

ності на землю українського народу: монографія / Носік В.В. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – С. 385. 4. *Глотова О.В.* Цит. праця. – С. 14. 5. *Сыродоев Н.А.* Правовое регулирование оборота земельных участков / Н.А. Сыродоев // Государство и право. – 1999. – № 9. – С. 44. 6. *Правовые препятствия для эффективных сельских земельных отношений в Восточной Европе и Центральной Азии. Сравнительный анализ: технический доклад Мирового банка № 436 / [пер. с англ.].* – М.: Весь Мир, 2000. – С. 125. 7. *Кулинич П.Ф.* Правові проблеми охорони і використання земель сільськогосподарського призначення в Україні: монографія / Кулинич П.Ф. – К.: Логос, 2011. – С. 344. 8. *Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 року № 2768-III // ВВР України.* – 2002. – № 3. – Ст. 27. 9. *Балюк Г.І.* Дотримання вимог земельного законодавства як вимога забезпечення національної безпеки України / Г.І. Балюк // Земельні відносини і просторовий розвиток в Україні: матеріали міжнар. наук. конф. : у 2 ч. (Київ, 13–14 квітня 2006 р.), 2006. – Ч. I. – С. 157–160. 10. *Кулинич П.Ф.* Цит. праця – С. 327. 11. *Носік В.В.* Цит. праця. – С. 389. 12. *Кулинич П.Ф.* Цит. праця. – С. 332.

УДК 349.41

О. В. СЕМЧИК

ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРАВА НА ЗЕМЛІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Вивчено історичний досвід правового забезпечення реалізації права на землі залізничного транспорту до набуття Україною незалежності і початку реформування залізничного транспорту. Виділено три основні етапи становлення і розвитку законодавства, що регулює земельні відносини на залізничному транспорті. Доводиться, що при здійсненні сучасного реформування залізничного транспорту, коли відбувається зміна правового режиму його земель, позитивний досвід минулого може бути використаний з метою розробки та вдосконалення земельного і залізничного законодавства.

Ключові слова: історичні аспекти, реалізація прав на землю, земельні відносини, залізничний транспорт, землі залізничного транспорту.

Семчик А.В. Исторические аспекты реализации права на земли железнодорожного транспорта

Изучен исторический опыт правового обеспечения реализации права на земли железнодорожного транспорта до периода независимости Украины и начала реформирования железнодорожного транспорта. Выделены три основных этапа становления и развития законодательства, регулирующего земельные отношения на железнодорожном транспорте. Доказывается, что при осуществлении современного реформирования железнодорожного транспорта, когда происходит изменение правового режима его земель, положительный опыт может быть использован в целях разработки и совершенствования земельного и железнодорожного законодательства.

Ключевые слова: исторические аспекты, реализация прав на землю, земельные отношения, железнодорожный транспорт, земли железнодорожного транспорта.

Semchik Oleksandr. Historical aspects of the land railway rights enforcement

This article is devoted to the study of the historical experience of the legal support of realization of the right to land rail until Ukraine's independence and the beginning of railway

© *СЕМЧИК Олександр Віталійович* – перший заступник начальника Головного управління майнових та земельних ресурсів Державної адміністрації залізничного транспорту України «Укрзалізниця»

reform. The are three main stages of formation and development of legislation regulating of land relations on the railway. It is shown that the implementation of a modern railway reform when there is a change in the legal regime of its lands, the positive experience of the past can be used to develop and improve land and railway legislation.

Key words: *historical aspects, implementation of land rights, land relations, rail transport, rail transport land.*

Сучасний етап розвитку суспільства висуває підвищені, жорсткі вимоги до юридичної науки. Її призначення нині – виявити і визначити оптимальні правові засоби, які можуть бути ефективно використані в інтересах відновлення суспільства в усіх сферах його життєдіяльності. Грунтуючись на принципах правової держави, що припускає верховенство закону і Конституції, держава повинна забезпечити ефективну реалізацію закріплених у них прав на землю, зокрема створити підприємствам залізничного транспорту необхідні для цього умови. Проблема реалізації прав на землі залізничного транспорту актуалізується ще й тому, що проголошення цих прав не завжди супроводжується їх здійсненням.

Історичні засади розвитку земельно-правових відносин досліджувались у працях І.М. Заріцької, П.Ф. Кулинича, А.М. Мірошніченка, В.В. Носіка, В.І. Семчика, В.Д. Сидор, Н.І. Титової, М.В. Шульги та ін. Незважаючи на те, що проблемам розвитку земельного законодавства приділялася велика увага з боку теоретиків і практиків, вивчення історичних аспектів реалізації права на землі залізничного транспорту не можна вважати вичерпаним.

Слід зазначити, що етапи розвитку земельного законодавства, що характеризуються переважанням у різні періоди інтеграційних і протилежних внутрішньогалузевих процесів, відображають еволюцію правових уявлень про сферу взаємодії людини і землі, які змінювались залежно від економічного ладу, політичних рішень чи актуалізації потреб правового втручання в ту чи іншу сферу земельних відносин¹.

Зародження правового регулювання використання земель залізничного транспорту відбувається в середині XIX ст. Прийняті в цей період нормативні акти, що містять норми, які регламентують деякі аспекти земельних відносин, виявилися певною мірою унікальними, оскільки не були сприйняті подальшим законодавством. Однак майбутні тенденції правового забезпечення вже намітилися: наділення приватних суб'єктів залізничного транспорту правом примусового відчуження, пільги в оподаткуванні тощо. До основних правил регламентації земельних відносин на залізничному транспорті, що були сформовані до кінця XIX ст., можна віднести: тимчасовість володіння залізницями для приватних товариств і підприємств, цільове використання земель залізничного транспорту, максимальне обмеження права розпорядження землями для приватних залізничних підприємств, остаточне закріплення на законодавчому рівні особливостей експропріації земель для потреб залізничного транспорту. Це був період, коли держава за відсутності власних фінансових можливостей звернулася до західноєвропейського досвіду приватного залізничного будівництва. Водночас у розвитку правового регулювання досліджуваних відносин оформилася тенденція розділення на два основних напрями: створення спеціальних правил примусового відчуження земель для потреб залізничного транспорту, які в уніфікованому вигляді були включені до складу цивільного законодавства і застосовувалися рівною мірою до всіх суб'єктів залізничного транспорту; формування правового режиму земель, які отримали статус залізничних, яке здійснювалося, головним чином, на рівні

індивідуальних концесійних законів щодо кожного суб'єкта залізничного транспорту. Правовий режим земельних ділянок залізничного транспорту значним чином визначався визнанням землі належністю залізниці, а самої залізниці – нероздільним майновим комплексом, що обмежувало можливість вільного здійснення угод з подібними земельними ділянками. Основними способами відчуження земельних ділянок для потреб залізничного транспорту були договір, експропріація або відведення. Умови і порядок реалізації земельної ділянки зумовлювалися не тільки формою власності ділянки, але і низкою додаткових факторів: належністю власника земельної ділянки до певного стану, правовим становищем суб'єкта залізничного транспорту, прибутковістю самої земельної ділянки².

Основна частина земель, зайнятих залізницями в XIX – початку XX ст., становили державну власність. Залізничні акціонерні товариства та приватні підприємці мали лише право тимчасового володіння і користування такими землями. За своїм правовим режимом землі, що належали суб'єктам залізничного транспорту в дореволюційний період, можна розмежувати на дві категорії за цільовим призначенням: землі, зайняті залізницями і її устаткуванням; землі для інших, не пов'язаних безпосередньо з розміщенням, потреб залізниці.

Останні десятиріччя перед революцією 1917 р. були позначені вдосконаленням правового регулювання земельних відносин на залізничному транспорті. Цей період характеризувався поверненням до казенного залізничного будівництва, а також поступовим зверненням приватних залізниць у розпорядження держави. Суть майнових відносин зводилась до володіння, користування і розпорядження земельними ділянками, а також до здійснення угод з ними з обмеженнями, передбаченими спеціальними залізничними законами. Суб'єктний склад земельних відносин на залізничному транспорті в зазначений період був представлений акціонерними товариствами, приватними підприємцями та державою. Поділ сфер діяльності між залізничними підприємцями відбувався не за функціональним, а за територіальним принципом. Незважаючи на декларування рівних умов, становище акціонерних товариств у земельних відносинах не було рівноправним, держава мала значні переваги порівняно з приватними залізничними підприємцями.

Основні характеристики землі як об'єкта земельних відносин на залізничному транспорті полягали у визнанні земельних ділянок нерухомим майном та обмеженні їх в обігу, що характерне і для сучасного земельного законодавства. Правовий режим земель залізничного транспорту визначався визнанням землі належністю залізниці. Як належність, земля повинна була наслідувати юридичну долю головної речі – залізниці.

Під час здійснення таких масштабних заходів, як будівництво залізниць у деяких випадках виникала потреба не в повному вилученні землі з володіння власників, а в тимчасовому зайнятті їх або участі в користуванні цими землями. Для задоволення подібних потреб суб'єкти залізничного транспорту наділялися обмеженими речовими правами: правом тимчасового зайняття чужих земель і встановлення права участі в користуванні цими землями у вигляді добування будівельних матеріалів для будівництва залізниць. Названі обмежені речові права відігравали важливу роль у виконанні покладених на залізничних підприємців завдань щодо будівництва та забезпечення належного функціонування залізниць³.

Незважаючи на недосконалість і уривчастість системи правового регулювання земельних відносин на залізничному транспорті в дореволюційний період, використання земель залізничного транспорту в цілому було досить ефективним.

При здійсненні сучасного реформування залізничного транспорту, коли відбувається зміна правового режиму його земель, позитивний досвід минулого може бути використаний з метою розробки та вдосконалення земельного і залізничного законодавства.

Не можна не зазначити, що в радянський період існування нашої країни в умовах державної монополії на залізничному транспорті, як і в інших галузях економіки, а також тотальної державної власності на землю дослідження правового регулювання земельних відносин у залізничній галузі дореволюційного періоду втратили свою значимість і практично не проводилися.

Новий етап правового регулювання земельних відносин на залізницях розпочався з прийняття Декрету про землю від 26 жовтня 1917 р. Відповідно до ст. 1 Декрету про землю і ст. 1 Селянського наказу про землю право приватної власності на землю скасовувалось негайно, назавжди і без жодної винагороди колишнім власникам. Уся земля – державна, удільна, кабінетська, монастирська, церковна, посесійна, майоратна, приватновласницька, суспільна і селянська – передавалась у всенародне надбання. Відповідно до ст. 2 Селянського наказу землі нетрудового володіння вилучались, конфісковувались у колишніх власників і переходили в користування трудящих; землі ж рядових селян і козаків не конфісковувались, залишались у їх володінні й користуванні. Знищувалась також приватна власність на надра, ліси і води. Конфісковані землі переходили у розпорядження волосних земельних комітетів і повітових Рад селянських депутатів (ст. 2 Декрету). Право користування землею отримали всі громадяни незалежно від статі, які мали бажання обробляти її своєю працею за допомогою родини чи в товаристві, наймана праця не допускалася (ст. 6 Декрета). Допускались різноманітні форми користування землею: подвірна, хутірська, громадська, артільна – залежно від бажання окремих сіл і селищ (ст. 7 Декрету)⁴. Положення про соціалізацію землі від 19 лютого 1918 р. передбачало, що землі можуть бути надані, окрім сільськогосподарських потреб, також для влаштування шляхів сполучення⁵. Положення про соціалістичний землеустрій від 14 лютого 1919 р. розширило цей перелік несільськогосподарських земель і об'єднало в особливу категорію земель спеціального призначення⁶. Важливе значення для формування інституту землекористування залізниць мала постанова Президії ЦВК СРСР від 12 листопада 1923 р. «Про стягнення ренти із земель міських і наданих транспорту»⁷.

Вивчення історії радянського земельного законодавства дало підстави І. М. Заріцькій дійти висновку, що першоджерелами виникнення українського радянського земельного законодавства були програмні документи Всеросійських з'їздів Рад, які заклали первісне спрямування не на соціалізацію, а на націоналізацію землі; значний обсяг рецепції законодавства Української Центральної Ради; скасування права приватної власності на землю та запровадження права землекористування; надмірна узагальненість і декларативність приписів перших законодавчих актів, що викликало необхідність подальшої деталізації механізму правового регулювання земельних відносин за рахунок прийняття інших нормативно-правових актів земельного законодавства; переважання у структурі законодавства законодавчих актів унаслідок несформованості системи центральних виконавчих органів у регулюванні земельних відносин; складна ієрархія нормотворчих органів – від центральних до місцевих земельних комітетів – у розподілі землі; надання земельним комітетам статусу органів державної влади, а не місцевого самоврядування; несформованість системи земельного законодавства⁸.

Одним з перших нормативно-правових актів, що визначав правовий режим земель транспорту взагалі і земель залізничного транспорту зокрема, було Положення про землі, надані транспорту, затверджене Постановою Центрального виконавчого комітету Ради народних комісарів СРСР від 7 лютого 1933 р. № 58/50 зі змінами, внесеними Постановою Центрального виконавчого комітету Ради народних комісарів СРСР від 7 липня 1934 р. № 99/1490. Зазначене Положення регулювало відносини в галузі використання, охорони і управління землями транспорту, в тому числі й залізничного, до 8 січня 1981 р., коли Постановою Ради Міністрів СРСР № 24 було затверджене Положення про землі транспорту. Впорядкування відведення земель для залізних доріг та інших лінійних споруд було здійснено постановою Ради Міністрів СРСР від 27 січня 1962 р.⁹

Земельний кодекс Української РСР від 8 липня 1970 р. в ст. 118 встановлював, що землі, надані транспорту, використовуються його підприємствами, організаціями і установами для здійснення покладених на них спеціальних завдань по експлуатації, утриманню, будівництву, реконструкції, ремонту, вдосконаленню і розвитку споруд, пристроїв та інших об'єктів транспорту. Розміщення споруд, пристроїв та інших об'єктів транспорту на наданих підприємствам, організаціям і установам транспорту землях, розташованих у межах населених пунктів, провадиться за погодженням з виконавчими комітетами відповідних Рад народних депутатів¹⁰. Земельний кодекс УРСР від 1970 р. визначав лише загальні риси земель транспорту, закріпивши положення, що порядок використання земель залізничного транспорту регулюється спеціальним законодавством.

Після введення «Основ земельного законодавства Союза ССР и союзных республик», Державний комітет Ради Міністрів СРСР з науки і техніки, Державний комітет у справах будівництва, Міністерство сільського господарства, Державний комітет лісового господарства Ради Міністрів СРСР 30 червня 1971 р. затвердили «Основные положения по восстановлению земель, нарушенных при разработке месторождений полезных ископаемых, проведении геологоразведочных, строительных и иных работ». Унаслідок цього Міністерством шляхів сполучень були розроблені «Строительные нормы. Нормы отвода земель для железных дорог. СН 468-74», затверджені Держбудом СРСР 19 грудня 1974 р. і уведені в дію 1 липня 1975 р. Пізніше, 16 травня 1977 р. Державним комітетом Ради Міністрів СРСР з науки і техніки, Державним комітетом у справах будівництва, Міністерством сільського господарства, Державним комітетом лісового господарства Ради Міністрів СРСР були затверджені «Основные положения о рекультивации земель, нарушенных при разработке месторождений полезных ископаемых и торфа, проведении геологоразведочных, строительных и других работ». Нормативи відведення земель смуги відведення залізниць визначаються будівельними та санітарними нормами і правилами. Ширина смуги відведення залізниць з 1955 р. визначалася за нормами галузевих інструкцій (у редакціях 1955 і 1963 років), а з 1975 р. — нормами СН 468-74 «Нормы відведення земель для залізниць», затвердженими Постановою Держбуду СРСР від 19 грудня 1974 р. № 247.

Спеціальним нормативно-правовим актом, що визначав порядок використання земель залізничного транспорту, стало Положення про землі транспорту, затверджене Постановою Ради Міністрів СРСР від 8 січня 1981 р. № 24. Відповідно до п. 15 цього Положення до земель залізничного транспорту належать землі, зайняті: залізничними шляхами сполучення і будівлями, що безпосередньо примикають до них, а також спорудами (залізничне полотно, мости, тунелі

лі, віадуки, сигнальне устаткування, службово-технічні будівлі тощо); залізничними під'їзними коліями, що належать залізницям Міністерства шляхів сполучення, а також залізничними під'їзними коліями, що належать підприємствам, установам і організаціям інших міністерств і відомств і розташованими за межами території (земель) цих підприємств, установ і організацій; станціями зі всіма будівлями, спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, шляхового і вантажного господарств, водопостачання і каналізації, захисними і укріпними насадженнями, службовими, житловими і культурно-побутовими приміщеннями й іншими спорудами, що мають спеціальне призначення по обслуговуванню залізничного транспорту¹¹.

Земельний кодекс України від 18 грудня 1990 р. в редакції Закону від 13 лютого 1992 р. подібно до попереднього Земельного кодексу 1970 р. закріплював у ст. 69, що землями транспорту визнаються землі, надані в користування підприємствам і організаціям залізничного транспорту. Розміри земельних ділянок, що надаються для зазначених цілей, визначаються відповідно до затверджених у встановленому порядку норм і проектно-технічної документації, а відведення ділянок провадиться з урахуванням черговості їх освоєння¹².

Докорінні зміни в суспільно-політичному і економічному житті України, які відбулися протягом трансформаційного періоду, істотно відбилися на діяльності залізничного транспорту. Безсистемні реформи в економіці нашої країни призвели до поглиблення кризових явищ в усіх її сферах, поставили в тяжкі умови функціонування залізниці. Для вітчизняної правової науки розробка проблем законодавчого удосконалення державного регулювання роботи залізничного транспорту є одним з пріоритетних напрямів наукового пошуку¹³.

Отже, можна виділити такі етапи формування механізму реалізації права на землі залізничного транспорту до набуття Україною незалежності й початку реформування залізничного транспорту: а) середина XIX ст. – 1917 р., коли відбувалося постійне розширення кола суб'єктів земельних відносин і їх прав на землю з одночасним звуженням обсягу прав на землі власників приватних залізниць, поширення сфери дії їх прав тільки на поверхню земельної ділянки; поступове закріплення цільового використання земель залізничного транспорту; було виключено землі під залізницями з принципу платності землекористування; здійснювався жорсткий державний контроль за правочинами із земельними ділянками на залізничному транспорті, починаючи з відчуження земель для потреб залізниць і до розпорядження цими ділянками з боку залізничних підприємств; б) 1917 р. – 1981 р., коли внаслідок націоналізації всі землі під залізницями було передано до державної власності, у складі земельного фонду виділено особливу категорію земель спеціального призначення, до якої увійшли землі залізничного транспорту, впорядковано відведення земель для залізниць; в) 1981 р. – 1991 р., коли на нормативному рівні відбулося закріплення правового режиму земель залізничного транспорту, до яких було віднесено землі, зайняті залізничними шляхами сполучення і будівлями, що безпосередньо примикають до них, а також спорудами (залізничне полотно, мости, тунелі, віадуки, сигнальне устаткування, службово-технічні будівлі тощо); залізничними під'їзними коліями, що належать залізницям Міністерства шляхів сполучення, а також залізничними під'їзними коліями, що належать підприємствам, установам і організаціям інших міністерств і відомств і розташованими за межами території (земель) цих підприємств, установ і організацій; станціями зі всіма будівлями, спорудами енергетич-

ного, локомотивного, вагонного, шляхового і вантажного господарств, водопостачання і каналізації, захисними і укріпними насадженнями, службовими, житловими і культурно-побутовими приміщеннями і іншими спорудами, що мають спеціальне призначення по обслуговуванню залізничного транспорту.

1. Сидор В.Д. Исторично-правові передумови формування вітчизняного земельного законодавства / В. Д. Сидор // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. – 2010. – № 4. – С. 112. 2. Галактионова Л.В. Регулирование поземельных отношений на железнодорожном транспорте в Российской Империи (1836– 1917 гг.): историко-правовое исследование: автореф. дис. на соиск. научной степени канд. юрид. наук / Л.В. Галактионова. – Екатеринбург, 2002. – С. 11. 3. Там же. – С. 14. 4. *О земле*: Декрет СНК РСФСР от 26 (27) октября 1917 г. // СУ РСФСР. – 1917. – № 1. – Ст. 3. 5. *О социализации земли* : Декрет ВЦИК от 19 февраля 1918 г. // СУ РСФСР. – 1918. – № 25. – Ст. 346. 6. *Положение* о социалистическом землеустройстве и мерах перехода к социалистическому земледелию: Постановление ВЦИК от 14 февраля 1919 г. // СУ РСФСР. – 1919. – № 14. – Ст. 43. 7. *О взимании* ренты с земель городских и предоставленных транспорту: Постановление Президиума ЦИК СССР от 12 ноября 1923 г. // Вестник ЦИК, СНК и СТО СССР. – 1923. – № 11. – Ст. 313. 8. *Заріцька І.М.* Виникнення радянського земельного законодавства (листопад 1917 – квітень 1918 рр.) / І. М. Заріцька // Часопис Київського університету права. – 2008. – № 1. – С. 47–48. 9. *Ониськів О.М.* Правовий режим земель смуг відведення залізниць в Україні: дис. ... канд. юрид. наук / Ониськів О.М. – К., 2011. – С. 54. 10. *Земельний кодекс* Української РСР від 8 липня 1970 року // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1970. – № 29. – Ст. 205. 11. *Об утверждении* Положения о землях транспорта: Постановление Совета Министров СССР от 8 января 1981 г. № 24 // Собрание постановлений Правительства СССР. – № 5. – 1981. – Ст. 25. 12. *Земельний кодекс* України від 18 грудня 1990 року в редакції Закону від 13 лютого 1992 року // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1992. – № 25. – Ст. 354. 13. *Кравченко Л.М.* Проблеми законодавчого удосконалення роботи залізничного транспорту / Л.М. Кравченко, Л.А. Терещенко // Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті : матеріали Другої Міжнародної науково-практичної конференції. – К.: КУЭТТ, 2007. – Т. 1. – С. 177.

УДК 349.40

І. В. МИРОНЕНКО

ЗМІСТ ТА ЗНАЧЕННЯ ПУБЛІЧНИХ СЕРВІТУТІВ ДЛЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗЕМЕЛЬНИХ ВІДНОСИН

Розглядаються питання щодо правової природи публічних земельних сервітутів та доцільності їх запровадження в українському законодавстві. На сьогодні чинним законодавством вони не передбачені, а сама правова конструкція публічного земельного сервітуту потребує детальної науково-теоретичної розробки. Проте в сучасних умовах для практики правового регулювання існує необхідність їх запровадження. Публічні земельні сервітути слід розглядати як вид обтяжень земельних ділянок, які в індивідуальному порядку встановлюються з ініціативи органів державного управління чи місцевого самоврядування в інтересах осіб, що мають потребу у використанні цих ділянок на засадах права загального землекористування.

© МИРОНЕНКО Ігор Віталійович – кандидат юридичних наук, доцент кафедри цивільного права Юридичного інституту Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаника