

## **Н.В. БОНДАРЧУК. ПРАВО ВЛАСНОСТІ НА ЗЕМЛІ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА КОРИСТУВАННЯ НИМИ**

*Проаналізовані питання правового регулювання використання земель авіаційного транспорту України, розглянуті форми власності на землі авіаційного транспорту та види права користування ними як елементи правового режиму земель авіаційного транспорту України.*

**Ключові слова:** землі авіаційного транспорту, приватна власність на землю, оренда землі, концесія.

*Проанализированы вопросы правового регулирования использования земель авиационного транспорта Украины, рассмотрены формы права собственности на земли авиационного транспорта Украины и виды права пользования ими как элементы правового режима земель авиационного транспорта Украины.*

**Ключевые слова:** земли авиационного транспорта, государственная собственность на землю, коммунальная собственность на землю, частная собственность на землю, право постоянного землепользования, аренда земли, концессия.

*The paper contains the peculiarities of legal regulations of the use of aviation transport lands of Ukraine. Forms of the property right to own the lands of aviation transport of Ukraine and kinds of the right to use them (lands) as elements of legal regime of aviation transport lands of Ukraine have been also analyzed in the given work.*

**Key words:** aviation transport lands, state property on lands, communal property on lands, private property on lands, lease of lands, concession.

Питання права власності на землі авіаційного транспорту України та права користування ними в даний час є досить актуальним та проблематичним. Новий Земельний кодекс України вперше закріпив можливість перебування земель транспорту в державній, комунальній та приватній власності. Право власності на землю та право землекористування досліджувалося такими вченими: М.М. Бахуринська, І.І.Каракаш, П.Ф. Кулинич, А.А. Погрібний, М.В. Шульга та ін. Проте особливості використання земель авіаційного транспорту в земельно-правовій літературі не визначаються.

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

Особливістю земель транспорту є те, що вони використовуються або призначені для забезпечення діяльності транспортних підприємств та (або) експлуатації об'єктів залізничного, автомобільного, морського, річкового, трубопровідного та інших видів транспорту. Носіями земельних прав виступають залізниці, пароплавства, порти (пристані), автомобільні, авіаційні, дорожні підприємства та організації, якщо це передбачено їх статутами<sup>1</sup>.

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<sup>2</sup>. Підприємства цивільної авіації можуть бути державними, приватним та комунальними. Форма власності на землі авіаційного транспорту та види землекорис-

---

© БОНДАРЧУК Наталія Валеріївна – аспірантка Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України

тування ними залежать від форми власності авіаційного підприємства, діяльність якого ці землі обслуговують.

Аналіз світового досвіду функціонування аеропортів показує, що більшість із них є власністю держави, хоча невеликі аеропорти переважно приватні. У ранній період розвитку цивільної авіації аеропорти в основному належали місцевим органам влади або окремим організаціям. Однак інтенсивне збільшення обсягу пасажирських перевезень вимагало проведення широкої реконструкції аеровокзальних комплексів. Збільшення злітної маси повітряних суден і їх удосконалення спричинили необхідність більших витрат на спорудження штучних покриттів злітно-посадкових смуг, рульових доріжок та перонів, обладнання аеропортів системами навігації і автоматичного заходу на посадку. Ці витрати значно перевищують існуючі можливості фінансування розвитку аеропортів за рахунок приватних джерел. Тому простежується тенденція до суспільного володіння аеропортовою інфраструктурою, яка загалом має міжнародний характер<sup>3</sup>.

За даними управління сертифікації аеродромів та аеропортів Державної авіаційної адміністрації в Україні сертифіковано станом на 10 грудня 2009 року 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 (з них 9 міжнародні), державними підприємствами є 4 аеропорти (з них 3 міжнародні). Аеродроми переважно є державними підприємствами – 7. У формі господарських товариств діє 12 аеропортів та аеродромів. Єдиний сертифікований в Україні вертодром «Ялта» є державним підприємством<sup>4</sup>.

Землі авіаційного транспорту України можуть перебувати у комунальній, державній та приватній формі власності. Суб'єктами права комунальної власності на землю є територіальні громади сіл, селищ та 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<sup>5</sup>.

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)<sup>6</sup>.

Розмежування земель державної та комунальної власності полягає у здійсненні організаційно-правових заходів щодо розподілу земель державної власності на землі територіальних громад і землі держави, а також щодо визначення і встановлення в натурі (на місцевості) меж земельних ділянок державної та комунальної власності<sup>7</sup>. Незважаючи 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.

На відміну від аеропортів переважна більшість аеродромів є 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; 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; ґ) конфіскації земельної ділянки.

Актуальним є питання відчуження земельних ділянок у власників з мотивів суспільної необхідності та для суспільних потреб. Відповідно до п. ґ) ч. 1 ст. 146 ЗК України будівництво та обслуговування аеропортів визнано суспільною потребою. 17 листопада 2009 р. прийнято ЗУ «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»<sup>8</sup>. Відповідно до ст. ст. 8-9 вказаного закону рішення про викуп земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, для будівництва, капітального ремонту, реконструкції аеропортів та об'єктів необхідних для їх експлуатації приймають органи виконавчої влади та сільські, селищні, міські ради, Київська і Севастопольська міські ради в межах території здійснення їх повноважень. У разі неотримання згоди власника земельної ділянки, інших об'єктів нерухомого майна, що на ній розміщені, з викупом цих об'єктів для суспільних потреб зазначені об'єкти можуть бути примусово відчужені у державну чи комунальну власність лише як виняток з мотивів суспільної необхідності.

Особливістю правового регулювання відносин власності на землі авіаційного транспорту є те, що згідно з п. б) ч. 3 ст. 83 та п б) ч. 4 ст. 84 ЗК України землі комунальної власності під об'єктами повітряного транспорту та землі під об'єктами державної власності повітряного транспорту не можуть передаватись у приватну власність.

Як зазначалося, частина аеропортів та аеродромів функціонують у формі господарських товариств. Майнові комплекси авіаційних підприємств в таких випадках знаходяться 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<sup>9</sup>.

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. Землі малої авіації можуть перебувати у комунальній, державній та приватній власності. Так, 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-посадкового майданчика<sup>10</sup>.

Авіаційні підприємства комунальної та державної форм власності відповідно до ст. 92 ЗК України набувають права постійного користування земельною ділянкою із земель державної та комунальної власності. Право постійного користування земельною ділянкою - це право володіння і користування земельною ділянкою, яка перебуває у державній або комунальній власності, без встановлення строку.

До особливостей права постійного землекористування належать: 1) суб'єктами права постійного землекористування є лише юридичні особи, тобто підприємства, установи і організації, що здійснюють свою діяльність на підставі державної або комунальної власності; 2) об'єктами права постійного землекористування можуть виступати лише земельні ділянки, які надаються з усіх категорій земель, що перебувають у державній або комунальній власності; 3) право постійного землекористування характеризується безстроковістю; 4) виникнення права постійного землекористування характеризується публічно-правовими засадами, а договірні та інші приватно-правові засади є неприйнятними; 5) право постійного користування земельною ділянкою виникає після одержання її користувачем документа, що посвідчує право постійного користування земельною ділянкою та його державної реєстрації<sup>11</sup>.

Збереження інституту права постійного землекористування формує систему земельних відносин, у якій держава або територіальні громади є власниками землі, а їх підприємства, установи і організації – постійними користувачами земельних ділянок. 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<sup>12</sup>. Так, в рамках реалізації Державної програми розвитку міжнародного аеропорту “Бориспіль” на період до 2020 року і заходів щодо підготовки до Євро-2012 повноцінна реалізація права постійного користування земельними ділянками значно підвищить інвестиційну привабливість аеропорту.

Землі авіаційного транспорту можуть надаватися в оренду. Оренда землі - це засноване на договорі строкове платне володіння і користування земельною ділянкою, необхідною орендареві для проведення підприємницької та інших видів діяльності<sup>13</sup>. В юридичній науці виділяють такі основні юридичні ознаки поняття «оренда землі»: 1) договірний характер відносин передбачає виключну добровільність укладення договору; 2) оренда земель оформляється договором оренди земельної ділянки; 3) договір оренди земельної ділянки укладається між орендодавцем і орендарем; 4) зміст оренди становлять правомочності володіння і користування орендаря. Додатковими ознаками цього правового інституту є: 1) оренда – це окрема форма землекористування; 2) орендодавцями земельних ділянок є держава, територіальні громади, громадяни та юридичні особи України.

Договір оренди підлягає державній реєстрації у порядку, передбаченому Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження порядку державної реєстрації договорів оренди землі» від 25 грудня 1998 р. Указом Президента України «Про заходи щодо створення єдиної системи державної реєстрації земельних ділянок, нерухомого майна та прав на них у складі державного земель-

ного кадастру» від 17 лютого 2003 р. на Державний комітет України по земельних ресурсах покладено обов'язок щодо здійснення у складі державного земельного кадастру реєстрації земельних ділянок, нерухомого майна та прав на них, договорів оренди земельних ділянок<sup>14</sup>.

Найкращим варіантом залучення інвестицій в будівництво та реконструкцію аеропортів є концесія. Відповідно до ЗУ «Про концесії» у концесію можуть надаватися об'єкти права державної чи комунальної власності, які використовуються для будівництва та експлуатації аеропортів<sup>15</sup>. І.І. Каракаш виділяє особливості, за якими концесійне використання земельних ресурсів відрізняється від орендного землекористування: 1) земельна ділянка як об'єкт концесії повинна належати на праві державної чи комунальної власності; 2) земельна ділянка може надаватися лише для здійснення підприємницької діяльності; 3) метою надання земельної ділянки в концесію є задоволення громадських потреб; 4) концесіонер вносить концесійні платежі, методики нарахування та граничні розміри яких визначаються Кабінетом Міністрів України; 5) по закінченню терміну концесійного договору чи при його достроковому розірванні створені майнові об'єкти чи зведені споруди на наданих в концесію земельних ділянках переходять концесіодавцю<sup>16</sup>.

Виділяють такі стадії виникнення у концесіонера права на землю: 1) прийняття рішення уповноваженим органом держави або місцевого самоврядування про надання права на концесію; 2) розробка технічної документації об'єкта концесії та здійснення відведення землі; 3) оголошення та проведення концесійного конкурсу; 4) укладення концесійного договору; 5) державна реєстрація концесійного договору. М.М. Бахуринська зазначає, що на кожній стадії виникнення у концесіонера права на землю існують проблеми теоретичного та практичного характеру, тому вважає, що необхідно надати право зацікавленим суб'єктам підприємницької діяльності ініціювати надання відповідних об'єктів для здійснення концесійної діяльності, а питання відводу земельної ділянки вирішувати до концесійного конкурсу і визнавати концесійний договір підставою для отримання права на землю<sup>17</sup>.

На нашу думку, основою цих суперечностей є ст. 94 Земельного кодексу України. Вважаю за доцільне зазначити, 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 концесіодавця.

Законодавче регулювання прав на землі авіаційного транспорту не можна вважати достатнім. Норми права, що регулюють дане питання розпорошені по різним правовим актам та є нечіткими. Вважаю за необхідне врегулювати питання власності та користування даними земельним ділянками на рівні Земельного кодексу України.

**1. Земельне право України:** [підручник] / М. В. Шульга, Г. В. Анісімова, Н. О. Багай, А. П. Гетьман та ін. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – С. 345. **2. Про транспорт:** Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94 – ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446. **3. Запорожець В.** Аеропорт. Організація. Технологія. Безпека. / В. Запорожець, М. Шматко. – К.: Дніпро, 2002. – С. 24-25. **4. Реквізити аеропортів та аеродромів України.** Управління сертифікації аеродромів та аеропортів. Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrviatrans.gov.ua/airports.html>. **5. Про місцеве самоврядування в Україні:** Закон України від 21 травня 1997 року № 280/97 – ВР // Відомості Верховної Ради України. –

1997. – № 24. – Ст. 170. **6.** *Земельне право України.* – С. 80. **7.** *Про розмежування земель державної та комунальної власності:* Закон України від 5 лютого 2004 року № 1457-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 35. – Ст. 411. **8.** *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:* Закон України від 17 листопада 2009 року № 1559-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 1. – Ст. 2. **9.** *Про аеропорти:* проект Закону України. Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.ukraviatrans.gov.ua/zakon\\_aero\\_ukr.html](http://www.ukraviatrans.gov.ua/zakon_aero_ukr.html). **10.** *Про затвердження правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден:* Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 24 грудня 2004 року № 205// Офіційний вісник України. – 2004. – № 52. – Ст. 3471. **11.** *Семчик В.І.* Земельне право України: підруч. / Семчик В.І., Кулинич П.Ф., Шульга М.В. – К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2008. – С. 191-194. **12.** *Погребной А.А., Каракаш И.И.* Земельное право Украины: Учеб. пособ. – К.: Истина, 2002. – С. 126. **13.** *Про оренду землі:* Закон України від 6 жовтня 1998 року № 161-XIV// Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 46-47. – Ст. 280. **14.** *Про заходи щодо створення єдиної системи державної реєстрації земельних ділянок, нерухомого майна та прав на них у складі державного земельного кадастру:* Указ Президента України від 17 лютого 2003 р. № 134/2003 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=134%2F2003>. **15.** *Про концесії:* Закон України від 16 липня 1999 року № 997 – XIV// Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 41. – Ст. 372. **16.** *Каракаш И. И.* Право собственности на землю и право землепользования в Украине: Научно-практ. пособие. – К.: Истина, 2004. – С. 63-64. **17.** *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.