

Наконечний А. Б.

*асистент кафедри аграрного, земельного та екологічного права
Національний університет «Одеська юридична академія»*

**ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ПРИМУСОВОГО
ВІДЧУЖЕННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ДІЛЯНОК
ДЛЯ ПОТРЕБ МОРСЬКОГО ПОРТУ**

Інститут припинення права власності є одним із центральних інститутів не лише для галузі земельного права, а й для українського законодавства загалом. Дотримання та захист права власності кожної фізичної чи юридичної особи незалежно від форми власності, виступає одним із критеріїв правової держави. Основними нормативними актами, які регулюють засади

відчуження земельних ділянок є Земельний кодекс України [1] та 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» [2].

Відносною новелою та додатковою підставою для відчуження земельних з мотивів суспільної необхідності стало прийняття 17 травня 2012 року Закону України «Про морські порти України», який закріпив положення щодо правового режим земель морського порту (ч. 6 ст. 24), а саме: «земельні ділянки, які перебувають у власності фізичних або юридичних осіб, можуть бути відчужені у їх власників для задоволення потреб розвитку морських портів чи будівництва нових морських портів у порядку, визначеному законом» [3]. В п.10 Перехідних положень вказано про необхідність доповнення Закону України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна...» ще однією підставою – для потреб морського порту, що носить досить суперечливе значення в рамках майбутньої приватизації морських портів [2].

У відповідності до ст. 23 Закону України «Про морські порти» майно, що використовується під час провадження діяльності у морському порту, може перебувати у державній, комунальній та приватній власності. Згідно з ст. 25 приватизація об'єктів портової інфраструктури, крім стратегічних об'єктів, у межах морських портів здійснюється відповідно до законодавства про приватизацію з урахуванням особливостей, визначених цим Законом. Об'єктами приватизації є: 1) єдині майнові комплекси державних підприємств та акції публічних акціонерних товариств, утворених у процесі реорганізації на базі цехів, виробництв, дільниць, інших підрозділів державних підприємств - морських портів, до складу яких входять усі види майна, призначеного для їх діяльності; 2) окреме індивідуально визначене майно, передбачене частиною шостою цієї статті; 3) акції (частки, паї), що належать державі у статутному капіталі господарських товариств, утворених на базі єдиних майнових комплексів, збудованих за рахунок державних та приватних інвестицій відповідно до інвестиційних договорів та договорів про спільну діяльність.

З однієї сторони, юристи вчені та практики відзначають революційність саме цього положення українського портового законодавства, адже Україна донедавна залишалась єдиною країною Азово-Чорноморського басейну, морські порти якої перебували виключно у державній власності. Проте, проаналізувавши ст. 24 цього Закону, можна

дійти до висновку, що положення ч.6 цієї статті може порушувати як інше законодавство так і принципи права в цілому [4].

Як уже зазначалося, єдиним критерієм, який визначає всі підстави вилучення земельних ділянок з мотивів суспільних потреб та суспільної необхідності є саме загальнодержавний інтерес чи інтерес територіальної громади. Тим не менш, порт в цілому або його частина (крім стратегічних об'єктів) може бути приватизований, а отже перебувати у приватній власності. У випадку розвитку морського порту чи будівництва нового морського порту у нас виникатиме необхідність відчуження земельних ділянок із приватної власності фізичних та юридичних осіб. Можливість виникнення такої ситуації на практиці не виключена, а враховуючи законодавче закріплення такої підстави для вилучення земельних ділянок не оминати судових спорів з цього приводу. Навіть, якщо уявити ситуацію, коли морський порт, перебуваючи ще певний час у державній власності, розширить свої землі за рахунок сусідніх приватних земель, а потім цей порт буде орендовано чи приватизовано. Насправді таких ситуацій та їх варіацій може бути безліч. Найгіршим з цього є порушення фундаментального принципу приватної власності, закріпленого у Конституції України, Європейській конвенції захисту прав людини та основоположних свобод та ще у ряді нормативно – правових актів.

Єдиним виходом із даної ситуації можливе обмеження відчуження земельних ділянок для потреб морських портів. Такі потреби, повинні обмежуватись лише щодо розвитку та будівництва лише стратегічних об'єктів морських портів (гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден), які є об'єктами державної власності і ні за яких обставин не можуть бути передані у приватну власність. І навіть в такому випадку, кожного разу компетентним органам державної влади необхідно аналізувати кожну конкретну ситуацію зі сторони розумного співвіднесення загальнодержавних інтересів чи інтересів територіальної громади та приватних інтересів кожної фізичної чи юридичної особи, які мають «недоторкане» право приватної власності на свою землю.

ЛІТЕРАТУРА

1. Земельний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 3-4. – Ст. 27.
2. 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 // Відомості Верховної Ради України. – 2010. – № 1. – Ст. 2.
3. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 року // Відомості Верховної Ради України від 15.02.2013. — 2013 р., - № 7, - стор. 407, - стаття 65.
4. В. Каплієнко. Морські порти. чи оправданий ризик приватизації. В Каплієнко. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://blog.liga.net/user/kaplienko/article/9322.aspx>