

5. Екологічне право України : підручник для студентів юрид. вищ. навч. закладів / А. П. Гетьман, М. В. Шульга, В. К. Попов та ін. ; за ред. А. П. Гетьмана та М. В. Шульги. – Х. : Право, 2005. – 384 с.
6. Колодій А. М. Принципи права України : монографія / Анатолій Миколайович Колодій. – К. : Юрінком Інтер, 1998. – 208 с.
7. Екологічне право України. Академічний курс : підручник / за заг. ред. Ю. С. Шемшученка. – К. : Юридична думка, 2005. – 848 с.
8. Старчук О. В. Щодо поняття принципів права / О. В. Старчук // Часопис Київського університету права. – 2012. – № 2. – С. 40–43.
9. Явич Л. С. Право развитого социалистического общества. Сущность и принципы. – М. : Юрид. лит., 1978. – 223 с.
10. Лаврів О. Я. Система принципів трудового права України : автореф. дис. на здоб. наук. ступ. канд. юрид. наук : 12.00.05 / Лаврів Оксана Ярославівна; Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого. – Х., 2007. – 19 с.
11. Рябець К. А. Екологічне право України : навчальний посібник / К. А. Рябець. – К. : Центр учбової літератури, 2009. – 438 с.
12. Поняття, суть, принципи права природокористування [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу : <http://www.ukr.vipreshebnik.ru/ekologichne-pravo/3832-ponyattya-sut-printsipi-prava-prirodokoristuvannya.html>.
13. Реймерс Н. Ф. Природопользование : словарь-справочник / Реймерс Н. Ф. – М. : Мысль, 1990. – 637 с.



УДК 347.2+347.453

**А. О. Мінченко**, кандидат юридичних наук,  
доцент кафедри цивільно-правових дисциплін  
Академії митної служби України  
**А. А. Пилипенко**, кандидат юридичних наук,  
доцент кафедри цивільно-правових дисциплін  
Академії митної служби України  
**А. О. Стрижак**, курсант  
Академії митної служби України

### **ЗЕМЕЛЬНИЙ СЕРВІТУТ, ДОГОВОРИ ОРЕНДИ ТА КОНЦЕСІЇ ЯК ПРАВОВІ МЕХАНІЗМИ ВИКОРИСТАННЯ ПРИЧАЛІВ У ФУНКЦІЇ ГІДРОТЕХНІЧНИХ СПОРУД**

*Досліджено організаційно-правову складову механізму використання причалів як гідротехнічних споруд. З'ясовано сутність механізму їх застосування, визначено складові механізму, вміщені у трьох основних юридичних конструкціях: земельний сервітут, договори оренди та концесії. Встановлено також, що саме використання в морській галузі інституту земельного сервітуту для врегулювання майнових та земельних правовідносин має набути основного значення під час упровадження правових механізмів використання причалів як гідротехнічних споруд.*

**Ключові слова:** причал; гідротехнічні споруди морських портів; земельний сервітут; оренда; концесія.

© А. О. Мінченко, А. А. Пилипенко, А. О. Стрижак, 2013

*Исследована организационно-правовая составляющая механизма использования причалов как гидротехнических сооружений. Установлена сущность их использования; определены необходимые структурные элементы такого механизма, которые находят свое воплощение в трех основных юридических конструкциях: земельный сервитут, договоры аренды и концессии. Установлено также, что именно использование в морской отрасли института земельного сервитута для урегулирования имущественных и земельных правоотношений должно приобрести основное значение при внедрении механизмов использования причалов как гидротехнических сооружений.*

**Ключевые слова:** причал; гидротехнические сооружения морских портов; земельный сервитут; аренда; концессия.

*The article is devoted to the research of the legal component of the mechanism of using the berths as hydraulic constructions. It is established the essence of the mechanism of using the berths as hydraulic constructions; identified the necessary structural elements of such a mechanism, which are reflected in three basic legal structures: the land servitude, lease and concession; it is also established that using the institution of servitude at maritime sphere during the normalization of the property and land relations process, should become the main base and the beginning of the implementation of legal mechanisms to use the berths as hydraulic constructions.*

**Key words:** berth; waterworks seaports; appurtenant easement; rent; concession.

**Постановка проблеми.** Дослідження використання причалів як гідротехнічних споруд набуло актуальності після проведення в Українській Державі портової реформи, що передбачає зміну вектора надання адміністративних послуг та запровадження нових для морського порту правових інструментів. Передумовою портової реформи стали неефективні, застарілі інструменти функціонування морської галузі, тобто стагнаційний стан морського порту, і необхідність залучення інвестицій суб'єктів господарювання до даної галузі інфраструктури. Одним із результатів реформи стало прийняття Закону України "Про морські порти України" (далі – Закон), який набрав чинності 13 червня 2013 р. [1].

Відсутність чітко регламентованої процедури реалізації норм, закріплених у Законі, спричинило непорозуміння і в галузі портової інфраструктури, і у свідомості науковців та фахівців у морській галузі, а саме у справі залучення таких суб'єктів, як стивідорні та експедиторні компанії, та їх інвестицій до портової галузі. З одного боку, існують ризики, що окремі суб'єкти портової діяльності захоплять панівну позицію і можуть спричинити монополізацію адміністративних послуг у морській сфері. З іншого ж боку, залучення приватних суб'єктів господарювання спричиняє також конкуренцію, що стимулює прогресивні зміни в портовій галузі. Установлення меж між здоровою конкуренцією та монополізацією не лише повинно бути задекларовано, але й мають бути встановлені гарантії забезпечення та реалізації прогресивних змін за допомогою залучення приватних суб'єктів портової діяльності та їх інвестицій до морської галузі.

Для забезпечення реалізації вищенаведеної ідеї недостатньо мету прийняття Закону прописати як "врегулювання правовідносин, пов'язаних з господарською діяльністю у морських портах України" [2]. Для досягнення цієї мети необхідно також встановити методи регулювання, які будуть обґрунтовувати цілі портової реформи та вводити в дію ефективний правовий механізм використання об'єктів портової інфраструктури.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблемні аспекти правового регулювання відносин, що виникають у процесі експлуатації об'єктів портової інфраструктури, не залишилися поза увагою юридичної науки. Так, проблематика, що прямим чином опосередкованим чином пов'язана з предметом цієї статті, розглядалася у працях таких науковців, як

О. О. Квасницька, С. В. Крижановський, О. Н. Кибик, О. П. Підцерковний, І. М. Олефір, Ю. З. Драпайло та ін. У той же час не можна сказати, що такі дослідження стосуються всіх правових сфер, які реалізуються в процесі використання об'єктів портової інфраструктури. Ряд питань потребує подальшого наукового розроблення та дослідження. Зокрема, це стосується й окремих аспектів упровадження правового механізму використання причалів як гідротехнічних споруд. Окремо потрібно дослідити підстави надання території морського порту для створення та використання таких об'єктів портової інфраструктури, як причали.

**Мета статті** – визначити основні методи та правові механізми використання причалів у функції гідротехнічних споруд на основі Закону України “Про морські порти України”, сформулювати обґрунтованих пропозицій щодо їх удосконалення.

**Виклад основного матеріалу.** Українська Держава заявила про свій статус морської держави, а морська держава без модернізованої морської галузі, без залучення інвестицій, із застарілим інструментарієм не може вважатися такою. Ось чому на теперішній час в Україні активно впроваджується портова реформа.

Відповідно до п. 8 ст. 1 Закону об'єктами портової інфраструктури є рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту. Одним із таких об'єктів є морські причали як гідротехнічні споруди, що призначені для здійснення портових операцій. Законодавець у п. 12 ст. 1 вищезгаданого Закону дає визначення причалу через поняття гідротехнічної споруди, яка має швартовні й відбійні пристрої та призначена для обслуговування суден, пасажирів і проведення вантажно-розвантажувальних робіт. Згідно зі ст. 1 Водного кодексу України (далі – ВК України) гідротехнічні споруди морських портів визначаються як “інженерно-технічні споруди, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, маневрування та стоянки суден”. Основними видами гідротехнічних споруд, які виділяє ВК України, є портова акваторія, причали, пірси, інші види причальних споруд, моли, дамби, хвилеломи, інші берегозахисні споруди, підводні споруди штучного та природного походження, в тому числі канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки. Слід також зазначити, що визначення Закону, які розкривають зміст понять причалу, гідротехнічних споруд і морських портів, аналогічні до визначень, передбачених у Законі РФ “Про морські порти в Російській Федерації і про внесення змін в окремі законодавчі акти Російської Федерації” [3]. Це дозволяє зробити висновок, що український законодавець пішов шляхом загальноприйнятих тенденцій з метою уніфікації основних правових механізмів.

Земельний кодекс України у ст. 69 задекларував, що до земель морського транспорту належать землі під гідротехнічними спорудами, причалами та морськими портами. Землями причалів як гідротехнічних споруд можуть користуватися суб'єкти портової діяльності за допомогою встановлення земельного сервітуту. Визначення останнього дається у ст. 98 Земельного кодексу України і полягає у встановленні права на обмежене платне або безоплатне користування земельною ділянкою прибережних земель.

Отже, першим методом реалізації основних цілей портової реформи можна розглядати залучення інвестицій приватних суб'єктів господарської діяльності саме через використання правового інституту сервітуту. Згідно зі ст. 395 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України) сервітут є одним із видів речового права на чуже майно (право користуватися чужим майном). Оскільки в ч. 1 ст. 23 Закону міститься нормативне положення стосовно форм власності майна, що використовується під час провадження діяльності у морському порту, виражених у державній, комунальній та приватній власності, то використання правового інституту сервітуту щодо такого нерухомого майна було б цілком доречним. Думається, правовий інститут сервітуту – більш зручна форма регулювання земельних та майнових відносин на території морському порту, ніж оренда чи концесія.

Доцільність використання конструкції земельного сервіту при морських операціях обумовлюється характером їх здійснення. Застосування земельного сервіту може слугувати поштовхом до впровадження одного з основних завдань портової реформи – залучення інвестицій до морської галузі.

Земельний сервітут може встановлюватися на визначений або невизначений строк і повинен передбачати обов'язкову плату за користування причалами як гідротехнічними спорудами. Отже, встановлення даного виду сервіту, по-перше, є редуکتивною формою оренди та концесії, імплементація якої полегшуватиме процедуру оформлення відносин між суб'єктами господарювання, які надають портові послуги, а по-друге, даний правовий інститут – ефективна форма регулювання правових відносин, пов'язаних із реалізацією портових послуг. Земельні сервітути прийнято поділяти на два основні види – емфітевзис (користування земельною ділянкою для сільськогосподарських потреб) та суперфіцій (користування земельною ділянкою для забудови). У зв'язку з тим що використання причалу як гідротехнічної споруди пов'язане з експлуатацією споруди, яка розташована на території прибережної земельної ділянки, основну увагу слід зосередити на суперфічії.

Теорія цивільного права характерними рисами суперфічії називає довгостроковість, цільове призначення, відчужуваність, спадковість [4, 146]. Зважаючи на них, можна стверджувати, що в нашій ситуації об'єктом суперфічії є право користування земельною ділянкою для будівництва причалів як гідротехнічних споруд. А отже, суперфічії можна визнати як альтернативу договору оренди у відносинах, що виникають в процесі експлуатації (використання) об'єктів портової інфраструктури, зокрема й гідротехнічних споруд.

Крім того, договір про користування причалом як гідротехнічною спорудою має укладатися в письмовій формі (ст. 208 ЦК України) і підлягати обов'язковій державній реєстрації (ст. 210 ЦК України). Такий договір повинен містити положення щодо правового статусу власника причалу і суперфіціаря [5, 146].

У Законі дається перелік основних підстав оформлення майнових та земельних правовідносин, які виникають у зв'язку зі здійсненням портових операцій (договори оренди та концесії). Цілковитою вірогідною причиною непередбачення інституту сервіту в морській сфері є те, що законодавець під час пошуку ефективної інвестиційної діяльності розраховував на таких суб'єктів господарювання, зокрема, як стивідорні компанії (портовий оператор). Це можна пояснити тим, що даний суб'єкт відіграє важливу роль у морській галузі: саме стивідорна компанія згідно з п. 11 ст. 1 Закону здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування суден і пасажирів, а також обслуговування й зберігання вантажів. У зв'язку з цим регулювання відносин між стивідорними компаніями – більш доцільний шлях застосування інституту оренди, адже відповідно до ст. 2 ЗУ “Про оренду державного та комунального майна” орендою визначається засноване на договорі строкове платне користування майном, яке необхідне орендареві для провадження підприємницької та іншої діяльності. Таким чином, за обставин, коли учасником правовідносин виступає стивідорна компанія, доречно говорити саме про договір оренди, який регулюватиме здійснення портових операцій. Крім того, ВК України також закріпив норму, яка передбачає, що “водні об'єкти надаються у користування за договором оренди земель водного фонду на земельних торгах у комплексі із земельною ділянкою” (ст. 51 ВК України).

Утім, не применшуючи тієї ролі, яку відіграють договори оренди й концесії у відносинах, що виникають у зв'язку зі здійсненням портових операцій, усе ж таки слід зазначити, що саме використання в морській галузі інституту земельного сервіту стосовно врегулювання майнових та земельних відносин суб'єктів надання адміністративних послуг у морській галузі має стати основним і базовим началом упровадження правових механізмів використання причалів як гідротехнічних споруд.

Не передбачено законодавцем і процедури реалізації правового механізму імплементації в морську галузь інституту оренди причалів як гідротехнічних споруд. У зв'язку з ігноруванням опису детальної регламентації процесуальних дій, які необхідні для застосування договору оренди при здійсненні портових операцій, виникли деякі колізії на нормативному та на правозастосовчому рівні. Враховуючи існування заборони Законом України "Про оренду державного та комунального майна" оренди причалів, яка існувала протягом багатьох років, слід відзначити юридичні позиції, які можуть виявитися проблемними у зв'язку з імплементацією інституту оренди причалів як гідротехнічних споруд.

По-перше, у зв'язку з відсутністю регламентованої процедури переходу до оренди можуть виникнути проблеми з документальним оформленням декларування причалу як гідротехнічної споруди, адже причал є об'єктом договору оренди і потребує правового підтвердження свого статусу.

По-друге, відсутність практики застосування інституту оренди в даному правовому полі може породити складнощі з укладанням договору оренди, тому що при укладенні договору оренди потрібно додавати паспорт водного об'єкта, про що згадується у ст. 51 ВК України. Цей паспорт передбачає оцінку стану водного об'єкта (гідротехнічної споруди), яка дається фахівцем. А отже, для укладення договору оренди причалу потрібно залучити такого фахівця.

Таким чином, процедура регламентації подання правових документів на причал як гідротехнічну споруду для укладення договору оренди є ще однією проблемною позицією, яку було виокремлено під час дослідження. Визначеність у ній має важливе значення для полегшення процедури укладення та посвідчення договору оренди. Саму ж оренду як правову конструкцію також можна вважати цілком ефективним правовим інститутом використання причалів у функції гідротехнічних споруд, який, утім, потребує законодавчого уточнення та фіксування регламентованих процедур укладення.

Третім правовим інститутом, що може використовуватися для оформлення відносин при використанні причалів як гідротехнічних споруд, можна вважати концесію. Як уже зазначалося, одним зі стратегічних завдань портової реформи та прийняття Закону є залучення значного обсягу інвестицій до портової інфраструктури. Дане залучення передбачається шляхом закріплення в Законі деяких правових норм: 1) визнання за гідротехнічними спорудами, які збудовані за рахунок приватних коштів, статусу об'єктів приватної власності (ч. 5 ст. 23); 2) надання можливості приватизації об'єктів портової реформи (ч. 1. ст. 25); 3) заохочення приватного інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту (ч. 1. ст. 26); 4) компенсація внесених суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури.

У свою чергу, договір концесії, договори про спільну діяльність, договори оренди, інші види інвестиційних договорів розглядаються законодавцем як підстави залучення до портової інфраструктури приватних інвестицій суб'єктів господарювання.

Ст. 1 Закону України "Про концесії" закріплює законодавчу дефініцію концесії, якою визнається надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі суб'єктові підприємницької діяльності права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань щодо створення (будівництва) та (або) управління (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику. На нашу думку, таке визначення дещо громіздке і тому потребує вираження у більш редукованій формі. Наприклад, М. Свистунов пропонує розуміти під концесією форму залучення інвестицій приватного сектора, коли приватним компаніям передаються права володіння та користування державними чи комунальними об'єктами на період будівництва та експлуатації [6, 155]. Інвестування в об'єкти портової інфраструктури на основі концесуальної діяльності

досить поширено в іноземних державах, таких як США, Англія, Німеччина, Франція та ін. Така діяльність стрімко розвивається і на вітчизняній арені.

Вищенаведені положення дозволяють дійти висновку, що укладення концесійного договору є не лише доцільним правовим інструментом використання причалів у функції гідрологічних споруд, але й ефективною формою стимулювання залучення інвестицій до портової інфраструктури. Це, у свою чергу, демонструє ситуацію, за якою концесійний договір став ланкою, що поєднує державні та приватні інтереси, що, зокрема, підтверджується й змістом встановлених законодавцем основних засад концесійної діяльності (ст. 2 Закону України “Про концесії”).

Отже, для держави доцільність застосування договору концесії як правового механізму використання причалів у функції гідротехнічних споруд, якщо він використовується з метою поліпшення стану портової інфраструктури, цілком обгрунтована. Адже за концесійним договором концесіонер має право суттєво поліпшити об’єкт портової інфраструктури та керувати ним з метою задоволення громадських потреб.

Відсутність закріплення заходів протидії монопольному становищу суб’єкта господарювання у портовій сфері, який внаслідок побудови гідротехнічної споруди отримує право власності на неї, на нашу думку, є суттєвою прогалиною в Законі, її треба якнайшвидше усунути. Існування такої позиції законодавця, що знайшла своє вираження в Законі, може призвести до нехтування суспільними інтересами в галузі портової інфраструктури, до переважання приватних інтересів над державними, а не до модернізації морської галузі, яка передбачена Стратегією розвитку морських портів. У такому випадку Українська Держава може не лише зазнати значних економічних втрат, але й позбутися свого статусу морської держави.

Таким чином, спираючись на вищенаведені аргументи, слід наголосити, що потрібна визначеність у межах застосування цього інституту й опису в чинному законодавстві України процедури забезпечення гарантій державного інтересу й запобігання пануванню інтересів окремих груп суб’єктів. Для реалізації таких завдань необхідно не лише задекларувати положення про розмежування адміністративних та господарських послуг, а й прописати процедуру передання відповідних адміністративних послуг до приватного сектора і встановити межі дихотомічної диференціації даних сфер.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.** Впровадження портової реформи зумовило прийняття Закону України “Про морські порти”, який, у свою чергу, пріоритетним завданням діяльності портової інфраструктури визначив залучення якомога більшого обсягу приватних інвестицій суб’єктів господарювання до портової галузі. Спираючись на положення даного законодавчого акта, було визначено основні правові інструменти використання причалів як гідротехнічних споруд. Два з них визначені законодавцем – це концесія та оренда, а третій – земельний сервітут – був запропонований як поступова, базова та ефективна реалізація вищенаведеного основного завдання портової реформи.

У ході дослідження було запропоновано та проаналізовано основні шляхи реалізації засад Стратегії розвитку морських портів, а також основні напрямки вдосконалення змісту Закону. Зокрема, встановлено таке.

1) Застосування інституту земельного сервітуту задля врегулювання майнових та земельних відносин суб’єктів надання адміністративних послуг у морській галузі повинне займати домінуючу позицію на початковому етапі впровадження портової реформи.

2) Чіткої правової регламентації на законодавчому рівні потребують процесуальні дії, пов’язані з поетапним впровадженням механізму реалізації портової реформи, що є запорукою ефективного реформування морської галузі. Особливого значення також набуває внесення відповідних змін до Закону шляхом нормативного оформлення запропонованих методів, які було виокремлено та проаналізовано в дослідженні.

3) Важливим елементом укладення договору оренди слугує чіткий перелік документів на причал як гідротехнічну споруду, який, утім, на рівні закону не передбачений. Його існування матиме важливе значення для усунення перешкод до укладення та посвідчення договору оренди в портовій галузі.

4) Потрібно встановити межі між сферами інтересів державного (адміністративного) та приватного (господарського) секторів шляхом фіксування повноважень адміністрації морських портів та суб'єктів господарювання, таких як стивідорні та експедиторні компанії.

### Література

1. Про морські порти України : Закон України № 4709-VI від 17.05.2012 // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2013. – № 7. – С. 65.

2. Пояснювальна записка до проекту Закону України “Про морські порти України” [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=42340&pf35401=212301>.

3. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ // Российская газета (РГ). – 2007. – № 4517. – Режим доступа : <http://www.rg.ru/2007/11/14/port-dok.html>.

4. Про оренду державного та комунального майна : Закон України № 2269-XII від 10.04.1992 // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1992. – № 30. – С. 416.

5. Долинська М. С. Особливості укладення та нотаріальне посвідчення договорів щодо права користування земельною ділянкою для забудови (суперфіцію) / М. С. Долинська // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – 2012. – № 4. – С. 145–153.

6. Про концесії : Закон України № 997-XIV від 16.07.1999 // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1999. – № 41. – С. 372.

