

УДК 349.41 (477)

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ
АВІАЦІЙНОГО ТРАСПОРТУ УКРАЇНИ**

Н. В. Бондарчук, аспірантка

Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України

В умовах реформування земельних відносин та активного розвитку авіаційного транспорту України і його наземної бази питання правового

режиму земель авіаційного транспорту є актуальним та недослідженим. 25 жовтня 2001 року було прийнято новий Земельний кодекс України, який вперше закріпив можливість перебування земель транспорту в державній, комунальній та приватній власності [1, ст. 67].

Метою даної статті є дослідження правових форм власності на землі авіаційного транспорту та користування.

Особливістю земель транспорту є те, що вони використовуються або призначені для забезпечення діяльності підприємств авіаційного транспорту, які і виступають носіями земельних прав. До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [2, ст. 32]. Форма власності на землі авіаційного транспорту та види землекористування ними залежать від форми власності авіаційного підприємства, діяльність якого ці землі обслуговують.

За даними управління сертифікації аеродромів та аеропортів Державної авіаційної адміністрації в Україні сертифіковано станом на 10.12.2009 р. 42 аеропорти та аеродроми цивільної авіації України. З них 31 аеропорт, 10 аеродромів та 1 вертодром. Аеропорти переважно знаходяться в комунальній власності і функціонують у формі комунальних підприємств – 18, державними підприємствами являються 4 аеропорти. Аеродроми переважно являються державними підприємствами – 7. 12 аеропортів та аеродромів функціонують у формі господарських товариств. Єдиний сертифікований в Україні вертодром «Ялта» діє у формі державного підприємства [3].

В сучасний період більшість вітчизняних аеропортів перебуває в комунальній власності. Суб'єктами права комунальної власності на землю є територіальні громади сіл, селищ та міст. Відповідно до ч. 4 ст. 83 ЗК України територіальні громади набувають землю у комунальну власність у разі: а) передачі їм земель державної власності; б) примусового відчуження земельних ділянок у власників з мотивів суспільної необхідності та для суспільних потреб; в) прийняття спадщини; г) придбання за договором купівлі-продажу, дарування, міни, іншими цивільно-правовими угодами; д) виникнення інших підстав, передбачених законом. Цілком слушною є думка М. В. Шульги, що підставами виникнення права комунальної власності на землю є також 1) проведення розмежування земель державної та колективної власності (п. 12 перехідних положень ЗК) та 2) добровільна відмова власника земельної ділянки від прав на неї на користь територіальної громади села, селища чи міста (ст. 140 ЗК) [4]. Не зважаючи на те, що ЗУ «Про розмежування земель державної та комунальної

власності» було прийнято ще 2004 році, таке розмежування до цього часу ще не проведено. Причиною цього є відсутність механізму реалізації даного нормативно-правового акту.

Особливістю правового регулювання комунальної власності на землі авіаційного транспорту є те, що вони не можуть передаватися у приватну власність. Крім того, на аеродромній території запроваджується особливий режим одержання дозволу на будівництво (реконструкцію) чи іншу діяльність лише за погодженням з органом державного регулювання діяльності авіації та відповідною Радою як представником інтересів територіальної громади.

На відміну від аеропортів переважна більшість аеродромів являються державними підприємствами. Право державної власності на землю набувається і реалізується державою в особі Кабінету Міністрів України, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських, районних державних адміністрацій відповідно до закону. Держава набуває права власності на землю у разі: а) відчуження земельних ділянок у власників з мотивів суспільної необхідності та для суспільних потреб (для будівництва, капітального ремонту, реконструкції аеропортів та об'єктів необхідних для їх експлуатації [5, ст.7]); б) придбання за договорами купівлі-продажу, дарування, міни, іншими цивільно-правовими угодами; в) прийняття спадщини; г) передачі у власність державі земельних ділянок комунальної власності територіальними громадами; г) конфіскації земельної ділянки. Особливістю правового регулювання державної власності на землі авіаційного транспорту є те, що землі під об'єктами державної власності повітряного транспорту не можуть передаватися у приватну власність.

Авіаційні підприємства комунальної та державної форм власності використовують надані їм земельні ділянки на праві постійного користування. При цьому не встановлений заздалегідь строк права постійного землекористування, як і права власності на землю, надає сталий характер даному виду землекористування та підвищує ступінь стабільності правомочностей землекористувача. В цьому вбачається одна з переваг права постійного землекористування перед іншими його видами [6, с. 126].

Як зазначалося вище частина аеропортів та аеродромів функціонують у формі господарських товариств. Майнові комплекси авіаційних підприємств в таких випадках знаходять у приватній власності. Отже, землі, що обслуговують їх діяльність можуть перебувати у приватній власності або надаватися в оренду. Варто зазначити, що в проекті ЗУ «Про аеропорти» передбачено, що землі аеропорту не підлягають відчуженню продажу, приватизації, передачі в заставу, і за згодою експлуатанта аеропорту, можуть передаватися в оренду іншим суб'єктам господарської діяльності для будівництва, експлуатації, авіаційної або неавіаційної діяльності, яка спрямована на задоволення потреб пасажирів [7, ст.6].

Характерною ознакою сучасного періоду функціонування авіаційного транспорту та його наземної бази є активний розвиток малої авіації та відповідно злітно-посадкових майданчиків для обслуговування легких повітряних суден. Власником злітно-посадкового майданчика може бути юридична або фізична особа, якій належить або у якій перебуває у постійному користуванні земельна ділянка, де розташований злітно-посадковий майданчик. До заявки на допуск злітно-посадкового майданчика до експлуатації необхідно додати документ, що підтверджує право власності, постійного користування, оренди на земельну ділянку, або документ про погодження з власником або постійним користувачем, або орендарем земельної ділянки розміщення на ній злітно-посадочного майданчика [8, п. 1.12, 2.2.3].

На сьогоднішній день найкращим варіантом залучення інвестицій у будівництво та реконструкцію аеропортів є концесія. У концесію можуть надаватися об'єкти права державної та комунальної власності, які використовуються для будівництва та експлуатації аеропортів [9, ст.3]. Відповідно до ст. 94 ЗК для здійснення концесійної діяльності концесіонеру земельні ділянки надаються в оренду. Проте, слушним є твердження І. І. Каракаша, що концесійне використання земельних ресурсів відрізняється від орендного землекористування [10]. М. М. Бахуринська зазначає, що на кожній стадії виникнення у концесіонера права на землю існують проблеми теоретичного та практичного характеру [11]. Вважаю за доцільне зазначити в ст. 94 ЗК, що для здійснення концесійної діяльності земельні ділянки можуть надаватися на підставі договору концесії, а не оренди. Можливо доцільним буде зазначення в договорі концесії окремого розділу щодо земельних відносин концесіонера та концесієдавця.

Законодавче регулювання прав на землі авіаційного транспорту не можна вважати достатнім. Норми права, що регулюють дане питання розпорошені по різних правовим актам та є нечіткими. Вважаю за необхідне врегулювати питання власності та користування даними земельними ділянками на рівні Земельного кодексу України, а також внести зміни до ст. 94 ЗК, де зазначити, що для здійснення концесійної діяльності земельні ділянки можуть надаватися на підставі договору концесії.

Список літератури :

1. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. – ВВР України - 2002 р. № 3-4 - ст. 27.
2. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року – ВВР України - 1994 - № 51 - ст. 446.
3. Управління сертифікації аеродромів та аеропортів. Реквізити аеропортів та аеродромів України - www.ukraviatrans.gov.ua
4. М. В. Шульга. Земельне право України: Підручник. – К.: Юрінком Інтер 2004. – 368 с.
5. Закон України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів

нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» від 17 листопада 2009 р. – ВВР України.- 2010. - №1 – ст. 2.

6. А. А. Погребной, И. И. Каракаш. Земельное право Украины: Учебное пособие – К.: Истина, 2002. – 496 с.

7. Проект Закону України «Про аеропорти» - www.ukraviatrans.gov.ua.

8. Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден» від 24 грудня 2004 р. – Офіційний вісник України від 14.01.05 – ст. 3471.

9. Закон України «Про концесії» від 16 липня 1999 р. - ВВР – 1999 - № 41 – ст. 372.

10. И. И. Каракаш. Право собственности на землю и право землепользования в Украине: Научно-практ. Пособие. – К.: Истина, 2004. – 216 с.

11. М. М. Бахуринська. Деякі проблеми правового регулювання процедури виникнення права на землю в концесійних правовідносинах за законодавством України. – Земельне право України, 2006 р. - № 9 – с. 15-18.