

which are contained in legal acts of foreign countries. The need for the new approach to the formulation of the notion of artificial water body was detected from the analysis. The notion of legal category should contain the most important legal and natural features. There were identified legal and natural features of artificial water body. The most important features were chosen among them. It was proved that artificial water body should be considered as an ecosystem. The purpose of using of the water body is its the most important legal feature. The notion of artificial water body was formulated as a result of research.

Key words: artificial water body, the notion, legal category, an ecosystem, legal features, natural features.

Отримано 5.06.2013

УДК 349.41

О. В. СЕМЧИК

Олександр Віталійович Семчик, перший заступник начальника Головного управління майнових та земельних ресурсів Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця»

ПОНЯТТЯ ТА ЗМІСТ МЕХАНІЗМУ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРАВА НА ЗЕМЛІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Земельно-процесуальна діяльність учасників земельних відносин щодо земель залізничного транспорту має відповідний механізм свого здійснення, який складається з сукупності різних правових засобів, що використовуються з метою забезпечення законного, справедливого, обґрунтованого, доцільного та своєчасного застосування норм земельного права. Сутність механізму реалізації права на землі залізничного транспорту значною мірою обумовлена соціально-юридичним та соціально-політичним аспектами. Механізм реалізації права на землі залізничного транспорту виконує ряд власних функцій, що відрізняються владно-управлінським характером, під якими розуміються основні напрями комплексного і цілеспрямованого впливу правозастосовної діяльності на суспільні земельні відносини. Тому особливої актуальності набуває дослідження місця і ролі земельно-процесуальної діяльності учасників механізму реалізації права на землі залізничного транспорту України.

Правові питання процесуального забезпечення реалізації земельних прав та інтересів громадян і юридичних осіб були предметом наукових пошуків В. І. Андрейцева, Д. В. Бусуйок, С. В. Гринька, П. Ф. Кулинич, А. М. Мірошніченка, В. В. Носіка, В. І. Семчика, В. Д. Сидор, Н. І. Титової, М. В. Шульги та ін. Але прийняття Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 р. № 4442-VI вимагає проведення спеціального дослідження проблем процесуального забезпечення реалізації права на землі залізничного транспорту.

Метою даної публікації є дослідження поняття, ознак та змісту земельно-процесуальної діяльності учасників механізму реалізації права на землі залізничного транспорту України.

Переходячи до викладення основного матеріалу, необхідно підкреслити, що значний комплекс матеріальних земельно-правових норм, що регламентують суспільні відносини у галузі прав на землю, може бути реалізований лише за допомогою юридично значимої правозастосовної діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування. Процедура їх діяльності врегульована процесуальними нормами земельного та інших галузей законодавства.

Одне із чільних місць у системі механізму реалізації посідає земельно-процесуальна форма реалізації прав на землю. Вона розглядається академіком В. І. Семчиком як встановлений земельним законом порядок діяльності органів державної влади та органів місцевого самоврядування у питаннях: віднесення земель до відповідної категорії, переведення їх з однієї категорії до другої; права власності на земельні ділянки і правового захисту цих прав; передачі земельних ділянок у власність і надання у користування, в тому числі на умовах оренди; припинення і переходу права на землю; виконання обов'язків власниками землі й землекористувачами та забезпечення раціонального використання землі; контролю за використанням та охороною земель, ведення державного земельного кадастру, здійснення моніторингу і землеустрою; дотримання земельного законодавства про ринок земель; вирішення питання про відповідальність за порушення земельного законодавства та про розгляд земельних спорів¹.

Оскільки метою земельно-процесуальної діяльності учасників механізму реалізації права на землі залізничного транспорту є забезпечення набуття, реалізації і гарантій прав на землі залізничного транспорту, то держава в особі наділеного владними повноваженнями суб'єкта правозастосовної діяльності не тільки спрямовує розвиток конкретних суспільних земельних відносин, а й переводить їх в якісно новий стан шляхом встановлення суб'єктивних прав і юридичних обов'язків їх учасників з урахуванням особливостей конкрет-

них ситуацій і загальних приписів земельно-правових норм. При цьому роль земельно-процесуальної діяльності є подвійною у зв'язку з тим, що має два джерела свого існування: правовий і управлінський, оскільки у земельно-процесуальній діяльності відображаються одночасно властивості права і властивості управління. Реалізація управлінських функцій пов'язана зі специфікою землі як об'єкта правового регулювання.

Розглянемо детальніше відносини, що виникають у галузі земельно-процесуальної діяльності учасників механізму реалізації прав на землі залізничного транспорту. Важливе значення має планування використання земель залізничного транспорту. Здійснення заходів щодо прогнозування, планування, організації раціонального використання та охорони земель на національному, регіональному, локальному і господарському рівнях – це різновид землевпорядних робіт. Згідно зі ст. 177 Земельного кодексу України загальнодержавні програми використання та охорони земель розробляються з метою забезпечення потреб населення і галузей економіки у землі та її раціонального використання й охорони. Загальнодержавні програми використання та охорони земель розробляються відповідно до програм економічного, науково-технічного і соціального розвитку України. Загальнодержавні програми використання та охорони земель затверджуються Верховною Радою України. Регіональні програми використання та охорони земель, згідно зі ст. 178 Земельного кодексу України, розробляються Радою міністрів Автономної Республіки Крим, обласними державними адміністраціями і затверджуються Верховною Радою Автономної Республіки Крим та обласними радами. Програми використання та охорони земель міст Києва і Севастополя розробляються Київською і Севастопольською міськими державними адміністраціями та затверджуються відповідними радами².

З метою визначення пріоритетів та концептуального вирішення планування і використання території країни, вдосконалення систем розселення та забезпечення сталого розвитку населених пунктів, розвитку виробничої, соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури, формування національної екологічної мережі розроблено Генеральну схему планування території України. З метою забезпечення реалізації Генеральної схеми органи державної влади наділяються управлінськими повноваженнями. Кабінет Міністрів України готує та подає на затвердження Верховній Раді України проекти законодавчих актів, пов'язаних з використанням території України; враховує положення Генеральної схеми у процесі підготовки прогнозів і державних програм економічного і соціального розвитку України, державних програм з питань охорони земель, охорони природи, прийняття рішень щодо регулювання використання територій загальнодержавного значення; організовує проведення моніторингу реалізації Генеральної схеми та здійснення аналізу змін у пріоритетних напрямках використання території України; приймає рішення про розроблення схем планування окремих частин території України³. З метою задоволення потреб населення та економіки в пасажиро- і вантажоперевезеннях у Генеральній схемі передбачається забезпечити і певні заходи, що безпосередньо стосуються інженерно-транспортної інфраструктури – комплексу інженерних, транспортних споруд і комунікацій, до яких належать і дороги залізничного транспорту.

Планування використання й охорони стосується всіх земель, а не тільки тих, які перебувають у власності держави. У цьому випадку земля розглядається як елемент екологічної системи, використання якої не повинне завдавати шкоди правам і свободам суспільства, погіршувати екологічну ситуацію⁴.

У сучасних умовах зростає роль землеустрою, оскільки він може сприяти підвищенню ефективності використання земель залізничного транспорту. Землеустрій проводиться щодо всіх земель залізничного транспорту. Його метою є забезпечення раціонального використання та охорони земель, створення сприятливого екологічного середовища й поліпшення природних ландшафтів. Землеустрій здійснюється таким чином, щоб кожна земельна ділянка, що використовується підприємствами залізничного транспорту, використовувалась економічно ефективно, екологічно доцільно і соціально обумовлено. Згідно зі ст. 44 Закону України «Про землеустрій» загальнодержавні і регіональні програми використання та охорони земель розробляються в розвиток програм економічного, науково-технічного та соціального розвитку України і охорони довкілля⁵. Загальний порядок розроблення, затвердження та виконання зазначених прогнозних і програмних документів економічного і соціального розвитку, а також права та відповідальність учасників державного прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України встановлюються Законом України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України» від 23 березня 2000 року. Відповідно до ст. 14 зазначеного Закону програми розвитку галузей економіки розробляються з метою реалізації державної політики щодо регулювання розвитку цих галузей економіки, концентрації фінансових, матеріально-технічних та інших ресурсів, виробничого й науково-технічного потенціалу країни, а також координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій і громадян для вирішення найважливіших проблем галузі⁶. Тож планування використання земель залізничного транспорту повинно здійснюватися також з метою визначення довгострокової перспективи розвитку залізниць на основі зазначених соціально-економічних програм, землевпорядної, містобудівної, природоохоронної та іншої документації.

Здійснення функцій щодо розпорядження землею як органами виконавчої влади, так і органами місцевого самоврядування, відповідно до ст. 50 Конституції України, неможливе без наявності повної достовірної та своєчасної інформації про землю. Отримання необхідної інформації неможливо без обліку земель, який забезпечується веденням земельного кадастру. Тому окрему групу матеріальних земельно-правових норм, які потребують своєї реалізації, становлять норми, що визначають порядок ведення державного земельного кадастру. Процедура ведення державного земельного кадастру передбачає виконання комплексу послідовних дій, врегульованих процесуальними нормами. Серед таких дій слід виокремити: виконання попередніх

заходів, необхідних для наступної систематизації відомостей щодо природного, господарського та правового визначення земельних ресурсів; збирання відомостей щодо кадастрового зонування, кадастрових зйомок, бонітування ґрунтів, економічної оцінки земель, грошової оцінки земельних ділянок, їх державної реєстрації, обліку кількості та якості земель; внесення зібраних відомостей до земельно-кадастрової документації.

Відповідно до ст. 193 Земельного кодексу державний земельний кадастр – це єдина державна система земельно-кадастрових робіт, яка встановлює процедуру визнання факту виникнення або припинення права власності й права користування земельними ділянками та містить сукупність відомостей і документів про місце розташування та правовий режим цих ділянок, їх оцінку, класифікацію земель, кількісну і якісну характеристику, розподіл земель серед власників землі та землекористувачів⁷.

Потребують своєї реалізації земельно-правові норми, що забезпечують просторово-територіальне впорядкування (індивідуалізацію) земельних ділянок (землеустрій). Воно, зокрема, передбачає: встановлення (відновлення) на місцевості меж адміністративно-територіальних утворень, землеволодінь і землекористувань; складання проектів впорядкування існуючих землеволодінь і землекористувань та створення нових; складання проектів відведення земельних ділянок; встановлення у природі (на місцевості) меж земельних ділянок; підготовку документів, що посвідчують право власності на землю або право землекористування; розроблення іншої землевпорядної документації, пов'язаної з використанням та охороною земель. Реалізація зазначених заходів потребує виконання органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування визначеної земельно-процесуальними нормами сукупності дій, спрямованих на їх забезпечення. Це можуть бути такі дії: підготовка до проведення землеустрою; підготовка до складання проекту землеустрою; складання та затвердження проекту землеустрою; виконання затвердженого проекту землеустрою⁸.

В. І. Андрейцев серед особливостей правового режиму використання та охорони земель транспорту і, зокрема, земель залізничного транспорту, слушно виділяє наявність чіткої нормованості земельних ділянок⁹. При цьому вважаємо справедливою точку зору А. М. Мірошніченка, який визначає земельно-правове нормування як засіб правового регулювання, що являє собою врегульовану правовими нормами процесуальну діяльність уповноважених суб'єктів із розробки якісних та кількісних показників (нормативів) властивостей об'єктів земельних правовідносин, включення нормативів до проектів правових актів, узгодження та експертизи останніх, затвердження й оприлюднення у встановленому порядку актів, що містять нормативи¹⁰.

Площі земель, що можуть використовуватися для задоволення потреб людини, обмежені. Нормування площ земельних ділянок, включених до складу цих земель, набуває у зв'язку з цим особливого значення. Нормування розмірів земель залізничного транспорту здійснюється різними способами. Землі смуг відведення залізниць повинні відповідати містобудівним і екологічним вимогам, санітарним та іншим нормам. Межі смуг відведення визначаються державним актом на право постійного користування земельною ділянкою та додатками до цього акту.

Ширина смуги відведення визначається на підставі потреб технологічного комплексу залізничного транспорту на його розміщення, експлуатацію, утримання та відновлення, з урахуванням вимог чинної нормативної документації. Державними будівельними нормами «В. 2.3-19-2008. Споруди транспорту. Залізничні колії 1520 мм. Норми проектування» передбачено, що до неї включаються: ширина земляного полотна, з урахуванням укосів насипу чи виїмки, на якому розташовується колійний розвиток залізничних станцій чи перегонів; ширина технологічних площадок, на яких розташовані будівлі і споруди технологічного комплексу усіх господарств залізничі, естакади та віадуки з урахуванням укосів; ширина технологічних зон, у межах яких розміщуються: водовідвідні та водопропускні споруди; укосоукріплюючі та регуляційні споруди; споруди для пропускання селів тощо; ширина технологічних смуг для пропуску повітряних і кабельних ліній електропостачання, зв'язку та сигналізації; ширина технологічних смуг для розміщення: снігових мас при хуртовинах; автотранспортних проїздів; протипожежних смуг; ширина захисних лісонасаджень та інших огорож. У цілому ширину земельних ділянок смуги відведення слід установлювати як найбільше значення із складових, обумовлених цими умовами й факторами. У випадках, коли ширина смуги відведення за умовами прояву небезпечних природних факторів перевищує ширину відведення, отриману з конструкції поперечних профілів земляного полотна, додаткова смуга зараховується в охоронну зону.

Відповідно до п. 3.8. Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених Наказом Міністерства транспорту України № 411 від 20 грудня 1996 року, ширина земляного полотна зверху на прямих ділянках колії має відповідати верхній будові колії. На існуючих лініях до їх реконструкції допускається ширина земляного полотна не менша: на одноколіїних – 5,5 м, двоколіїних – 9,6 м, а в скельових та дрекуючих ґрунтах не менша: на одноколіїних – 5,0 м, двоколіїних – 9,1 метра. Мінімальна ширина узбіччя земляного полотна зверху має бути 0,4 м з кожного боку колії.

Ширину смуги відведення у місцях, де колія чи споруди потребують спеціального захисту, встановлюють з урахуванням їх розміщення. Ширина смуги відведення в окремих місцях траси на перегонах визначається за типовими або індивідуальними проектами розміщення у них наступних споруд і пристроїв: а) штучних споруд (мости, трубопроводи тощо); б) переїздів на перетині з автошляхами; в) тягових підстанцій з відповідними площадками для їх огороження; г) споруд укріплення берегів; д) протизсувних споруд; е) насаджень і споруд, що захищають земляне полотно від ерозії, піщаних заносів, виходу на колії бездоглядної худоби¹¹.

Нормативи відведення земель, призначених для проектування і будівництва залізничних об'єктів, визначаються будівельними та санітарними нормами і правилами. Зазначені нормативи після введення закінчених будівництвом ділянок залізниць в експлуатацію, на думку органів місцевого самоврядування, втрача-

ють актуальність, а документи, в яких зафіксовано розміри земельних ділянок та надано погодження на відведення земель органами місцевого самоврядування, часто втрачені або місцевою владою не надаються залізницям для підготовки технічної документації для переоформлення актів на право постійного користування земельними ділянками. Інша проблема проявляється у тому, що значна частина актів на право постійного користування земельними ділянками, отриманих залізницями та підприємствами залізничного транспорту в попередні роки, не має даних з координат, за якими можливо визначити межі земельних ділянок та здійснити розмежування із сусідніми власниками або користувачами земельних ділянок¹².

У ст. 31 Закону України «Про охорону земель» закріплено, що нормативи гранично допустимого забруднення ґрунтів визначаються з метою встановлення критеріїв придатності земель для використання їх за цільовим призначенням¹³. До нормативів гранично допустимого забруднення ґрунтів цей закон відносить: гранично допустимі концентрації в ґрунтах хімічних речовин, залишкових кількостей пестицидів і агрохімікатів, важких металів тощо; максимально допустимі рівні забруднення ґрунтів радіоактивними речовинами. Тобто сам обсяг такого нормування аж ніяк не можна вважати задовільним: норматив ГДК установлювався лише для орного шару ґрунту й лише для кількох десятків найбільш небезпечних хімічних речовин. Така ситуація призводить до того, що для земель залізничного транспорту та прилеглих до них земель, які зазнають значного впливу різноманітних шкідливих речовин, не визначено нормативи гранично допустимої концентрації шкідливих речовин. Перевищення вмісту в ґрунтах уздовж залізничних колій та поряд з іншими об'єктами залізничного транспорту певних небезпечних хімічних речовин (наприклад, важких металів) призводить до негативних змін у навколишньому природному середовищі та створює небезпеку для здоров'я людини.

Існує нагальна потреба врегулювати процедуру розробки, погодження та експертизи санітарних нормативів, що визначатимуть рівні гранично допустимого забруднення земель залізничного транспорту небезпечними хімічними речовинами. При цьому, якщо забруднення земельних ділянок, що обслуговують об'єкти залізничного транспорту, буде перевищувати можливі (передбачені в законодавстві) нормативи, можна ставити питання про можливі правові наслідки, наприклад, штрафні санкції.

Підсумовуючи наведене вище, варто зауважити, що сутність земельно-процесуальної діяльності учасників механізму реалізації права на землі залізничного транспорту можна виразити в наступних положеннях: земельно-процесуальна діяльність учасників механізму реалізації права на землі залізничного транспорту є особливою формою реалізації права, що виражається у здійсненні підприємствами залізничного транспорту загального користування, органами державної влади, посадовими особами владної, організуючої і організаційно-структурованої діяльності, що здійснюється в установленому земельним законодавством процедурно-процесуальному порядку.

До найбільш суттєвих ознак земельно-процесуальної діяльності учасників механізму реалізації права на землі залізничного транспорту, що визначають його специфіку, можна віднести наступні: застосування права здійснюють суб'єкти, наділені державно-владними повноваженнями; підприємства залізничного транспорту, реалізуючи свої права на землю, повинні діяти в межах процесуальної форми; застосування права є винесенням владного, конкретно визначеного правового акта; після винесення конкретно визначеного правового акта здійснюється діяльність, спрямована на виконання вимог, що містяться в ньому; застосування права є юридичною гарантією законного, обґрунтованого, справедливого і своєчасного здійснення права; застосування права спрямоване на організацію державного управління в галузі використання та охорони земель; в основі застосування права знаходиться принцип державно-владного регулювання земельних відносин; у процесі здійснення правозастосовчої діяльності реалізуються повноваження підприємств залізничного транспорту в галузі земельних відносин; застосування права являє собою поєднання норм матеріального і процесуального права, відтворення їх єдності в регулюванні суспільних земельних відносин.

¹ Семчик В. До питання про механізм реалізації права на землю громадянами та юридичними особами / В. Семчик // Право України. – 2009. – № 9. – С. 7–8.

² Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 3–4. – Ст. 27.

³ Про Генеральну схему планування території України : Закон України від 7 лютого 2002 р. № 3059-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 30. – Ст. 204.

⁴ Земельный кодекс Украины : Комментарий. – Х. : Одиссей, 2003. – 608 с. – С. 468.

⁵ Про землеустрій : Закон України від 22.05.2003 р. № 858-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 36. – Ст. 282.

⁶ Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України: Закон України від 23 берез. 2000 р. № 1602-III // Відомості Верховної Ради. – 2000. – № 25. – Ст. 195.

⁷ Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 року // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 3–4. – Ст. 27.

⁸ Земельне право України : підручник / За ред. О. О. Погрібного та І. І. Каракаша. – Вид. 2, перероб. і доп. – К. : Істина, 2009. – 600 с. – С. 160.

⁹ Андрейцев В. І. Земельне право і законодавство суверенної України : Актуальні проблеми практичної теорії : Монографія / В. І. Андрейцев. – К. : Знання, 2005. – 445 с. – С. 287.

¹⁰ Мірошніченко А. М. Нормування як засіб правового регулювання земельних відносин: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 / Київ. нац. ун-т. – К., 2004. – 20 с. – С. 4.

¹¹ ДСТУ-Н Б В.2.3-27:2011 Споруди транспорту. Залізниця. Визначення ширини смуги відведення.

¹² Ониськів О. М. Правовий режим земель смуг відведення залізниць в Україні: дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.06 / О. М. Ониськів. – К., 2011. – 196 с. – С. 73.

¹³ Про охорону земель : Закон України від 19.06.2003 р. № 962-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 39. – Ст. 349.

Резюме

Семчик О. В. Поняття та зміст механізму реалізації права на землі залізничного транспорту України.

Публікацію присвячено дослідженню поняття, ознак та змісту земельно-процесуальної діяльності учасників механізму реалізації права на землі залізничного транспорту. Встановлено, що зміст земельно-процесуальної діяльності учасників механізму реалізації права на землі залізничного транспорту є особливою формою реалізації права, що виражається в здійсненні підприємствами залізничного транспорту загального користування, органами державної влади, посадовими особами владної, організуючої і організаційно-структурованої діяльності, що протікає в установленому земельним законодавством процедурно-процесуальному порядку. Визначено основні ознаки земельно-процесуальної діяльності учасників механізму реалізації права на землі залізничного транспорту.

Ключові слова: процесуальна діяльність, права на землю, механізм реалізації, земельні відносини, залізничний транспорт, землі залізничного транспорту.

Резюме

Семчик А. В. Понятие и содержание механизма реализации права на земли железнодорожного транспорта Украины.

Публикация посвящена исследованию понятия, признаков и содержания земельно-процессуальной деятельности участников механизма реализации права на земли железнодорожного транспорта. Установлено, что содержание земельно-процессуальной деятельности участников механизма реализации права на земли железнодорожного транспорта является особой формой реализации права. Оно выражается в совершении предприятиями железнодорожного транспорта общего пользования, органами государственной власти, должностными лицами властной, организующей и организационно-структурированной деятельности, протекающей в установленном земельным законодательством процедурно-процессуальном порядке. Определены основные признаки земельно-процессуальной деятельности участников механизма реализации права на земли железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: процессуальная деятельность, права на землю, механизм реализации, земельные отношения, железнодорожный транспорт, земли железнодорожного транспорта.

Summary

Semchuk O. The concept and content of the right protection mechanism for the railway transport lands in Ukraine.

This publication is dedicated to the study of concepts, attributes and content of land procedural activity of implementation mechanism members of right to the rail transport land. Found that procedural activities of implementation mechanism members of right to the rail transport land is a special form of the right, resulting in the implementation of railway public transport, public authorities, officials of the ruling, organizing and organizational structured activities occurring in established land legislation procedural judicial order. The main features of the procedural activities of implementation mechanism members of right to the rail transport land.

Key words: procedural activities, land rights, implementation mechanisms, land relations, rail transport, rail transport land.

Отримано 5.06.2013