів морського транспорту. Так, підприємства, установи, організації, що здійснюють проектування, виробництво, експлуатацію та обслуговування відповідних об'єктів, зобов'язані розробляти і здійснювати комплекс заходів, які стосуються зниження токсичності та знешкодження шкідливих речовин, що містяться у відпрацьованих газах та скидах транспортних засобів. Заходи щодо переходу на менш токсичні види енергії й пального, додержання режиму експлуатації транспортних засобів та інші заходи, спрямовані на запобігання й зменшення викидів та скидів у навколишнє природне середовище забруднюючих речовин та додержання встановлених рівнів фізичних впливів. Крім того, законодавством передбачено, що керівники транспортних організацій та власники транспортних засобів несуть відповідальність за додержання встановлених для відповідного типу транспортного засобу нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах, скидів

забруднюючих речовин та впливу фізичних факторів пересувних джерел на стан навколишнього природного середовища.

Зрозуміло, що заходи, які сприяють зменшенню негативного впливу об'єктів морського транспорту, спрямовані на охорону всіх складових навколишнього природного середовища, зокрема, і земельних ресурсів [183, с. 1019].

Земельний кодекс, своєю чергою, регулює питання охорони земель морського транспорту досить поверхово, обмежуючись лише загальними положеннями. При цьому ч. 2 ст. 164 Земельного кодексу містить відсилочну норму, згідно з якою порядок охорони земель встановлюється законом.

Таким законом є Закон України «Про охорону земель», який закріплює обмежену кількість правових заходів щодо охорони земель несільськогосподарського призначення, до яких відносяться й землі морського транспорту.

Необхідно наголосити, що 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 [184, с. 28].

Зазначимо, питання щодо охорони земель неодноразово виступало предметом дослідження як вітчизняних, так й зарубіжних науковців, які приділяли увагу як визначенню поняттю охорони земель, так і системі заходів щодо їх охорони. Приміром, Т.К. Оверковська розглядає правову охорону земель як комплекс правовідносин, при реалізації яких на основі правових норм та застосуванні науково-обґрунтованих заходів економічного, екологічного, організаційного, земельно-правового, еколого-правового, науково-технічного, технологічного та іншого характеру гарантується і забезпечується запобігання та усунення негативних наслідків забруднення

земель виробничими та побутовими відходами, а також стічними водами, токсичними хімічними та радіоактивними речовинами, пестицидами та агрохімікатами понад встановлені гранично допустимі концентрації, захист природного стану земель від інших необґрунтованих дій, несприятливих техногенних та природних процесів, що небезпечні для довкілля, життя та здоров'я людей, а також застосовується юридична відповідальність за порушення вимог законодавства про охорону земель від забруднення та псування [185, с. 4]. Як бачимо, науковець пропонує досить повне визначення поняття охорони земель, враховуючи всі негативні впливи на землі та довкілля в цілому, від господарської та іншої діяльності людини.

О.А. Вівчаренко правову охорону земель розглядає як правовий інститут, що являє собою систему правових норм, які регулюють відносно відокремлену групу однорідних суспільних земельних відносин щодо забезпечення раціонального використання та охорони цього ресурсу [186, с. 293].

Н.В. Бондарчук, розглядаючи питання щодо охорони земель авіаційного транспорту, зауважує, що охорона зазначених земель має декілька аспектів: екологічний, економічний та правовий. Екологічний аспект, на її думку, полягає в охороні ґрунтів під час будівництва аеропортів, аеродромів, злітно-посадочних смуг, охорона земель авіаційного транспорту та суміжних земель в процесі експлуатації об'єктів авіаційного транспорту. Економічна сторона охорони земель авіаційного транспорту, як зазначає Н.В. Бондарчук, полягає в їх обґрунтованому господарському використанні з метою отримання прибутку. І правовий аспект, на її думку, полягає в нормативному закріпленні порядку використання земель авіаційного транспорту України та юридичної відповідальності за порушення законодавства у цій сфері [187, с. 76-77].

Крім цього, законодавством України передбачена система відповідних заходів у галузі охорони земель. Згідно ст. 22 Закону України «Про охорону земель» така система заходів включає у себе: державну комплексну систему спостережень; розробку загальнодержавних і регіональних програм

використання та охорони земель, документації із землеустрою в галузі охорони земель; створення екологічної мережі; здійснення природно-сільськогосподарського, еколого-економічного, протиерозійного та інших видів районування (зонування) земель; економічне стимулювання впровадження заходів щодо охорони та використання земель і підвищення родючості ґрунтів; стандартизацію і нормування.

М. В. Шульга пропонує всю сукупність заходів щодо правової охорони земель поділити на дві групи: інтегровані, тобто загальні заходи, які спрямовані на охорону всіх без винятку земель, тобто земель усіх категорій (забезпечення використання земель відповідно до їх цільового призначення, забезпечення дотримання вимог раціонального використання земель всіх категорій, охорона земель від забруднення та засмічення). До другої групи, на думку вченого, необхідно віднести диференційовані (спеціальні) заходи, які забезпечують охорону окремих категорій земель, з урахуванням їх цільового призначення та інших характеристик [188, с. 69-70]. Отже, спираючись на зазначену класифікацію заходів щодо охорони земель, до земель морського транспорту можна віднести заходи як першої так і другої групи.

Слід зазначити, що морський транспорт є активним і постійним джерелом забруднення як навколишнього природного середовища, так і земель морського транспорту, земель водного фонду та інших природних ресурсів. Крім цього, забруднення земель при будівництві та експлуатації об'єктів морського транспорту також негативно впливає і на здоров'я людей.

Тому необхідно розглядати охорону земель морського транспорту і розробляти систему заходів щодо їх охорони саме в рамках і з урахуванням особливостей правового режиму земель морського транспорту.

В юридичній літературі акцентується увага на правових формах охорони земель. Т.К. Оверковська пропонує під правовою формою охорони земель розуміти правове явище, яке закріплено в правовій нормі, має обов'язковий характер, сприяє реалізації правових вимог, приписів, повноважень, заходів, діяльності щодо збереження якісного стану земель та має відповідний вплив на

вирішення проблем охорони земель від забруднення та псування. До основних форм охорони земель від забруднення та псування вчена відносить: встановлення заборон та обмежень на діяльність, що може негативно вплинути на якісний стан земель; здійснення контролю у сфері охорони земель; закріплення державних стандартів та нормативів у сфері охорони земель; економічне стимулювання раціонального використання і охорони земель; моніторинг земель; ведення Державного земельного кадастру; застосування юридичної відповідальності за порушення вимог охорони земель тощо [185, с. 3,12].

На думку Т.М. Гапотченко до правових форм забезпечення раціонального використання та охорони земель транспорту необхідно віднести наступні: конкретизація цільового призначення ділянок, наданих суб'єктам транспорту; належність більшої частини земель транспорту державі та територіальним громадам; чітка внормованість, визначених нормами відведення; встановлена законодавством адміністративна, цивільна та кримінальна відповідальність за порушення земельного законодавства [189, с. 61].

Н.В. Бондарчук вважає, що до правових форм забезпечення раціонального використання та охорони земель транспорту загалом та авіаційного транспорту зокрема необхідно віднести планування розміщення земельних ділянок означеної категорії [187, с. 80-81].

Вважаємо, що до основних правових форм забезпечення охорони земель, у тому числі і земель морського транспорту, підтримуючи точку зору Т.К. Оверковської, необхідно віднести моніторинг земель, контроль за використанням та охороною земель, економічне стимулювання раціонального використання і охорони земель; ведення Державного земельного кадастру та інші.

Відповідно до п. 1 «Положення про моніторинг земель», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 20 серпня 1993 р. № 661 [190], моніторинг земель - система спостереження за станом земель з метою

своєчасного виявлення змін, їх оцінки, відвернення та ліквідації наслідків негативних процесів. Отже, в першу чергу, це інформаційна система спостережень, за допомогою якої відбувається збирання, оброблення, передавання, збереження та аналіз інформації про якісний стан земельних ресурсів, крім цього, за допомогою зібраної інформації можуть бути розроблені відповідні рекомендації для прийняття рішень про запобігання негативним змінам стану земель. Також дані, отримані при здійсненні моніторингу земель, повинні слугувати основою для ведення державного контролю за використанням та охороною земель та основою для ведення державного земельного кадастру.

Проте, практичне здійснення заходів із моніторингу земель протягом останніх десятиріч фактично не відбувалося, що пов'язано, безперечно, як із відсутністю цільового бюджетного фінансування на вказані потреби, так і з принципово помилковою системою організації моніторингу, адже функції з його здійснення наразі покладені переважно на різні центральні органи виконавчої влади, а не спеціалізовану дослідницьку установу [191, с. 22].

Крім цього, земельним законодавством не передбачено проведення моніторингу з урахуванням специфіки визначених законодавством кожної з категорій земель, в тому числі і земель морського транспорту. Такий підхід законодавця навряд чи можна вважати правильним, оскільки кожна із категорій земель має свій особливий правовий режим використання.

Моніторинг земель, як одна із функцій управління в галузі використання та охорони земель, а також одночасно як один із заходів, який входить до системи заходів з охорони земель, є одним з дієвих способів отримати інформацію про стан земель морського транспорту, а також інших природних ресурсів, які потрапляють під негативний вплив від діяльності підприємств морського транспорту. Крім того, на підставі моніторингової інформації можна спланувати подальшу діяльність підприємств транспорту з метою мінімізувати негативний вплив на навколишнє середовище і здоров'я людей.

Економічне стимулювання раціонального використання та охорони земель також входить до системи заходів у галузі охорони земель та включає, відповідно до ст. 205 Земельного кодексу України: (1) надання податкових і кредитних пільг громадянам та юридичним особам, які здійснюють за власні кошти заходи, передбачені загальнодержавними та регіональними програмами використання і охорони земель; (2) виділення коштів державного або місцевого бюджету громадянам та юридичним особам для відновлення попереднього стану земель, порушених не з їх вини; (3) звільнення від плати за земельні ділянки, що перебувають у стадії сільськогосподарського освоєння або поліпшення їх стану згідно з державними та регіональними програмами тощо.

Проте, як слушно підкреслюється у науковій літературі, наразі практично жоден з перелічених заходів економічного стимулювання у сфері охорони та використання земель на практиці не застосовується з причини не сформованості до цього часу правової бази такого стимулювання. Як слушно зазначає П.Ф. Кулинич, на сьогодні не затверджено Кабінетом Міністрів України порядок економічного стимулювання заходів щодо використання та охорони земель, також досі не прийняті загальнодержавні програми охорони земель, відповідно до яких власники земельних ділянок та землекористувачі можуть виконувати заходи щодо охорони і належного використання земель, витрати на вчинення яких можуть компенсуватися з державних та місцевих бюджетів [14, с. 590].

Треба зауважити, що правова охорона земель морського транспорту потрібна і як в процесі вибору таких земельних ділянок, так і при будівництві, реконструкції та експлуатації цих об'єктів.

Важливу роль щодо охорони земель морського транспорту відіграє дотримання правил державних будівельних норм України (ДБН) при плануванні та забудові території. Приміром, державними будівельними нормами передбачено, що перевалочні зони морських та річкових портів доцільно розміщувати поза межею населеного пункту або на його території в

периферійній зоні, поблизу сортувальних і великих вантажних залізничних станцій.

Також ДБН передбачена відстань від житлових будинків до спеціалізованих районів нових морських і річкових портів, яку слід приймати не менше 300 м, від меж районів перевантаження курних матеріалів, від резервуарів і зливо-наливних пристроїв легкозаймистих і горючих рідин на складах I категорії - не менше 200 м та не менше 100 м – на складах II-III категорій. Відстань від морських та річкових вокзалів до зупинок міського пасажирського транспорту має становити не більше ніж 100 м.

Крім того, для забезпечення охорони навколишнього природного середовища необхідно виконувати, за основними показниками роботи і інтенсивності руху транспорту, побудову розрахункових карт забрудненості повітряного простору і акустичного дискомфорту (перша черга і розрахунковий термін), оцінку кількісних і якісних змін парку рухомого складу, у разі прийнятих транспортно-планувальних рішень, а також розроблення пропозиції щодо організації дорожнього руху (порівняно з існуючим станом) та захисту навколишнього природного середовища [192].

Відомо, що істотно впливають на якісний стан земель та інших природних ресурсів об'єкти морського транспорту при їх експлуатації. Експлуатація об'єктів морського транспорту викликає, по-перше, 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 велика кількість різних хімічних речовин. Значна частина випромінювання від роботи силових установок та енергетичного обладнання. Проте основна маса забруднення спричиняється від вантажів та матеріалів, які утворюються на судах та об'єктах портової інфраструктури. Більшість із цих речовин (свинець, залізо, цинк тощо) є небезпечними хімічними речовинами, безпосередня чи опосередкована дія яких

може спричинити захворювання або отруєння людей, а також завдати шкоди довкіллю.

У законодавстві містяться певні норми, що стосуються охорони земель від забруднення небезпечними речовинами. З метою встановлення критеріїв придатності земель для використання їх за цільовим призначенням визначаються нормативи гранично допустимого забруднення ґрунтів.

Так, відповідно до ст. 1 Закону України «Про охорону земель» визначаються гранично допустимі концентрації забруднюючих речовин як максимально допустима кількість забруднюючих речовин у ґрунтах, яка не зумовлює негативних екологічних наслідків для їх родючості, загального стану довкілля, якості сільськогосподарської продукції та здоров'я людини.

Крім того, велика інтенсивність руху транспорту у морській транспортній мережі призводить до перенасичення навколишнього середовища забруднюючими хімічними речовинами. В цьому випадку наслідки перевищення нормативів гранично допустимих концентрацій небезпечних речовин у ґрунтах передбачені нормою ст. 45 Закону України «Про охорону земель», згідно з якою господарська та інша діяльність, яка зумовлює забруднення земель і ґрунтів понад установлені граничнодопустимі концентрації небезпечних речовин, забороняється. Також, у разі виявлення фактів забруднення ґрунтів небезпечними речовинами спеціально уповноважені органи виконавчої влади у галузі охорони земель повинні вживати відповідні заходи щодо обмеження, тимчасової заборони (зупинення) чи припинення діяльності підприємств, установ, організацій, незалежно від форм власності і 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 транспорту призведе до блокування руху по всій

морській транспортній мережі. Можливі заходи потребують належної розробки та фінансування і не є економічно вигідними.

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. Однак в умовах сьогодення, більш дієвим має бути механізм економічного стимулювання, як шляхом встановлення прогресивних ставок плати за забруднення довкілля в цілому і земель зокрема, так і створення механізмів стимулювання належної природоохоронної діяльності.

Додатково необхідно торкнутися основних причин порушень земельного та природоохоронного законодавства при використанні земель морського транспорту. Так, система основних елементів морського транспорту – морських портів, була сформована за довго до незалежності України та виникнення екологічних проблем у цій сфері. Окремі порти налічують багатовікову історію. Саме навколо портів розвивалися міста з усією інфраструктурою. Хоча основна маса портів створена або реконструювалася за часів СРСР. Тому і причини порушень вбачаються переважно у використанні застарілих на сьогоднішній день технологій, норм та вимог.

Крім того, у зв'язку з недостатнім фінансуванням модернізації портової інфраструктури та устаткування, фактично сьогодні використовуються технології обробки вантажів, які були сформовані під час будівництва портів. Наприклад, в Одеському морському порту тільки кілька років назад почали застосовувати зволоження сипких вантажів для зменшення пилового забруднення.

Тому, основними причинами порушень у сфері охорони та використання земель морського транспорту є: застарілість існуючих об'єктів морського транспорту, які будувалися з урахуванням природоохоронних та санітарних норм колишнього СРСР; розвиток міст поряд з морськими портами без

врахувань перспектив розвитку портів; використання застарілих методів та устаткування при роботі з вантажами тощо.

Відповідно до законодавства України щодо земель транспорту можуть встановлюватись обмеження у їх використанні, особливий режим землекористування або охоронні зони. Так, відповідно до ч. 2 ст. 69 Земельного кодексу України на підходах до портів (каналів), мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів відповідно до закону можуть встановлюватись обмеження у використанні земель. Такі обмеження передбачені Законом України «Про транспорт» [41]. Згідно з ч. 3 ст. 25 Закону 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.

Крім цього, відповідно до ст. 112 Земельного кодексу України уздовж ліній зв'язку, електропередачі, земель транспорту, навколо промислових об'єктів для забезпечення нормальних умов їх експлуатації, запобігання ушкодження, а також зменшення їх негативного впливу на людей та довкілля, суміжні землі та інші природні об'єкти можуть створюватися охоронні зони, правовий режим яких визначається законодавством України.

Також згідно ч. 6 ст. 11 Закону України «Про транспорт» з метою забезпечення належної експлуатації споруд та інших об'єктів транспорту, а також охорони земель від негативного впливу зазначених об'єктів на землях, наданих у користування підприємствам транспорту, можуть встановлюватися охоронні зони з особливими умовами землекористування.

Проте, правовий режим охоронних зон земель морського транспорту на сьогодні законодавством України не визначений.

Підсумовуючи в цілому вищевикладене, стає можливим визначити поняття правової охорони земель морського транспорту, під якою необхідно розуміти систему юридичних норм і здійснюваних на їх основі заходів, спрямованих на збереження якісного стану, раціональне використання та захист земель, на яких розміщені об'єкти морського транспорту, а також захисту

інших природних ресурсів та довкілля в цілому, що знаходяться в межах земель морського транспорту, з метою попередження та їх захисту від негативного впливу господарської діяльності підприємств та об'єктів морського транспорту.

Для досягнення належного рівня охорони необхідно здійснити розробку нормативів гранично допустимих концентрацій небезпечних речовин на землях морського транспорту. При перевищенні вмісту небезпечних речовин на землях морського транспорту вживати заходів щодо обмеження чи припинення експлуатації об'єктів морського транспорту, діяльність яких призводить до забруднення земель.

Однією з особливостей правової охорони земель морського транспорту, особливо в портах, є складність, а інколи неможливість припинення екологічно-небезпечної діяльності у зв'язку з її стратегічним значенням для держави. Навіть тимчасове припинення діяльності морського порту може завдати втрат у довгостроковій та середньостроковій перспективі. Інколи це неможливо через безпеку для суден та екіпажів. Тому найдієвішими важелями впливу природоохоронного законодавства в частині охорони земель мають стати економічні стимули. Має бути створена така економіко-правова база для охорони земель, за якої порушення чинних нормативів є більш не вигідним, а ніж їх дотримання.

Таким чином, головними особливостями правової охорони земель морського транспорту є необхідність врахування охоронних заходів, які здійснюються в процесі безпосередньої експлуатації об'єктів морського транспорту та вибору перспективних напрямків його розвитку, а також вибору форм та видів використання земель, які розміщені навколо таких об'єктів.

Отже, правова охорона земель морського транспорту повинна здійснюватися за двома основними напрямками. Перший напрям – це охорона земель морського транспорту як територіального базису і в цьому випадку застосовується система охоронних заходів, які здійснюються в процесі безпосередньої експлуатації об'єктів морського транспорту та вибору перспективних напрямків його розвитку. І другий напрям охорони земель

морського транспорту полягає у охороні цих земель, як природного ресурсу та захисту їх, а також прилеглих природних ресурсів та довкілля в цілому, від негативного впливу господарської діяльності підприємств та об'єктів морського транспорту.

### ***3.2. Контроль за використанням і охороною земель морського транспорту***

Одним із важливих елементів правового режиму земель, а також однією із провідних функцій управління у галузі використання та охорони земель є контроль за їх використанням та охороною. Деякі загальні аспекти контролю за використанням та охороною земель розглянуто в наукових працях багатьох вітчизняних правознавців, однак без належної уваги на сьогодні залишається питання щодо контролю за використанням та охороною земель морського транспорту.

Морський транспорт є специфічним і водночас потужним підрозділом транспортної інфраструктури держави, а землі, що використовуються для його діяльності, мають низку особливостей географічного, екологічного й правового характеру. Землі морського транспорту, як і землі транспорту в цілому, виконують допоміжні функції для забезпечення діяльності та експлуатації об'єктів морського транспорту. Цей факт визначає певні особливості щодо правового режиму даних земель, у тому числі й особливості контролю держави за їх використанням та охороною [193, с. 101].

Підкреслимо, що першопричинами екологічних проблем України на сьогодні є неефективна система державного управління у сфері охорони навколишнього природного середовища та регулювання використання природних ресурсів, зокрема неузгодженість дій центральних і місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, незадовільний стан системи державного моніторингу навколишнього природного середовища, стан контролю за дотриманням природоохоронного законодавства та

незабезпечення невідворотності відповідальності за його порушення. Крім того, сучасне використання земельних ресурсів України не відповідає вимогам раціонального природокористування, внаслідок чого стан земельних ресурсів України близький до критичного. Однією із причини виникнення такої ситуації виступає використання недосконалих технологій у сільському господарстві, промисловості, енергетиці, транспортній та інших галузях господарства, орієнтація на досягнення коротко- та середньострокових економічних зисків, з ігноруванням природоохоронної складової та негативними наслідками у довгостроковій перспективі [194].

Однією з особливостей правового регулювання використання та охорони земель транспорту є те, що режим використання земель залежить від виду та об'єктів транспорту для експлуатації якого необхідно виділення земельної ділянки відповідного цільового призначення. Крім цього, зазначені землі характеризуються шкідливим характером виробничої діяльності розташованих на них підприємств, що своєю чергою, зумовлює необхідність раціонального використання означеної категорії земель з урахуванням особливостей управління в галузі використання та охорони земель, в тому числі і земель морського транспорту.

Управління в галузі використання та охорони земель морського транспорту ґрунтується на принципах та функціях управління в галузі використання та охорони земель взагалі, проте має свою специфіку, яка залежить від впливу рівня ведення транспортного господарства на цих землях, від форм використання земель морського транспорту, системи заходів щодо охорони таких земель тощо.

Як підкреслюється у літературі, такі терміни, як «управління у галузі земельних відносин», «державне управління земельним фондом», «державне регулювання земельних відносин», використовуються як синоніми [195, с. 333]. Приміром, Г.О. Аксеньюк зазначав, що управлінням є безпосередньо завідування землями, що полягає у реєстрації та обліку землі, яку вже відведено вищим органом для певної мети; у розподілі її всередині певного відомства; у

контролі за її належним використанням [196, с. 304]. А.П. Гетьман розглядає управління у сфері використання та охорони земель як організаційно-правову діяльність уповноважених органів із забезпечення раціональної та ефективної експлуатації земель всіма суб'єктами господарювання в межах, визначених земельним законодавством України [197, с. 179].

З погляду С.О. Боголюбова, державне управління в галузі використання і охорони земель може виражатися в двох принципово різних якостях: (1) управління держави - власника землі, нерухомого майна (господарське управління); (2) управління держави - органу влади, тобто суверена, який володіє територіальним верховенством по відношенню до всіх земель незалежно від форм власності. Отже, у першому випадку земля, будучи об'єктом управління, є для державних органів об'єктом їхньої господарської діяльності, а в другому - територією, тобто просторовим кордоном. Таким чином, з одного боку, земля виступає як об'єкт, на який поширюються владні функції держави, з іншого - як об'єкт господарської діяльності. Звідси відмінності у методах регулювання відносин, що виникають з приводу здійснення владних функцій держави і з приводу господарських відносин, пов'язаних з використанням і охороною земель [198, с. 161].

Отже, під управлінням в галузі використання та охорони земель морського транспорту, необхідно розглядати організаційно-правову діяльність уповноважених органів, спрямовану на створення умов для раціонального використання та охорони земель усіма суб'єктами господарювання, які мають право на земельні ділянки у сфері морського транспорту, щодо практичного здійснення цілей і завдань у цій галузі, в межах, визначених законодавством України.

Цілі та завдання управління у сфері використання та охорони земель морського транспорту досягаються виконанням відповідними органами низки функцій, які необхідні для оптимальної організації раціонального використання та охорони земель.

Функції управління представляють собою види (напрями) діяльності уповноважених органів, які становлять єдиний механізм щодо регулювання використання та охорони земель. В умовах сучасного розвитку земельного законодавства сутність і зміст деяких функцій зазнають змін. Функції управління значно збагачуються, з'являються їх нові провадження, оновлюється суб'єктний склад [52, с. 261].

Надзвичайно важливу роль у здійсненні державної земельної політики відіграє державний контроль за використанням та охороною земель, який є однією із форм досягнення управлінської мети, а саме забезпечення своєчасності виконання управлінських рішень у сфері раціонального використання та охорони земельних ресурсів [199, с. 153].

Відповідно до ст. 3 Закону України «Про державний контроль за використанням та охороною земель» [200] основними принципами здійснення державного контролю за використанням та охороною земель є: забезпечення раціонального використання та охорони земель як основного національного багатства, що перебуває під особливою охороною держави; пріоритет вимог екологічної безпеки у використанні земельних ресурсів над економічними інтересами; повне відшкодування шкоди, заподіяної довкіллю внаслідок порушення земельного законодавства України; поєднання заходів економічного стимулювання і відповідальності у сфері використання та охорони земель.

Так, на початку 2020 року Управліннями з контролю за використанням та охороною земель, що діють у складі Головних управлінь Держгеокадастру в областях, здійснено 436 заходів державного контролю за використанням та охороною земель, за результатами яких виявлено 358 порушень земельного законодавства. Також проведено заходи державного нагляду щодо додержання суб'єктами господарювання вимог законодавства у сфері використання та охорони земель. За вказаний період нараховано шкоду, заподіяну внаслідок самовільного зайняття земельних ділянок, використання земельних ділянок не за цільовим призначенням, зняття ґрунтового покриву без спеціального дозволу тощо [201].

Земельний кодекс України встановлює, що контроль за використанням та охороною земель взагалі і в тому числі земель морського транспорту, полягає у забезпеченні додержання органами державної влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами, організаціями і громадянами земельного законодавства України (ст. 187 ЗК). Законодавство України виділяє декілька видів контролю – це державний, самоврядний (здійснюється сільськими, селищними, міськими, районними та обласними радами) та громадський, здійснення якого передбачено статтею 190 Земельного кодексу України.

Незважаючи на множинність видів контролю чільне місце серед його суб'єктів посідають ті, що представляють державу. Саме вона має приділяти особливу увагу ощадливому, ефективному й раціональному використанню земель морського транспорту, а також охороні земельного фонду України, забезпечувати порядок використання землі, при якому задоволення суспільних інтересів не приводитиме до втрати її корисних властивостей, деградації, скорочення земельних площ, виникнення небезпечних соціальних і економічних наслідків та створення загрози сталому розвитку суспільства. Отже, необхідним є забезпечення дієвого контролю і нагляду, в першу чергу, на державному рівні щодо проблем використання та охорони земель [202, с. 52].

Основні завдання, принципи, повноваження суб'єктів державного контролю за використанням та охороною земель закріплені Законом України «Про державний контроль за використанням та охороною земель» від 19 червня 2003 р., Земельним кодексом України та іншими нормативно-правовими актами.

Зміст державного контролю за використанням земель морського транспорту становлять загальні компоненти, що рівною мірою охоплюють всі категорії земель України та стосуються усіх без винятку землевласників і землекористувачів, а також спеціальні компоненти, що стосуються земель транспорту. Так, однією з головних особливостей контролю у зазначеній сфері слід вважати його більш виражену екологічну спрямованість. Контроль за

використанням та охороною земель морського транспорту має бути спрямований перш за все на забезпечення екологічної безпеки, що обумовлене об'єктивними факторами, які пов'язані, по-перше, із поступовим збільшенням кількості транспортних засобів та їх навантаженням на морські порти; по-друге - із збільшенням викидів забруднюючих речовин із відпрацьованими паливно-мастильними матеріалами морських суден, що негативно впливає на стан, як земель, так і на навколишнє природне середовище. Тому здійснення відповідного контролю за дотриманням екологічних вимог є важливим заходом до забезпечення належної охорони земель морського транспорту, екологічної безпеки [193, с. 101].

Крім цього, важливим завданням контролю за використанням та охороною земель морського транспорту є забезпечення їх раціонального використання. У цілому використання земельних ресурсів в Україні не відповідає вимогам раціонального природокористування, а його ефективність у нашій країні значно нижча, ніж у середньому по Європі. Оскільки, останнім часом розміри територій, зайнятих об'єктами транспорту, у тому числі й морського, постійно зростають, відсутність ефективного контролю з боку держави призвела до того, що за останні десять років для потреб транспорту й інших несільськогосподарських цілей в Україні вилучено велику кількість сільськогосподарських угідь, які є найбільш цінними природними ресурсами. Антропогенних змін зазнають значні площі земель, зростає небезпека їхньої деградації і забруднення. Трапляються випадки порушення земельного законодавства: використання земель транспорту не за цільовим призначенням; нераціональне використання таких земель тощо[203].

Однією із причин нераціонального використання земель морського транспорту, на нашу думку, слід вказати неефективність системи державного управління землями, у тому числі й системи контролю за використанням та охороною земель.

Відповідно до ст. 188 Земельного кодексу України здійснення державного контролю за використанням та охороною земель, в тому числі і

земель морського транспорту, покладено на центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері здійснення державного нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі, а за додержанням вимог законодавства про охорону земель - центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів.

Центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері здійснення державного нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі на сьогодні є Державна служба України з питань геодезії, картографії та кадастру (Держгеокадастр).

Згідно п. 4 підпункту 25-1 Положення про Державну службу України з питань геодезії, картографії та кадастру, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів від 14 січня 2015 р. № 15 [204], Держгеокадастр відповідно до покладених на нього завдань здійснює державний нагляд (контроль) за використанням та охороною земель усіх категорій і форм власності.

Здійснення державного контролю за використанням та охороною земель за додержанням вимог законодавства про охорону земель покладено на центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, а саме на Міністерство енергетики та захисту довкілля України [205].

Відповідно до Закону України «Про державний контроль за використанням та охороною земель» державний контроль здійснюються шляхом: проведення перевірок; розгляду звернень юридичних і фізичних осіб; участі у прийнятті в експлуатацію меліоративних систем і рекультивованих земель, захисних лісонасаджень, протиерозійних гідротехнічних споруд та інших об'єктів, які споруджуються з метою підвищення родючості ґрунтів та забезпечення охорони земель; розгляду документації із землеустрою, пов'язаної

з використанням та охороною земель; проведення моніторингу ґрунтів та агрохімічної паспортизації земель сільськогосподарського призначення (ст. 9).

Крім цього ст. 10 Закону «Про державний контроль за використанням та охороною земель» визначені повноваження державних інспекторів у сфері державного контролю за використанням та охороною земель та дотриманням вимог законодавства України про охорону земель.

Так, державні інспектори мають право безперешкодно обстежувати в установленому законодавством порядку земельні ділянки, що перебувають у власності та користуванні юридичних і фізичних осіб, перевіряти документи щодо використання та охорони земель. Також давати обов'язкові для виконання вказівки (приписи) з питань використання та охорони земель і дотримання вимог законодавства України про охорону земель відповідно до їх повноважень, а також про зобов'язання приведення земельної ділянки у попередній стан у випадках, установлених законом, за рахунок особи, яка вчинила відповідне правопорушення, з відшкодуванням завданих власнику земельної ділянки збитків.

На державних інспекторів покладено функцію щодо складання актів перевірок чи протоколів про адміністративні правопорушення у сфері використання та охорони земель і дотримання вимог законодавства про охорону земель та розгляду відповідно до законодавства справи про адміністративні правопорушення, а також подання в установленому законодавством України порядку до відповідних органів матеріалів перевірок щодо притягнення винних осіб до відповідальності. Якщо неможливо здійснити встановлення особи правопорушника земельного законодавства на місці вчинення правопорушення, державні інспектори мають право доставляти правопорушника до органів Національної поліції чи до приміщення виконавчого органу сільської, селищної, міської ради для встановлення особи порушника та складання протоколу про адміністративне правопорушення, а також інші права, передбачені законодавством.

Самоврядний і державний контроль у галузі використання і охорони земель мають спільне походження. Вони являють собою реалізацію земельних інтересів українського народу – через діяльність двох гілок публічної влади – органів державної влади і органів місцевого самоврядування. Якщо державний контроль виражає державні інтереси, тобто інтереси всього народу нашої країни, то самоврядний контроль покликаний захищати інтереси конкретних територіальних громад у сфері раціонального використання та охорони земель [187, с. 134].

Зазначимо, що методи, які використовують органи земельного контролю за використанням та охороною земель у своїй практичній діяльності, різноманітні і можуть змінюватися залежно від конкретних завдань і повноважень контролюючих органів, методів усунення виявлених порушень, засобів впливу на порушників тощо, а саме: перевірка, спостереження, обстеження, інвентаризація, інспектування, нагляд. Отже, методи земельного контролю – це засоби виявлення порушень земельного законодавства за використанням та охороною земель і засоби цілеспрямованого впливу відповідних органів на стан законності в галузі охорони земельних ресурсів (методи переконання й примусу) [206, с. 221-222].

Що стосується інших видів контролю за використанням та охороною земель, в тому числі і земель морського транспорту, то чіткого механізму здійснення цих видів (самоврядний та громадський) контролю законодавством не передбачено.

Наголосимо, що детальне врегулювання питання здійснення самоврядного контролю за використанням та охороною земель, а також земель морського транспорту, на законодавчому рівні дозволить уникнути багатьох проблем, які виникають при здійсненні такого контролю. Необхідно чітко розподілити повноваження у галузі контролю за використанням та охороною земель між державними органами і органами місцевого самоврядування з метою уникнення дублювання та недопущення ситуації, коли якась сфера залишиться без відома цих органів.

Не виключається можливість здійснення громадського контролю за використанням та охороною земель морського транспорту.

Здійснення громадського контролю за використанням та охороною земель передбачено ст. 190 Земельного кодексу України, відповідно до якої громадський контроль за використанням та охороною земель здійснюється громадськими інспекторами, які призначаються відповідними органами місцевого самоврядування, центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері здійснення державного нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі, центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, і діють на підставі положення, затвердженого центральними органами виконавчої влади, що забезпечують формування державної політики у сферах нагляду (контролю) в агропромисловому комплексі, охорони навколишнього природного середовища.

Громадський контроль може здійснюватися громадськими інспекторами в галузі використання та охорони земель, тобто громадянами, які досягли 18-річчя та пройшли відповідну співбесіду та за рішенням відповідного органу місцевого самоврядування призначені громадськими інспекторами.

В частині здійснення громадського контролю необхідно зазначити, що в ньому відсутній такий елемент, як застосування стягнень до порушників, винних у невиконанні обов'язкових заходів щодо охорони та раціонального використання земель або у невиконанні приписів закону. Наприклад, громадські інспектори можуть тільки зібрати і узагальнити певну інформацію і передати її державним органам для вжиття відповідних заходів.

Вважаємо, що громадський контроль за використанням та охороною земель, в тому числі і земель морського транспорту, на сьогодні є недоцільним та не ефективним.

Нажаль, державний та самоврядний контроль за використанням та охороною земель також «втратили» свою ефективність, що в першу чергу

пов'язано із дублюванням повноважень відповідних органів, на яких покладено ведення контролю.

Крім цього, законодавство не спрямовує діяльність органів державного контролю на боротьбу з порушеннями земельного законодавства [207, с. 11, 14].

З цього приводу М.В. Шульга наголошує, що ситуація, яка склалася з державним контролем у сфері використання та охорони земель, свідчить про те, що за наявності детальної правової регламентації відповідних відносин, яка здійснюється переважно на законодавчому рівні, його ефективність недостатньо висока. Регулярні перевірки уповноваженими органами дотримання земельного законодавства та виявлення великої кількості земельних правопорушень не завжди пов'язані з належним ступенем досягнення цілей і завдань контролю. Серед основних завдань державного земельного контролю виокремлюється попереджувальна діяльність, пов'язана з необхідністю запобігання погіршення стану не лише землі, а й інших природних ресурсів, а отже, – довкілля в цілому [208, с. 34-35].

Підсумовуючи дослідження щодо здійснення контролю за використанням та охороною земель морського транспорту слід відзначити, що однією з головних особливостей зазначеного контролю слід вважати найбільш виражену, порівняно з іншими землями, екологічну спрямованість такого виду контролю. Щодо земель морського транспорту, то контроль за використанням та охороною цих земель має бути спрямований, перш за все, на забезпечення екологічної безпеки, а також забезпечення екологічної безпеки та забезпечення умов безпеки руху та належної експлуатації об'єктів морського транспорту.

Посилення екологічної спрямованості контролю за використанням та охороною земель морського транспорту обумовлене об'єктивними факторами, які пов'язані: із запланованим державою збільшенням кількості плавзасобів та їх навантаженням на морські порти; із збільшенням прийняття з морських суден відпрацьованих речовин та відходів, що в кінцевому рахунку негативно впливають на якісний стан земель та довкілля в цілому; із великою часткою

сипких вантажів, які обробляються портами на відкритому повітрі при цьому також забруднюючи землі.

Крім цього, не сприяє забезпеченню достатньої ефективності та результативності контролю за використанням та охороною земель дублювання функцій державних органів, на яких покладено здійснення контролю. Також в результаті адміністративної реформи система суб'єктів державного контролю у зазначеній сфері в Україні була реорганізована (ліквідовано деяких із суб'єктів, що забезпечували такий контроль в минулому; засновано нові суб'єкти, відбувається перерозподіл окремих повноважень між такими суб'єктами тощо), що негативно відображається на ефективності здійснення контролю за використанням та охороною земель, в тому числі і земель морського транспорту.

Вважаємо найбільш доцільним передання всіх контрольних повноважень у сфері використання та охорони земель, у тому числі земель морського транспорту, єдиному органу із чітким закріпленням його повноважень та функцій на законодавчому рівні, а також повною мірою врегулювання процедури здійснення контролю за використанням та охороною земель, що своєю чергою дало б змогу вдосконалити механізм правового регулювання та підвищити ефективність земельного контролю.

Підкреслимо, що забезпечити дієве управління у сфері використання та охорони земель можливо тільки за допомогою налагодженої роботи системи функцій управління, які повинні здійснюватися з обов'язковим урахуванням особливостей правового режиму земель незалежно від форми власності на землю.

### **Висновок до розділу 3**

1. Під правовою охороною земель морського транспорту необхідно розуміти систему юридичних норм і здійснюваних на їх основі заходів, спрямованих на збереження якісного стану, раціональне використання та захист земель, на яких розміщені об'єкти морського транспорту, а також захисту

інших природних ресурсів та довкілля в цілому, що знаходяться в межах земель морського транспорту, з метою попередження та їх захисту від негативного впливу господарської діяльності підприємств та об'єктів морського транспорту.

2. Правова охорона земель морського транспорту повинна здійснюватися за двома основними напрямками. Перший напрям – це охорона земель морського транспорту як територіального базису і в цьому випадку застосовується система охоронних заходів, які здійснюються в процесі безпосередньої експлуатації об'єктів морського транспорту та вибору перспективних напрямків його розвитку. І другий напрям охорони земель морського транспорту полягає у охороні цих земель, як природного ресурсу та захисту їх, а також прилеглих природних ресурсів та довкілля в цілому, від негативного впливу господарської діяльності підприємств та об'єктів морського транспорту.

3. Особливістю державного контролю за використанням та охороною земель морського транспорту є найбільш виражена його екологічна спрямованість, а також забезпечення екологічної безпеки та забезпечення умов безпеки руху та належної експлуатації об'єктів морського транспорту.

4. Громадський контроль за використанням та охороною земель, в тому числі і земель морського транспорту, на сьогодні є недоцільним та не ефективним.

5. З метою вдосконалення механізму правового регулювання та підвищення ефективності контролю у галузі використання земель морського транспорту, вважаємо найбільш доцільним передання всіх контрольних повноважень у сфері використання та охорони земель, у тому числі земель морського транспорту, єдиному органу спеціальної компетенції із чітким закріпленням його повноважень та функцій на законодавчому рівні, що допоможе повною мірою врегулювати процедуру здійснення контролю за використанням та охороною земель.

## ВИСНОВКИ

У дисертації зроблено теоретичне узагальнення і подається вирішення наукового завдання, що полягає у з'ясуванні сутності правових засад використання і охорони земель морського транспорту в Україні, формулюванні наукових висновків і рекомендацій з удосконалення чинної нормативно-правової бази щодо регламентації цієї сфери правовідносин. Ключові теоретичні та практичні результати дослідження дають змогу сформулювати такі висновки та пропозиції:

1. Правовий режим земель морського транспорту – це установлені правовими нормами права й обов'язки землекористувачів щодо наданої земельної ділянки, як особливий порядок управління, використання й охорони земель морського транспорту, метою яких є забезпечення належного функціонування системи морського транспорту й недопущення погіршення стану довкілля.

2. Землі морського транспорту – це землі, передані у власність або надані в користування визначеним законом суб'єктам морського транспорту для розміщення, будівництва, експлуатації, використання й належного функціонування його об'єктів, а також призначені для забезпечення діяльності господарюючих суб'єктів (фізичних і юридичних осіб) у транспортній сфері.

3. Для земель морського транспорту характерні відповідні ознаки, а саме: (а) юридична природа – як різновид (підкатегорія) земель промисловості, транспорту, зв'язку, оборони та іншого призначення; (б) спрямованість, тобто гарантування сталого розвитку транспортної галузі народного господарства держави з метою забезпечення оборони, безпеки й територіальної цілісності держави; (в) цільове несільськогосподарське призначення; (г) функціональне призначення, тобто використання земель як просторової бази, місця розміщення й (або) експлуатації певної інфраструктури, призначеної для цих цілей; (д) суб'єктний склад, що охоплює господарюючих суб'єктів – фізичних і

юридичних осіб; (е) спеціальний об'єктний склад, до якого входять об'єкти, для розміщення чи експлуатації яких надаються землі морського транспорту, перелік яких визначено галузевим законодавством України; (є) спеціальний режим використання й охорони земель морського транспорту.

4. Об'єкти, що розміщуються на землях морського транспорту, поділяються на дві самостійні групи. До першої відносяться об'єкти, що безпосередньо використовуються користувачами цього транспорту, до другої – елементи інфраструктури порту, які забезпечують діяльність, пов'язану з ремонтом і підготовкою морських суден та їх користувачів, виконують соціально-культурні, побутові й технічні вимоги.

5. Штучно створена земельна ділянка – це частина земної поверхні з установленими межами, певним місцем розташування, з установленими щодо неї правами, створена (намита, насипана чи створена із застосуванням інших технологій) на об'єкті водного фонду.

6. Штучні земельні ділянки диференціюються за способом їх створення, а саме: шляхом наміву ґрунту, відсипання ґрунту, використанням інших технологій. У результаті діяльності з наміву земельних ділянок у морських портах створюється певний об'єкт нерухомості. Це може бути споруда, яка є частиною майнового комплексу порту, а може бути й частиною суші, території міста.

7. Обмеження можливості створення штучних земельних ділянок виключно акваторіями морських портів є недоцільним. У зв'язку із цим запропоновано уніфікувати положення ст. 4 Водного кодексу України і виключити п. «г» ч. 1 ст. 58 ЗК України, яким зазначені земельні ділянки в межах акваторій морських портів віднесено до земель водного фонду.

8. Морський порт – це сукупність об'єктів портової інфраструктури, розміщених на певній території й акваторії, які обладнані для здійснення господарської діяльності, а саме: для надання послуг з обслуговування суден, пасажирів, для здійснення операцій з вантажами, в тому числі проведення вантажно-розвантажувальних робіт та для отримання інших послуг,

передбачених законодавством. До складу морського порту входять територія й акваторія морського порту, морські термінали, й об'єкти портової інфраструктури. Під територією морського порту необхідно розуміти частину сухопутної території з окресленими межами, в тому числі штучно створені земельні ділянки, які знаходяться в межах морського порту і призначені для розміщення портової інфраструктури. Акваторію морського порту потрібно тлумачити як частину моря (крім суднового ходу) яка призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден і яка знаходиться в межах морського порту.

9. Класифікація використання земель морського транспорту за правовим титулом базується на використанні: на праві власності; на праві постійного землекористування; на праві оренди; на умовах концесії.

Строки користування такими землями поділяються на постійний, тобто без визначення строку, що відповідає ст. 92 ЗК України й тимчасовий, тобто з визначенням конкретного строку користування ними (оренда, концесія). Існує оплатне й безоплатне користування землями морського транспорту. Суб'єктами права на землекористування є громадяни України, особи без громадянства, іноземці, юридичні особи України й іноземні юридичні особи.

За функціональним призначенням об'єктів, які знаходяться на земельній ділянці, відповідно землі морського транспорту використовуються: для потреб функціонування об'єктів, що безпосередньо використовуються користувачами морського транспорту для здійснення його експлуатації і для потреб розміщення інфраструктури, яка обслуговує морський транспорт.

За формою власності землі морського транспорту можна поділити на землі власності: державної, комунальної, приватної.

10. Недоліком Закону «Про морські порти України» є явний брак у ньому норм, що стосуються врахування права власності на землю територіальних громад й органів місцевого самоврядування при визначенні кількості, розмірів, місця розташування та меж морського порту (міських, районних, обласних тощо — залежно від підпорядкування території самого морського порту).

Зважаючи на невиправдане позбавлення цим Законом конституційних прав територіальних громад, запропоновано внести зміни до п. 2 ст. 8 «Межі морського порту» цього Закону й викласти згаданий пункт у наступній редакції: «Межі території морського порту визначає і змінює Кабінет Міністрів України за попереднім погодженням з органами місцевого самоврядування із урахуванням положень Земельного кодексу України».

11. Пропонується в законодавчому порядку відмовитися від титулу права постійного користування землями морського транспорту, який обмежує можливості раціональної експлуатації земельних ділянок його суб'єктами, а сама ж можливість мати земельні ділянки на праві власності має бути визнана за всіма особами, в тому числі й за державними та комунальними підприємствами, установами й організаціями. Крім того, існування права постійного користування земельними ділянками суперечить законодавству ЄС про конкуренцію, що можна розглядати як додаткову підставу для поглибленої й докорінної трансформації досліджуваного правового інституту.

12. Правовідносини у сфері використання земель морського транспорту – це суспільні відносини, що формуються та виникають за участю відповідних суб'єктів, які відносяться до морського транспорту або забезпечують його діяльність щодо володіння, користування, розпорядження землею, раціонального використання та охорони земельних ділянок, які віднесені до земель морського транспорту і виникають, змінюються та припиняються з приписами земельного права.

Об'єктом правовідносин у сфері використання земель морського транспорту виступають землі морського транспорту, а саме земельні ділянки, що відносяться до категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення, із відповідним цільовим призначенням, визначеним на підставі документації із землеустрою у встановленому законодавством порядку.

Суб'єктами правовідносин у сфері використання земель морського транспорту, виступають учасники суспільних відносин, які наділені

визначеними земельним законодавством правами та щодо яких встановлені відповідні земельні обов'язки, які є достатніми для участі у правовідносинах з приводу використання земель морського транспорту.

13. Правова охорона земель морського транспорту – це система юридичних норм і здійснюваних на їх основі заходів, спрямованих на збереження якісного стану, раціональне використання та захист земель, на яких розміщені об'єкти морського транспорту, а також захисту інших природних ресурсів та довкілля в цілому, що знаходяться в межах земель морського транспорту, з метою попередження та їх захисту від негативного впливу господарської діяльності підприємств та об'єктів морського транспорту.

14. Виділено основні напрями правової охорони земель морського транспорту. Перший напрям полягає у охороні земель морського транспорту як територіального базису, при якому застосовується система охоронних заходів, які здійснюються в процесі безпосередньої експлуатації об'єктів морського транспорту та вибору перспективних напрямків його розвитку. Другий напрям охорони земель морського транспорту полягає у охороні цих земель, як природного ресурсу та захисту їх, а також прилеглих природних ресурсів та довкілля в цілому, від негативного впливу господарської діяльності підприємств та об'єктів морського транспорту.

15. В законодавчому порядку необхідно передати всі контрольні повноваження у сфері використання та охорони земель, у тому числі земель морського транспорту, єдиному органу із чітким закріпленням його повноважень та функцій на законодавчому рівні та повною мірою врегулювати процедуру здійснення контролю за використанням та охороною земель.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Крассов О. И. Правовой режим земель государственного лесного фонда : монография. Москва : Наука, 1985. 234 с.
2. Краснов Н. И. Понятие и особенности правового режима государственного земельного фонда и отдельных категорий земель. *Общая теория советского земельного права*. 1983. С. 345-353.
3. Петлюк Ю. С. Правовой режим земель оздоровчого призначення : дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2009. 195 с.
4. Краснов Н. И. Правовой режим земель специального назначения : монография. Москва : Госюриздат, 1961. 214 с.
5. Общая теория советского земельного права / отв. ред. : Г. А. Аксененок, И. А. Иконицкая, Н. И. Краснов. Москва : Наука, 1983. 357 с.
6. Советское земельное право : учеб. / под ред. Н. И. Краснова. Москва : Юрид. лит., 1981. 464 с.
7. Иконицкая И. А. Земельное право Российской Федерации : учеб. Москва : Юрист, 1999. 248 с.
8. Андрейцев В. І. Земельне право і законодавство суверенної України. Актуальні проблеми практичної теорії : монографія. Київ : Знання, 2005. 445 с.
9. Бахуринська М. М. Правові засади концесії земельної ділянки за законодавством України : монографія. Київ : Знання., 2010. 230 с.
10. Бондар О. Г. Земля як об'єкт права власності за земельним законодавством України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2005. 17 с.
11. Борденюк О. В. Правовой режим земель трубопроводного транспорта Украины : дис. ... канд. юрид. наук: Київ, 2016. 196 с.
12. Дроваль О. М. Правовой режим земель водного фонду України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2016. 16 с.

13. Каракаш І. І. Право собственности на землю и право землепользования в Украине : науч.-практ. пособ. Киев : Истина, 2004. 216 с.
14. Кулинич П. Ф. Правові проблеми охорони і використання земель сільськогосподарського призначення в Україні : монографія. Київ : Логос, 2011. 688 с.
15. Лебедєва Т. М. Правовий режим земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства: проблеми та шляхи вирішення : монографія. Харків : Вид-во «ФІНН», 2009. 192 с.
16. Мірошніченко А. М. Колізії в правовому регулюванні земельних відносин в Україні : монографія. Київ : Правова Єдність, 2009. 268 с.
17. Носік В. В. Право власності на землю Українського народу : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 544 с.
18. Санніков Д. В. Правовий режим земельних ділянок для садівництва громадян : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2009. 19 с.
19. Сидор В. Д. Земельне законодавство України: сучасний стан та перспективи розвитку : монографія. Київ : Юридична думка, 2011. 312 с.
20. Скляр М. М. Правовий режим земель рекреаційного призначення : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2012. 23 с.
21. Осадчий С. Ю. Общие признаки правового режима земель трубопроводного транспорта по законодательству Украины. *Закон и жизнь*. 2013. № 8/4. С. 141-145.
22. Землі сільськогосподарського призначення: права громадян України : наук.-навч. посібник / за ред. Н. І. Титової. Львів : ПАЮ, 2005. 368 с.
23. Федчишин Д. В. Правові засади використання земель громадської забудови : дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2015. 207 с.
24. Чопик О. П. Правовий режим земель лісгосподарського призначення : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2014. 20 с.
25. Шульга М. В. Актуальные правовые проблемы земельных отношений в современных условиях : монография. Харьков : Консум, 1998. 224 с.

26. Ерофеев Б. В. Правовой режим земель городов : монографія. Москва : Юрид. лит-ра, 1976. 199 с.
27. Семчик В. І., Кулинич П. Ф., Шульга М. В. Земельне право України : підручник. Київ : Ін Юре, 2008. 600 с.
28. Крассов О. И. Земельное право : учебник. Москва : Юрист, 2000. 512 с.
29. Луначенко А. В. Правовой режим земель сельскохозяйственного назначения, принадлежащих гражданам на праве собственности : дисс. ... канд. юрид. наук . Одесса, 2002. 170 с.
30. Гуревський В. К. Право приватної власності громадян України на землі сільськогосподарського призначення : монографія. Одеса : Астро Принт, 2000. 136 с.
31. Сидор В. Д. Правовий режим земель в земельному законодавстві України. *Адвокат*. 2010. № 8. С. 27-31.
32. Лебедева Т. М. Поняття земель загального користування. *Право і Безпека*. 2013. № 4. С. 173-177.
33. Краснов Н. И. Теретические основы правового режима земель специального назначения в СССР : автореф. дисс. ... д-ра юрид. наук. Москва, 1966.
34. Земельний кодекс України від 25.10.2001 р. № 2768-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2002. № 3. Ст. 27.
35. Земельный кодекс Украины : комментарий / под ред. А. П. Гетьмана и М. В. Шульги. Харьков : Одиссей, 2003. 608 с.
36. Про затвердження Класифікації видів цільового призначення земель : Наказ Державного комітету України із земельних ресурсів від 23 липня 2010 р. № 548. *Офіційний вісник України*. 2010. № 85. Ст. 3006.
37. Ерофеев Б. В. Земельное право России : учеб. Москва : Юрайт-Издат, 2004. 656 с.
38. Земельний кодекс України : науково-практичний коментар / за заг. ред. В. І. Семчика. 3-є вид., перероб і доп. Київ : Ін Юре, 2007. 896 с.

39. Мірошніченко А. М. Земельне право України : навч. посібник. Київ : Алерта, 2012. 392 с.
40. Мірошніченко А. М. Земельне право України : підручник. Київ : Алерта; ЦУЛ, 2011. 678 с.
41. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
42. Про землі транспорту : Положення СРСР від 8 січня 1981 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0024400-81> (дата звернення: 03.01.2020)
43. Терещук В. С. Землі морського транспорту : поняття та ознаки. *Право і Безпека*. 2012. № 3. С. 326-331.
44. Бондар В. В. Правовий режим земель міжнародних автомобільних транспортних коридорів в Україні : монографія. Київ : Юрид. думка, 2009. 160 с.
45. Лебедева Т. М. Правовий режим земель автомобільного транспорту та дорожнього господарства : проблеми та шляхи вирішення : монографія. Харків : Вид-во «ФІНН», 2009. 192 с.
46. Терещук В. С. Деякі питання управління в галузі використання та охорони земель морського транспорту. *Науковий юридичний журнал*. 2020. № 10. С. 135-141.
47. Ковтун М. Г. Земельне право : курс лекцій. Київ : Юмана, 2001. 208 с.
48. Земельне право : підручник / за ред. В. В. Носіка. Київ : Видавничо-поліграфічний центр «Київський ун-т», 2008. 511 с.
49. Мірошніченко А. М. Земельне право України : підручник. Київ : Алерта, 2013. 512 с.
50. Науково-практичний коментар Земельного кодексу України / за ред. В. М. Кравчука. Київ : Істина, 2007. 632 с.
51. Пейчев К. П. Науково-практичний коментар до Земельного кодексу України. Харків : Фактор, 2011. 472 с.

52. Земельне право : підручник / за ред. М.В. Шульги. Харків : Право, 2013. 520 с.
53. Земельний кодекс України: науково-практичний коментар / за заг. ред. В. І. Курило. Київ : Центр учбової літератури, 2013. 536 с.
54. Земельне право України : підручник / за ред. О. О. Погрібного, І. І. Каракаша. Київ : Істина, 2009. 600 с.
55. Мірошніченко А. М. Проблемні правові питання поділу земель на категорії. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2005. №12 (50). С 42-51.
56. Дроваль О. М. Проблеми класифікації земель України за цільовим призначенням. *Проблеми законності*. 2009. Вип. 105. С. 226-235.
57. Правова доктрина України: у 5 т. Т. 4: Доктринальні проблеми екологічного, аграрного та господарського права / за заг. ред. Ю. С. Шемшученка. Харків: Право, 2013. 848 с.
58. Носік В. В. Право власності на землі Українського народу : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 544 с.
59. Костяшкін І. О. Правове регулювання цільового призначення земель як умови забезпечення соціальної функції права власності на землю в Україні. *Університетські наукові записки*. 2013. № 3 (47). С 316-323.
60. Правовая система Украины: история, становление и перспективы : в 5 т. Т. 4: Методологические основы развития экологического, земельного, аграрного и хозяйственного права / под общ. ред. Ю.С. Шемшученко. Харків : Право, 2011. 480 с.
61. Мірошніченко А. М. Колізії в правовому регулюванні земельних відносин в Україні : моногр. Київ : Алерта: КНТ: ЦУЛ, 2009. 268 с.
62. Правдюк В. М. Поділ земель України за цільовим призначенням за законодавством України : дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2012. 220 с.
63. Іванова Є. О. Правове регулювання використання земель житлової та громадської забудови у містах України : дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2006. 209 с.

64. Ігнатенко І. В. Правове забезпечення зонування земель у межах населених пунктів : монографія. Харків : Фінарт, 2014. 274 с.
65. Дроваль О. М. Визначення та склад земель водного фонду України. *Теорія і практика правознавства*. 2016. Вип. 1. URL: <http://tlaw.nlu.edu.ua/article/viewFile/71961/66944>. (дата звернення: 04.02.2020)
66. Ігнатенко І. В. Особливості правового регулювання використання штучно створених земельних ділянок для здійснення забудови територій. *Право і суспільство*. 2020. № 1. С. 221-227.
67. Про аквакультуру : Закон України від 18.09.2012 р. № 5293-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 43. Ст. 616.
68. Про затвердження Правил безпеки при експлуатації каналів, трубопроводів, інших гідротехнічних споруд у водогосподарських системах. Наказ МНС України від 03.04.2012 р. № 661. *Офіційний вісник України*. 2012. № 40. Ст. 1562.
69. Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України : Проект Закону України від 11.09.2009 р. № 4319. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/JF3BZ00B.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JF3BZ00B.html) (дата звернення: 10.02.2020)
70. Про затвердження Методики обстеження і паспортизації гідротехнічних споруд систем гідравлічного вилучення та складування промислових відходів : Наказ Держкоммістобудування від 19.12.1995 р. № 252. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0466-95> (дата звернення: 24.01.2020)
71. Про затвердження Національного стандарту № 2 «Оцінка нерухомого майна» : Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2004 р. № 1442. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1442-2004-п>(дата звернення: 5.02.2020)
72. Про затвердження Правил технічної експлуатації річкових портових гідротехнічних споруд: Наказ Мінтранс України від 29.03.2004 р. № 251. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0932-04> (дата звернення: 25.02.2020)

73. Кулинич П. Ф. Забудова земельних ділянок морського дна: правові питання. *Землевпорядний вісник*. 2018. № 11. С. 22-27.
74. Мірошніченко А. М., Марусенко Р. І. Науково-практичний коментар до земельного кодексу України. Київ : ЦУЛ, 2011. 516 с.
75. Про Державний земельний кадастр: Закон України від 07.07.2011 р. № 3613-УІ. *Офіційний вісник України*. 2011. № 60. Ст. 2405.
76. Про затвердження Порядку ведення Державного земельного кадастру: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.10.2012 р. № 1051. *Офіційний вісник України*. 2012. № 89. Ст. 3598.
77. Про затвердження Класифікації видів цільового призначення земель : Наказ Державного комітету України із земельних ресурсів від 23.07.2010 р. № 548. *Офіційний вісник України*. 2010. № 85. Ст. 3006.
78. Дроваль О. М. Правовий режим земель водного фонду України : дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2016. 226 с.
79. Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р/ URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1 %80](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80) (дата звернення: 15.03.2020)
80. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України : аналіт. доп. / О. В. Собкевич. Київ, 2016. 72 с.
81. Кодекс торговельного мореплавства від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.
82. Про морські порти : Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65.
83. Организационно-правовые основы функционирования морехозяйственного комплекса Украины: монография / за ред. О. Н. Кибик, О. П. Подцерковного. Одесса : Феникс, 2012. 159 с.
84. Юридична енциклопедія : в 6 т. / голов. ред. Ю. С. Шемшученко. Київ : Юрид. думка, 2004. Т. 6. 768 с.

85. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т.. Москва : т-во М. О. Вольф, 1999. Т. 4. 688 с.
86. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. Київ : Перун, 2005. 1728 с.
87. Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17.02.2011 р. № 3038-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 34. Ст. 343.
88. Словник морських термінів. URL: <http://www.korabel.ru/dictionary/detail/1827.html>. (дата звернення: 18.02.2020)
89. Мала гірнича енциклопедія / за ред. Білецького В. С. Донецьк : Донбас, 2004. Т. 1. 640 с.
90. Колбасов О. С. Теоретические основы права пользования водами в СССР : монография. Москва : Наука, 1972. 227 с.
91. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення» від 29.02.1996 р. № 269. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/269-96-п/ed20190428#n17> (дата звернення: 01.02.2020)
92. Водний кодекс України від 06.06.1995 р. № 213/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 24. Ст. 189.
93. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Закон РФ № 261-ФЗ от 08 ноября 2007 г. *Собрание законодательства РФ*. 2007. № 46. Ст. 5557.
94. Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.07.2008 р. № 1051-р. *Офіційний вісник України*. 2008. Ст. 1946.
95. Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обмежень : Закон України від 01.07.2004 р. № 1952-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 51. Ст. 553.

96. О портах : Закон Латвийской Республики от 22 июня 1994 г. URL: [http://www.pravo.lv/likumi/51\\_zopr.html](http://www.pravo.lv/likumi/51_zopr.html). (дата звернення 19.02.2020)
97. Квасніцька О. О. Правове регулювання морських портів України. *Актуальні проблеми держави і права*. 2006. Вип. 28. С. 84-88.
98. Терещук В.С. Щодо питання визначення правового режиму земель морського транспорту. *Национальный юридический журнал: теория и практика "Jurnalul juridic național: teorie și practică"*. № 1 (41). 2020. С. 171-174.
99. Висновок Головного науково-експертного управління Верховної Ради України щодо законопроекту «Про морські порти України» від 10.02.2012 р. URL: [http://wl.cl.rada.gov.ua/pls/zweb\\_n/webproc34?id=&pf3511=42340&pD5401=213674](http://wl.cl.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc34?id=&pf3511=42340&pD5401=213674). (дата звернення 05.02.2020)
100. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40. Ст. 356.
101. Терещук В. С. Деякі правові аспекти використання земель морського транспорту. *Юридичний бюллетень*. 2019. № 11, т. 1. С. 113-120
102. Корнієнко О. П. Функції морських портів України як складової морегосподарського комплексу. *Економіка та держава*. 2018. № 5. С. 48-51.
103. Хом'яченко С. І. Регулювання земельним законодавством обігу земельних ділянок. *Держава і право*. 2009. Вип. 44. С. 434-438.
104. Шульга М. В. Актуальні проблеми правового регулювання земельних відносин в сучасних умовах : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Харків, 1998. 37 с.
105. Турубинер А. М. Право государственной собственности на землю в Советском Союзе: монография. Москва : Изд-во МГУ, 1958. 332 с.
106. Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації : Закон України від 07.07.1999 р. № 847-XIV. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 37. Ст. 332.

107. Про приватизацію державного та комунального майна : Закон України від 18.01.2018 р. № 2269-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 12. Ст. 68.

108. Про визнання таким, що втратив чинність, Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» : Закон України від 02.10.2019р. № 145-IX . *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 46. Ст. 302.

109. Мінінфраструктури публічно презентувало проект стратегії розвитку морських портів України. URL: <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/2013-03-20/32455.html> (дата звернення: 20.02.2020).

110. Морський спеціалізований порт Ніка Тера : офіційний сайт. URL: <http://www.nikatera.com/harakteristika.htm> (дата звернення: 17.02.2020).

111. Козлов С., Викторова А. Порт «Очаков» вчера, сегодня, завтра. *Рідне Прибужжя (газ.)*. 12 жовт. 2010. URL: [https://ip.mk.ua/wp-content/uploads/2010/10/112\\_12\\_10\\_10\\_03.pdf](https://ip.mk.ua/wp-content/uploads/2010/10/112_12_10_10_03.pdf) (дата звернення: 19.02.2020)

112. Програма Європейського Союзу для України «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейсь-кої транспортної мережі ТЄМ-Т. РК5. Стратегія галузі морського та річкового транспорту. Заключний звіт 5.4. Грудень 2010 р.» URL: [http://www.ten-t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr\\_5.4\\_maritime\\_and\\_inland\\_waterway\\_sector\\_development\\_final\\_review\\_ukr.pdf](http://www.ten-t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_5.4_maritime_and_inland_waterway_sector_development_final_review_ukr.pdf) (дата звернення: 19.02.2020)

113. Наумов О. Б. Концептуальні основи регулювання розвитку морського портового господарства України. URL: [http://archive.nbu.gov.ua/articles/Kultnar/knp115t2/knp115t2\\_7-9.pdf](http://archive.nbu.gov.ua/articles/Kultnar/knp115t2/knp115t2_7-9.pdf) (дата звернення: 17.02.2020)

114. Пояснювальна записка народного депутата О. Ф. Дубового до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про морські порти України» щодо недопущення розграбовування державного майна, гарантування конституційних прав громадян України, дотримання їх соціальних, трудових прав та права на власність» від 3 жовтня 2014 року №

5128. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/GG3YG00A.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GG3YG00A.html) (дата звернення: 18.02.2020)

115. Муховиков А. М. Комунальна власність на землю. Київ : Урожай, 2005. 146 с.

116. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 травня 1997 р. № 280/97-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1997. № 24. Ст. 170.

117. Кулинич П. Ф. Право власності на землю: нові підходи до визначення змісту. *Право України*. 2009. № 9. С. 22–29.

118. Андрейцев В. И. Земельная реформа : Приватизация. Экология. Право : монография. Киев : УЭАН, 1997. 292с.

119. Андрейцев В. І., Семчик В. І., Балюк Г. І., Гетьман А. П., Гринько С. В., Гуревський В. К. Земельний кодекс України : наук.-практ. комент. Київ : Вид. Дім «Ін Юре», 2004. 745 с.

120. Alternative port management structures and ownership models. Module 3 / Port reform toolkit The International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank, 2007 Public-Private Infrastructure Advisory Facility. URL : <http://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/module3/index.html>. (дата звернення: 07.02.2020)

121. Brooks M. R Governance models defined. *Devolution, Port Governance and Port Performance Research in Transportation Economics*. 2007. № 17. P. 405-435.

122. Постанова Верховного суду України у справі № 814/4685/13-а. Єдиний державний реєстр судових рішень : база даних. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/57677830> (дата звернення: 10.02.2020)

123. Постанова Вищого господарського суду України. у справі № 910/10646/16. Єдиний державний реєстр судових рішень : база даних. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65381179> (дата звернення: 10.02.2020)

124. Чи можна приватизувати землю... на дні морському? *Юридичний вісник України*. 2016. URL: <https://yvu.com.ua/chy-mozhna-pryvatyzuvaty-zemlyu-na-dni-morskomu/> (дата звернення: 12.02.2020)

125. Болтанова Е. С. Земельное право : учебник. 2-е изд. Москва : Риор: Инфра-М, 2014. 443 с.

126. Загальна теорія держави і права : підручник / за ред. М. В. Цвіка, О. В. Петришина. Харків : Право, 2010. 584 с.

127. Бобылев А. И. Теоретические проблемы правового регулирования. *Право и политика*. 2002. № 8. С. 13-15.

128. Алексеев С. С. Общая теория права: учебник. 2-е изд. Москва : Изд-во Проспект, 2008. 576 с.

129. Аксененок Г. А. Земельные правоотношения в СССР : монография. Москва : Госюриздат, 1958. 424 с.

130. Хомінець С. В. Правове забезпечення підвищення родючості ґрунтів : монографія. Харків : Вид-во «Фінарт», 2015. 169 с.

131. Андрейцев В. І. Земельні правовідносини за чинним земельним кодексом України: міфи та реальність. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки*. 2005. № 67-69. С. 47-51.

132. Єрмоленко В. М. До питання нормативного визначення поняття «земельні відносини». *Підприємство, господарство і право*. 2008. № 8. С. 70-71.

133. Андрейцев В. І. Об'єкти земельних правовідносин за новим Земельним кодексом України. *Законодавство України: науково-практичні коментарі*. 2002. № 2. С. 3-19.

134. Покальчук М. Ю. Щодо визначення суб'єктів аграрного права. *Форум права: електрон. наук. фахове вид.* 2017. № 4. С. 185–190. URL: [http://nbuv.gov.ua/jpdf/FP\\_index.htm\\_2017\\_4\\_31.pdf](http://nbuv.gov.ua/jpdf/FP_index.htm_2017_4_31.pdf)

135. Терещук В. С. Суб'єкти користування землями морського транспорту. *Вісник Запорізького юридичного інституту Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2012. № 2 (59). С. 101-108.

136. Загальна теорія держави та права / за ред. В. В. Копейчикова. Київ : Юрінком Інтер, 1998. 320 с.
137. Алексеев С. С. Общая теория права. Москва : ВЕЛБИ, Проспект, 2008. 576 с.
138. Лисенков С. Л. Загальна теорія держави і права : навч. посібник. Київ : Юрисконсульт, 2006. 356 с.
139. Скакун О. Ф. Теорія держави і права : підручник / пер. з рос. Харків : Консум, 2001. 656 с.
140. Вовк Ю. А. Советское природоресурсовое право и правовая охрана окружающей среды : монографія. Харьков : Вища школа, 1986. 160 с.
141. Підпригора О. А. Основи римського приватного права: монографія. Київ : Вища школа, 1995. 264 с.
142. Щербина В. С. Актуальні проблеми господарського права : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2012. 528 с.
143. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV. *Офіційний вісник України*. 2003. № 11. Ст. 462.
144. Договор на право постройкі дома и бессрочного пользования земельным участком. Приложение к приказу Министра Коммунального хозяйства УССР и Министра юстиции УССР от 9-го декабря 1948 года №343/71/Д. *Архів Харківської районної ради*.
145. Мірошніченко А. М. Напрями вдосконалення системи прав на земельні ділянки. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2010. № 1 (99). С. 102-112.
146. Щербина М. С. Принцип єдності юридичної долі земельної ділянки до об'єктів нерухомості, які на ній розташовані : дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2016. 185 с.
147. Шляхи підвищення ефективності управління земельними ресурсами міст України / під. ред. М. Федорченка і О. Янова. Київ : ІРЦ «Реформування земельних відносин в Україні», 2005. 336 с.

148. Мірошніченко А. М. Щодо необхідності вдосконалення системи прав на земельні ділянки. *Розвиток організаційно-правових форм господарювання в аграрному секторі* : матеріали «круглого столу» (м. Харків, 13 черв. 2014 р.) Харків, 2014. С. 29-31.

149. Про оренду землі : Закон України від 6 жовтня 1998 р. № 161-XIV. *Відомості Верховної Ради України*. 1998. № 46-47. Ст. 280.

150. Семчик В. І. Земельне право України : підручник. Київ : Дім «Ін Юре», 2008. 600 с.

151. Шульга М. В. Правовое обеспечение отношений аренды земли. *Предпринимательство, хозяйство и право*. 1997. № 4. С. 25-29.

152. Об утверждении положения о землях транспорта : Постановление Совета министром СССР от 08.01.1981 г. № 24. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0024400-81>. (дата звернення: 12.01.2020)

153. Про концесію : Закон України від 03.10.2019 р. № 155-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 48. Ст. 325.

154. Бахуринська М. М. Правові засади концесії земельної ділянки за законодавством України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2008. 19 с.

155. Бахуринська М. М. Правові засади концесії земельної ділянки за законодавством України : дис... канд. юрид. наук. Київ, 2007. 210 с.

156. Бахуринська М.М. Концесія як перспективна правова форма землекористування. *Держава і право. Юрид. і політ. науки*. 2006. Вип. 31. С. 380-388.

157. Бахуринська М. М. Деякі проблеми правового регулювання процедури виникнення права на землю в концесійних правовідносинах за законодавством України. *Земельне право України*. 2006. № 9. С. 15-18.

158. Костицький В. В. Екологія перехідного періоду: право, держава, економіка (економіко-правовий механізм охорони навколишнього природного середовища в Україні). Київ: ІЗП і ПЗ, 2003. 772 с.

159. Екологічне право України : підручник для студентів юрид. вищ. навч. закладів / за ред.: А. П. Гетьмана, М. В. Шульги. Харків : Право, 2005. 382 с.
160. Ільків Н. В. Оренда земель сільськогосподарського призначення в Україні: теоретичні й практичні аспекти : монографія / за заг. ред. Н. І.Титової. Київ, 2007. 296 с.
161. Титова Н. До концепції нового основного земельного закону України. *Право України*. 2000. № 4. С. 68-73.
162. Барабаш Н. П. Юридичні ознаки категорії земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення: проблеми формування в законодавстві України. *Порівняльно-аналітичне право*. 2014. №. 5. С.172-177.
163. Каракаш И. И. Земельно-правовые основания, условия, порядок приобретения и реализации прав на землю / Земельное право Украины : учебное пособие / под ред. Погребного А. А. Киев : Истина, 2002. 496 с.
164. Чабаненко М. М., Мірошніченко О. О. Співвідношення земельної правосуб'єктності громадян з іншими видами правосуб'єктності. *Порівняльно-аналітичне право*. 2017. № 5. С. 183 -185.
165. Земельне право України : навч. посібник / за ред. І. І. Каракаша і Т. Є. Харитонової. Вид. 2-ге, переробл. і допов. Одеса : Юридична література, 2017. 588 с.
166. Алексеев С. С. Общая теория права. Курс в 2-х томах. Т. 2. Москва : Юридическая литература, 1982. 360 с.
167. Нерсисян В.С. Общая теория права и государства : учебник для вузов. Москва : Издательство НОРМА, 2002. 550 с.
168. Лисанец О. С. Земельно-правовые основы огородничества граждан : монография. Харьков : Издательство «ФИНН», 2011. 176. с.
169. Гуревський В. К. Право приватної власності громадян України на землі сільськогосподарського призначення: права громадян : наук.-навч. посібник / за ред. Н. І. Титової. Львів : ПАІС, 2005. 136 с.

170. Скакун О. Ф. Теория государства и права : учебник. Харьков : Консум; Ун-т внутр. дел, 2000. 704 с.

171. Петров В. В. Особливості цивільної правосуб'єктності юридичних осіб: окремі аспекти. *Актуальні проблеми держави і права*. 2008. Вип. 43. С. 205-208.

172. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України : у 2 т. / за ред. О. В. Дзери (кер. авт. кол.), Н. С. Кузнєцової, В. В. Луця. 5-те вид., перероб. і доп. Київ, 2013. Т. 1. 831 с.

173. Буряк Я. Я. Правова природа правоздатності юридичної особи. *Європейські перспективи*. 2018. № 2. С. 31-37.

174. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 2 березня 2015 р. № 222-VIII. *Офіційний вісник України*. 2015. № 25. Ст. 35.

175. Хропанюк В. Н. Теория государства и права : учебник для высш. учеб. заведений / под ред. В. Г. Стрекозова. Москва : Интерстиль; Омега-Л, 2008. 384 с.

176. Швець В. Д. Характеристика та класифікація прав та обов'язків суб'єктів землекористування. *Наше право*. 2014. № 7. С. 163-167.

177. Кодекс України про надра : Закон України від 27 липн. 1994 р. № 132/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 36. Ст. 340.

178. Терещук В. С. Права та обов'язки суб'єктів використання земель морського транспорту. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2012. № 3 (58). С. 321-326.

179. Осадчий С. Ю. Правові засади використання та охорони земель трубопровідного транспорту : дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2019. 201 с.

180. Правове регулювання відносин в сфері довкілля в Європейському союзі та в Україні / за заг. ред. к.е.н. В. Г. Дідика. Київ, 2007. 579 с.

181. Земельное право: учеб. для вузов / отв. ред . С. А. Боголюбов. Москва : Наука, 1998. 348 с.

182. Про охорону навколишнього природного середовища : Закон України від 25 черв. 1991 р. № 1264-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1991. № 41. Ст. 545.

183. Про охорону земель : Закон України від 19 червня 2003 р. № 962-IV. *Офіційний вісник України*. 2003. № 29. Ст. 14-31.

184. Фролов М. О. Охорона земель як еколого-правовий імператив земельного законодавства. *Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права*. 2002. № 3. С. 73-79.

185. Терещук В. С. До питання про специфіку правової охорони земель морського транспорту. *Форум права*. 2013. № 1. С. 1018 – 1023.

186. Боголюбов С. А., Галиновська Е. А. Земельное право. Москва : Проспект, 2004. 400с.

187. Оверковська Т. К. Правові засади охорони земель від забруднення та псування в Україні : автореф. дис. ... канд.. юрид. наук. Київ, 2008. 20 с.

188. Вівчаренко О. А. Правова охорона земель в Україні : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2010. 336 с.

189. Бондарчук Н. В. Правовий режим авіаційного транспорту України : дис.. ...канд.. юрид. наук. Київ, 2011. 181 с.

190. Шульга М. В. До питання про правову охорону земель. *Перспективи міжнародної інтеграції агропромислового комплексу України «МІА України 2005»* : тези доповідей і наук. повідомлень Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 24 червня 2005 р.). Київ : Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2005. С. 69–71.

191. Гапотченко Т. М. Правові форми забезпечення раціонального використання і охорони земель транспорту. *Підприємництво, господарство і право*. 2005. № 5. С. 60–63.

192. Положення про моніторинг земель : Постанова Кабінету Міністрів України від 20 серпня 1993 р. № 661. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/661-93-%D0%BF> (дата звернення: 02.03.2020).

193. Мартин А. Реформування системи моніторингу земель в Україні: напрями та механізми. *Землевпорядний вісник*. 2017. № 11. С.22-25.
194. Державні будівельні норми України. Планування і забудова територій. ДБН 6.2.2-х:201х. Київ. Мінрегіон. 2017.
195. Терещук В. С. Проблемні питання правового регулювання державного контролю за використанням і охороною земель морського транспорту. *Право і безпека*. 2012. № 5 (47). С. 100-105.
196. Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року : Закон України від 28.02.2019 р. № 2697-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 16. Ст. 70.
197. Мірошніченко А. М. Земельне право України : підручник. Київ: Алерта, 2009. 712 с.
198. Аксененок Г. А. Право государственной собственности на землю в СССР. Москва : Госюриздат, 1950. 304 с.
199. Гетьман А. П., Здоровко Л. М. Регіональний екологічний контроль: теорія правового регулювання : монографія. Київ : Ін-т законодавч. передбачень і прав. експертизи, 2004. 216 с.
200. Земельное право: учебник / под ред. С. А. Боголюбова. 2-е изд. Москва : Изд-во Проспект, 2007. 400 с.
201. Курило В. І., Світличний О. П. Державний контроль у сфері земельних ресурсів. *Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. Серія Право*. 2011. Вип. 165. Ч. 1. С. 150-154.
202. Про державний контроль за використанням та охороною земель : Закон України від 19.06.2003 р. № 963-IV. *Офіційний вісник України*. 2003. № 29. Ст. 1432.
203. Сайт управління Держгеокадастру України. URL: <https://land.gov.ua/rezultaty-zdiisnennia-derzhavnoho-kontroliu-u-sferi-vykorystannia-ta-okhorony-zemel-2/> (дата звернення: 17.03.2020).

204. Балюк Г. І. Проблеми соціальної ефективності діяльності прокуратури по нагляду за додержанням і застосуванням земельного законодавства. *Земельне право України*. 2006. № 6. С. 49-56.

205. Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки : Постанова Верховної Ради України від 5.03.1998 р. № 188/98-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1998. № 38-39. Ст. 248.

206. Положення про Державну службу України з питань геодезії, картографії та кадастру : Постанова Кабінету Міністрів України від 14 січня 2015 р. № 15. *Офіційний вісник України*. 2015. № 7. Ст. 164.

207. Положення про Міністерство енергетики та захисту довкілля України: Постанова Кабінету Міністрів України від 18 вересня 2019 р. № 847. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/32-2015-%D0%BF> (дата звернення 18.03.2020)

208. Сидоренко І. І. Державний контроль за раціональним використанням та охороною земель. *Технічні науки та технології*. 2015. № 1(1). С. 220-225.

209. Семчик В. І. Контрольна діяльність органів виконавчої влади як гарантія прав громадян на землю. *Державний контроль за дотриманням земельного та екологічного законодавства: стан, проблеми та шляхи вдосконалення* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 17 черв. 2008 р.). Київ : Юридична думка, 2009. С. 9–16.

210. Шульга М. В. Правове забезпечення державного контролю за використанням та охороною земель. *Державний контроль за дотриманням земельного та екологічного законодавства: стан, проблеми та шляхи вдосконалення* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 17 черв. 2008 р.). Київ : Юридична думка, 2009. С. 34–36.

## ДОДАТКИ

## Додаток 1.

## СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

1. Терещук В. С. Суб'єкти користування землями морського транспорту. *Вісник Запорізького юридичного інституту Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2012. № 2 (59). С. 101-108.
2. Терещук В.С. Землі морського транспорту: поняття та ознаки. *Право і безпека*. 2012. № 3 (45). С. 326-331.
3. Терещук В. С. Права та обов'язки суб'єктів використання земель морського транспорту. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2012. № 3 (58). С. 321-326.
4. Терещук В.С. Проблемні питання правового регулювання державного контролю за використанням і охороною земель морського транспорту. *Право і безпека*. 2012. № 5 (47). С. 100-105.
5. Терещук В.С. Щодо питання визначення правового режиму земель морського транспорту. *Национальный юридический журнал: теория и практика "Jurnalul juridic național: teorie și practică"*. № 1 (41). 2020. С. 171-174.
6. Терещук В.С. До питання про специфіку правової охорони земель морського транспорту. *Форум права* : електрон. наук. фахове вид. 2013. № 1. С. 1018-1023. URL: <https://forumprava.pp.ua/page-5.html>
7. Терещук В. С. Деякі правові аспекти використання земель морського транспорту. *Юридичний бюлетень*. 2019. № 11. Т. 1. С. 113-120.
8. Терещук В. С. Деякі питання управління в галузі використання та охорони земель морського транспорту. *Науковий юридичний журнал*. 2020. № 10. С. 135-141.
9. Терещук В. С. Деякі питання забезпечення екологічної безпеки при діяльності суб'єктів користування земельними ділянками морського

- транспорту. *Актуальні проблеми сучасного розвитку цивільного, міжнародного морського і транспортного права*: матер. III Міжнар. наук. конф. (м. Київ, 11-12 квітня 2013 р.). Київ, 2013. С. 248-151.
10. Терещук В. С. Актуальні питання класифікації форм користування землями морського транспорту. *Від громадянського суспільства - до правової держави*: зб. тез VIII Міжнар. Internet-конф. (м. Харків, 26 квітня 2013 р.). Харків, 2013. С. 521-523. URL : <http://www.univer.kharkov.ua/images/redactor/news/2013-04-26/newest.Pdf>.
  11. Терещук В. С. Деякі проблеми використання земель морського транспорту на умовах оренди. *Актуальні проблеми сучасної науки в дослідженнях молодих вчених*: матер. Науково-практичної конф. (м. Харків, 16 травня 2013 р.). Харків, 2013.
  12. Терещук В. С. До питання про склад земель морського транспорту. *Актуальні питання реформування правової системи* : зб. матер. XIV міжнар. наук.-практ. конф. (м. Луцьк, 16-17 червня 2017 р.). Луцьк : Вежа-Друк, 2017. С. 189-190.

## ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ

Основні положення, теоретичні висновки та практичні рекомендації, сформульовані в дисертації, обговорювалися на засіданнях кафедри земельного та аграрного права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, а також на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях і круглих столах: «Актуальні проблеми сучасного розвитку цивільного, міжнародного морського і транспортного права» (м. Київ, 11-12 квітня 2013 р.), «Від громадянського суспільства - до правової держави» (м. Харків, 26 квітня 2013 р.), «Актуальні проблеми сучасної науки в дослідженнях молодих вчених» (м. Харків, 16 травня 2013 р.), «Актуальні питання реформування правової системи» (м. Луцьк, 16-17 червня 2017 р.).