

УДК 349.41

DOI <https://doi.org/10.32850/2414-4207.2019.11-1.14>

ДЕЯКІ ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Терещук Вадим Сергійович,
здобувач кафедри земельного
та аграрного права
(Національний юридичний університет
імені Ярослава Мудрого,
м. Харків, Україна)

У статті висвітлюються питання правового режиму земель морського транспорту. З'ясовані основні ознаки земель морського транспорту, які відмежовують їх від інших земель. Визначено склад земель морського транспорту. Розглянуто співвідношення понять «морський порт», «територія морського порту», «портова акваторія». Проаналізовані норми законодавства, які регулюють використання земель морського транспорту, надані пропозиції, спрямовані на їх удосконалення.

Зроблено висновок, що під морським портом необхідно розглядати сукупність об'єктів портової інфраструктури, що розміщуються на певній території та акваторії, які обладнані для здійснення господарської діяльності, а саме: надання послуг з обслуговування суден, здійснення операцій з вантажами, в тому числі проведення вантажно-розвантажувальних робіт, послуг з обслуговування пасажирів та інших послуг, передбачених законодавством.

До складу морського порту входять територія та акваторія морського порту, морські термінали, об'єкти портової інфраструктури. Акваторія морського порту – це частина моря, що знаходиться в межах морського порту, крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден. Під територією морського порту необхідно розуміти частину сухопутної території з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки, що знаходяться в межах морського порту та призначені для розміщення портової інфраструктури.

З'ясовано, що в межах акваторії морського порту можуть створюватися штучні земельні ділянки шляхом їх наміву, насипу чи із застосуванням інших технологій. Шляхом штучного створення земельних ділянок, а також земельних ділянок, які відведені порту в установленому законодавством порядку для розміщення, обслуговування та будівництва об'єктів портової інфраструктури, може відбуватися збільшення території морського порту.

Ключові слова: землі морського транспорту, транспорт, морський порт, портова акваторія.

SOME LEGAL ASPECTS OF USING LANDS OF MARITIME TRANSPORT

Tereshchuk Vadym Serhiiovych,
Applicant of the Department of Land
and Agrarian Law
(Yaroslav Mudryi National Law
University, Kharkiv, Ukraine)

The article covers the legal regime of maritime transport lands. The basic features of maritime transport lands that distinguish them from other lands have been clarified.

The composition of land for maritime transport has been determined. The relation of the terms "seaport", "territory of seaport", "port water area" is considered. The norms of the legislation governing the use of the land of maritime transport are analyzed, the proposals are offered to improve them.

It is concluded that under the seaport it is necessary to consider the totality of port infrastructure facilities located in a certain territory and water areas, which are equipped for carrying out economic activity, namely: provision of services for ship maintenance, carrying out cargo operations, including carrying out cargo operations – unloading, passenger services and other services provided by law.

The seaport includes the territory and water area of the seaport, maritime terminals, facilities of the port infrastructure. Sea port area – the part of the sea that is within the seaport, except for the course of the ship, is intended for safe approach, maneuvering, mooring and departure of vessels. Seaport is understood to mean a portion of the land area with defined boundaries, including artificially created land within the seaport and intended to accommodate port infrastructure.

It has been established that artificial land can be created within the sea port area by way of their embankment, embankment or other technologies. Due to artificially created land plots, as well as land plots that are allotted to the port in accordance with the procedure established by law for the location, maintenance and construction of the facilities of the port infrastructure, an increase of the seaport territory may occur.

Key words: maritime transport land, transport, seaport, port water area.

Однією з найбільш динамічних галузей економіки України в сучасних умовах є транспортна, включно із таким її складником, як морський транспорт. Його ефективне функціонування виступає одним з головних чинників розвитку економіки України та підвищення іміджу України як морської держави та конкурентоспроможності портової галузі. Земельний кодекс України містить тільки одну статтю, безпосередньо присвячену землям морського транспорту, не визначаючи особливості їх використання.

У науці земельного права дослідженню проблем правового режиму земель різних категорій присвячено праці таких вчених, як В.І. Андрейцев, М.М. Бахуринська, О.В. Борденюк, Д.В. Бусуйок, Т.М. Гапотченко, І.І. Каракаш, П.Ф. Кулинич, А.М. Мірошниченко, В.В. Носік, Д.В. Санніков, В.І. Семчик, В.Д. Сидор, Н.І. Титова, Д.В. Федчишин, М.В. Шульга та інші. Незважаючи на велику кількість робіт, які певним чином стосуються проблем використання земель різних категорій земель, питання використання земель морського транспорту вимагають спеціальної уваги та проведення додаткового дослідження.

Метою статті є визначення місця та ролі правових норм, що регулюють функціонування морського транспорту, у правовій системі України, виявлення основних проблем правового регулювання функціонування морського транспорту.

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

Відповідно до ст. 19 Земельного кодексу України (далі – ЗК України), землі України за основним цільовим призначенням поділяються на категорії. Серед них самостійне місце займають землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони й іншого призначення. Правовий статус цих земель визначається нормативними приписами, які зосереджені в ЗК України та інших актах. Ці землі за своїм основним

цільовим призначенням відрізняються від інших категорій земель, оскільки їх використання пов'язане з обслуговуванням несільськогосподарських потреб – вони виконують роль просторової операційної бази, території, на якій розміщуються спеціальні об'єкти. Цільове призначення таких земель відображається безпосередньо в їх найменуванні: землі промисловості, транспорту, зв'язку, оборони та землі іншого призначення. Критерієм такого поділу є характер спеціальних завдань, для здійснення яких призначені та надаються земельні ділянки. Відповідно до ч. 1 ст. 65 ЗК України землями промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення визнаються земельні ділянки, надані в установленому порядку підприємствам, установам та організаціям для здійснення відповідної діяльності [1]. Як бачимо, в цьому разі йдеться не про цільове призначення земель, а за основу беруться суб'єкти, яким надані відповідні земельні ділянки для виконання покладених на них спеціальних завдань. Частина 2 статті 65 визначає, що порядок використання земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення встановлюється законом.

На думку М.В. Шульги, специфічною загальною рисою земель промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики та оборони є те, що їх використовують переважно як просторову базу, місцезоста шування засобів певної діяльності. Ця обставина зумовлює 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 екологічно збалансованого використання землі в процесі експлуатації відповідних об'єктів. У територіальному плані ці землі не становлять єдиного і значного за площею земельного масиву, вони вкраплені в землі інших категорій [10, с. 236].

А.М. Мірошниченко зазначає, що у законодавстві колишнього СРСР ця категорія земель іменувалась «землями спеціального призначення», «землями спеціального несільськогосподарського призначення». Видається, що наведені терміни є більш вдалимими, ніж вжите сьогодні в законодавстві України, оскільки, по-перше, відображає призначення земель цієї категорії, уникаючи невизначеності, породженої словосполученням «та іншого призначення»; по-друге, ці поняття є більш лаконічними та зручними для використання [2, с. 346].

Підвидом 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 і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [3]. Транспорт поділяють на транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт.

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

Цільове призначення земель транспорту полягає у забезпеченні діяльності, пов'язаної з експлуатацією, ремонтом, удосконаленням і розвитком об'єктів транспорту. Особливістю земель транспорту є те, що вони використовуються або призначені

для забезпечення діяльності транспортних підприємств та/або експлуатації об'єктів залізничного, автомобільного, морського, річкового, авіаційного, трубопровідного та інших видів транспорту. Розміри земельних ділянок, що надаються підприємствам транспорту для вказаних цілей, визначаються відповідно до затверджених у встановленому порядку норм або проектно-технічної документації.

Таким чином, у складі земель транспорту законодавець виділяє землі морського транспорту. Стаття 69 ЗК України не дає визначення поняття земель морського транспорту, а лише визначає склад цього виду земель. Так, землі морського транспорту можуть бути зайняті морськими портами з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту. Крім того, на цих землях можуть розташовуватися гідротехнічні споруди і засоби навігаційної обстановки, судноремонтні заводи, майстерні, бази, склади, радіоцентри, службові та культурно-побутові будівлі та інші споруди, що обслуговують морський транспорт. 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 для здійснення його експлуатації, до другої – елементи інфраструктури, що забезпечують діяльність, пов'язану із ремонтом, підготовкою морських судів та їх користувачів, забезпечення соціально-культурних та побутових, а також технічних потреб.

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

Аналогічно ст. 69 ЗК України склад земель морського транспорту визначає ч. 1 ст. 25 Закону України «Про транспорт», проте вже ч. 2 цієї ж статті встановлює виняток, який ЗК України не передбачений: до земель морського транспорту не належать території, насипані або намиті в акваторії за кошти портів. А спорудження на підходах до портів (каналів) мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів, а також спорудження радіосистем у зоні радіонавігаційних об'єктів погоджується з адміністрацією портів (частина 3 статті 25). Проте ч. 2 ст. 24 Закону України «Про морські порти України» встановлює, що штучно створені земельні ділянки належать до земель водного фонду. Ця норма спеціального закону узгоджується із положеннями п. «г» ст. 58 ЗК України, яка відносить штучно створені земельні ділянки в межах акваторій морських портів теж до земель водного фонду. Разом з тим ст. 4 Водного кодексу України не включає у склад водного фонду штучно створені земельні ділянки в межах акваторій морських портів.

Головною ознакою земель морського транспорту, яка відмежовує їх від інших земель, є їх цільове призначення, а саме, вони повинні забезпечувати передусім функціонування об'єктів морського транспорту. Стаття 24 Закону України «Про транспорт» до складу морського транспорту відносить підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, 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, розміщення

об'єктів, що зазначені у наведеному переліку, є визначальним для віднесення земель до категорії земель морського транспорту.

Необхідно зауважити, що законодавство, відповідно до якого регулюються відносини стосовно використання зазначених земель, відносить до них насамперед морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту. Виникає питання: що ж, власне, слід відносити до морських портів? Законодавство, роз'яснюючи терміни, йде таким шляхом, відповідно до якого морський порт є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать порту [4].

Законодавче закріплене поняття морського порту міститься в Законі України «Про морські порти», а саме під морським портом розуміють визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності [5]. Отже, Закон характеризує морський порт як об'єкт, на території і акваторії якого здійснюються певні види господарської діяльності.

Незважаючи на наявність визначення терміну «територія морського порту» у Законі України «Про морські порти», під яким розуміється частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки, все ж таки слід більш детально дослідити етимологію та змістовне наповнення цієї дефініції. Територія у міжнародному праві розуміється як частина земної кулі (суша, води і повітряний простір над ними) та космічний простір і небесні тіла, що в ньому знаходяться. Термін використовується для визначення різних категорій земного простору, відмежованих від інших відповідних просторів певними поверхнями (кордонами), які мають той чи інший юридичний статус і відповідний правовий режим [6, с. 42–43.]. У тлумачних словниках термін «територія» розкривається на означення: усього об'єму та простору землі держави [7, с. 401]; частини земної кулі, що належить певній державі чи входить до складу якої-небудь частини світу; земельного простору, зайнятого населеним пунктом, підприємством, установою тощо; простору, на якому поширені певні явища [8, с. 1443]. Відповідно до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» територія – це частина земної поверхні з повітряним простором та розташованими під нею надрами у визначених межах (кордонах), що має певне географічне положення, природні та створені в результаті діяльності людей умови і ресурси (ст. 1) [9].

Згідно із ч. 1 ст. 74 Кодексу торговельного мореплавства України, територією морського порту є відведені порту землі. До території морського порту також належать намиті, насипані або створені із застосуванням інших гідротехнічних технологій площі, створені за рахунок порту і за користування якими не стягується плата.

Також зазначимо, що частина 2 цього Кодексу встановлює, що акваторією морського порту є відведені порту водні простори, а частина 3 – що територія і акваторія морського порту є державною власністю і надається порту в користування. Відведення земельних і водних ділянок для морського порту, а також вилучення цих ділянок здійснюється в порядку, встановленому чинним законодавством України.

Своєю чергою під акваторією морського порту (портова акваторія) розуміється визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден (стаття 1 Закону України «Про морські порти»). Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від

забруднення та засмічення» визначає акваторію як водний об'єкт або його ділянку, обмежену природними, штучними або умовними кордонами [11].

Як випливає із дефініції цього терміну, законодавець визначає портову акваторію як частину водного об'єкта (об'єктів), і саме таке визначення може пояснюватися тим, що відповідно до ст. 5 Водного кодексу України акваторії морських портів належать до водних об'єктів (водних об'єктів загальнодержавного значення) [12]. Видається необхідним у такому контексті звернути увагу і на ще один недолік законодавчого визначення акваторії морського порту. Акваторія морського порту – це не будь-яка частина моря, а частина, що знаходиться в межах морського порту.

За своїм основним цільовим призначенням портова акваторія належить до земель водного фонду. Акваторія морського порту разом із залізничними та 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, належить до об'єктів портової інфраструктури загального користування. Разом з тим акваторія морського порту є стратегічним об'єктом портової інфраструктури – об'єктом права державної власності.

Отже, морський порт вже не розглядається як цілісний комплекс, що на його території розташовуються і здійснюють свою діяльність різні майнові комплекси – портові термінали, не об'єднані більше єдиним власником-державою. Тобто законодавець визначив морський порт як певний майданчик для розташування цих комплексів. Незважаючи на те, що ця частина поняття вказує на істотні властивості морського порту, такими як територія та акваторія, вона характеризує морський порт більше як статичну територіальну одиницю, а не як складну динамічну систему, якою є морський порт. Крім того, акваторія, відповідно до Закону, є об'єктом портової інфраструктури, і ця двоякість у визначенні акваторії створює певні проблеми у сприйнятті наданого в Законі поняття морського порту.

Продовжуючи розкривати поняття, надане в ст. 1 Закону України «Про морські порти», можна зауважити, що обладнання або, іншими словами, наявність на території морського порту об'єктів портової інфраструктури робить частину території і прилеглого до неї водного простору портом.

Окрім території порту, до земель морського транспорту, відповідно до ч. 1 ст. 69 ЗК України, належать також набережні, майданчики, причали, вокзали, будівлі, споруди, устаткування, об'єкти загальнопортового і комплексного обслуговування флоту. Стратегією розвитку морських портів України на період до 2015 року було віднесено це до спеціалізованого майнового комплексу, під яким малася на увазі сукупність державного майна, яке не підлягає приватизації і призначене для забезпечення надання послуг у морському порту. До складу зазначеного комплексу відносили підхідні канали, причали, причальні споруди і пірси усіх категорій незалежно від призначення, огорожувальні та 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 [13]. Отже, зазначена норма критерієм віднесення земельних ділянок до земель морського транспорту визначала розміщення на цих ділянках об'єктів, що забезпечують роботу як порту, так і морського транспорту загалом. Отже, для того, щоб зрозуміти, які саме земельні ділянки належать до земель морського транспорту, треба визначитися, що саме відносити до об'єктів, що обслуговують роботу морського транспорту.

Однак слід зазначити, що не всі об'єкти, які забезпечують роботу морського транспорту, мають потребу у виділенні земельних ділянок. Наприклад, не потребують

виділення земельних ділянок такі об'єкти морського транспорту, як автотранспортні засоби. Потреба у виділенні земельної ділянки під об'єкт морського транспорту зумовлена належністю цього об'єкта до рухомого або нерухомого майна.

Отже, морський порт постає як потужний комплекс, що включає різні об'єкти, будови, будівлі. Разом з тим визначення морського порту як майнового комплексу не може бути застосовано в рамках концепції Закону, адже відповідно до ст. 191 Цивільного кодексу України [14] єдиним майновим комплексом визначається підприємство, яким морський порт вже не є.

Щодо останньої частини поняття морського порту, то з неї можливо зробити висновок, для чого саме існує та функціонує цей просторовий об'єкт з обладнанням, який у Законі називається морським портом. Його призначення полягає у здійсненні господарської діяльності, в обміні товарами та послугами, тому він також називається торговельним. У зв'язку з цим у Законі необхідно надавати поняття не просто морського порту, а морського торговельного порту. Крім того, відповідно до ч. 1 ст. 19 Закону у морських портах надаються послуги з обслуговування суден, здійснення операцій з вантажами, в тому числі проведення ватажно-розвантажувальних робіт, послуга з обслуговування пасажирів та інші послуги, передбачені законодавством, тоді як в понятті вказано, що обладнання у морському порту призначене для здійснення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також пов'язаних з цим видів господарської діяльності.

Таким чином, під морським портом можливо було б розглядати сукупність об'єктів портової інфраструктури, що розміщуються на певній території та акваторії, які обладнані для здійснення господарської діяльності, а саме: надання послуг з обслуговування суден; здійснення операцій з вантажами, в тому числі проведення вантажно-розвантажувальних робіт; надання послуг з обслуговування пасажирів та інших послуг, передбачених законодавством. До складу морського порту входять територія та акваторія морського порту, морські термінали, об'єкти портової інфраструктури. Акваторія морського порту – частина моря, що знаходиться в межах морського порту, крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден. Під територією морського порту необхідно розуміти частину сухопутної території з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки, що знаходяться в межах морського порту та призначені для розміщення портової інфраструктури. В межах акваторії морського порту можуть створюватися штучні земельні ділянки шляхом їх наміву, насипу чи із застосуванням інших технологій. Шляхом штучного створення земельних ділянок, а також земельних ділянок, які відведені порту в установленому законодавством порядку для розміщення, обслуговування та будівництва об'єктів портової інфраструктури, може відбуватися збільшення території морського порту.

Список використаних джерел:

1. Земельний кодекс України від 25.10.2001 р. № 2768-III. *Відом. Верхов. Ради України*. 2002. № 3. Ст. 27.
2. Мірошниченко А.М. Земельне право України : навч. посіб. Київ : 2012. 392 с.
3. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. *Відом. Верхов. Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
4. Кодекс торговельного мореплавства від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. *Відом. Верхов. Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.
5. Про морські порти: Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI. *Відом. Верхов. Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65.

6. Юридична енциклопедія: в 6 т. / голов. ред. Ю.С. Шемшученко. Київ, 2004. Т. 6. 768 с.
7. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. / В. Даль. Москва, 1999. Т. 4. 688 с.
8. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. Київ, 2005. 1728 с.
9. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17.02.2011 р. № 3038-VI. *Відом. Верхов. Ради України*. 2011. № 34. Ст. 343.
10. Шульга М.В. Землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення. *Земельний кодекс України: Науково-практичний коментар*. За заг. ред. В.І. Семчика. 3-є вид., перероб і доп. Київ, 2007. 896 с.
11. 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>.
12. Водний кодекс України від 06.06.1995 р. № 213/95-ВР. *Відом. Верхов. Ради України*. 1995. № 24. Ст. 189.
13. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року» від 16.07.2008 р. № 1051-р. *Офіц. вісник України*. 2008. Ст. 1946.
14. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV. *Відом. Верхов. Ради України*. 2003. № 40. Ст. 356.