

4. Закон України “Про внесення змін до Закону України “Про фізичну культуру і спорт” та інших законодавчих актів України” від 17 листопада 2009 року № 1724. Режим доступу : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.
5. Наказ Міністерства України у справах сім'ї, молоді та спорту “Про затвердження Положення про Єдину спортивну класифікацію України” від 7 квітня 2006 року № 1088. – Режим доступу : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

*Апаров А. М. Суцностная характеристика спортивных соревнований как вида гражданско-правовых отношений.*

*В статье дана суцностная характеристика и концептуальные категории спортивных соревнований как вида гражданско-правовых отношений.*

*Ключевые слова:* спортивные соревнования, гражданско-правовые отношения, физкультурно-оздоровительная и спортивная деятельность.

*Aparov A. M. Essence description of sporting competitions as a type of civil legal relations.*

*In the article essence description and conceptual categories of sporting competitions is given as a type of civil legal relations.*

*Keywords:* sporting competitions, civil legal relations, athletic-health and sporting activity.

*Бахуринська М. М.  
Київський національний університет  
імені Тараса Шевченка*

## ПРОБЛЕМИ ОФОРМЛЕННЯ ПРАВА ПОСТІЙНОГО КОРИСТУВАННЯ НА ЗЕМЕЛЬНІ ДІЛЯНКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Проаналізовано правове регулювання оформлення державних актів на право постійного користування на землі залізничного транспорту та обґрунтовуються пропозиції щодо удосконалення механізму правового закріплення прав на землю за підприємствами залізничного транспорту.*

*Ключові слова:* право постійного користування, залізничний транспорт, земельні ділянки.

Особливої актуальності на сьогодні набуває питання правового закріплення та визначення меж земель залізничного транспорту, в тому числі охоронних та санітарно-захисних зон, а також пов'язані з цим питання захисту прав підприємств залізничного транспорту у зв'язку з самовільним захопленням відповідних земельних ділянок та самовільним будівництвом на них.

Про важливість вказаної проблеми свідчать наукові доробки таких вчених як: В. І. Андрейцева, І. І. Каракаша, А. М. Мірошніченка, В. С. Носіка, О. О. Погрібного та інших науковців, що займаються дослідженням проблем правового режиму земель залізничного транспорту.

Залізничний транспорт є виробничо-технологічним комплексом організацій і підприємств загального користування, призначеним для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни у перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг всім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності.

З метою виконання основного обов'язку транспорту – забезпечення державних і суспільних потреб у перевезеннях, за залізницями як за основною організаційною ланкою на залізничному транспорті закріплено майно, що є загальнодержавною власністю і належить до єдиної транспортної системи. Невід'ємною частиною майнового комплексу залізниці є землі залізничного транспорту.

**Основною метою статті** є виробити пропозиції спрямовані на прискорення закріплення прав постійного користування земель залізничного транспорту з метою забезпечення належного захисту належних відповідним суб'єктам прав на землю.

В Україні під транспортними спорудами загального користування зайнято близько 600 тис. гектарів. Більш як 60 % земельних угідь під транспортними спорудами належать залізницям [1, с. 371]. Однак значна частина вказаних земель на даний момент належним чином юридично за залізницями не закріплена. Так, зокрема, з 34,951 тис. гектарів землі, що знаходяться у фактичному користуванні Львівської залізниці, тільки 18,104 тис. гектарів землі або 51,7% оформлені державними актами на право постійного користування земельними ділянками [2, 3].

Відсутність належного юридичного оформлення земель залізничного транспорту, невизначеність меж відповідних земельних ділянок призводить до випадків незаконного виділення вказаних земель іншим особам, самовільного будівництва та порушення меж охоронних зон об'єктів залізничного транспорту.

Відповідно до ч. 2 ст. 6 Закону України “Про залізничний транспорт” від 04.07.1996 р. [3] до земель залізничного транспорту належать землі смуг відведення залізниць під залізничним полотном та його облаштуванням, станціями з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації; під захисними та укріплювальними насадженнями, службовими, культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, необхідними для забезпечення роботи залізничного транспорту.

Відповідно до ч. 1-2 ст. 5 Закону України “Про залізничний транспорт” майно, закріплене за залізницями, підприємствами, установами та організаціями залізничного транспорту загального користування, є загальнодержавною власністю. Управління майном підприємств залізничного транспорту загального користування здійснюється Укрзалізницею в межах повноважень, визначених чинним законодавством України.

Зважаючи на вищевказане користувачами земель залізничного транспорту виступають, як правило, державні підприємства.

Відповідно до ч. 2 ст. 92 ЗК України державні підприємства є суб'єктами постійного землекористування, а тому вказана форма землекористування є основним способом закріплення за підприємствами залізничного транспорту права користування відповідними земельними ділянками, що здійснюється шляхом видачі відповідних державних актів на право постійного користування земельними ділянками на підставі рішень органів місцевого самоврядування та розробленої технічної документації.

Однак вказана робота йде дуже повільно. І причин цього декілька. По-перше органи місцевого самоврядування, яким належить право розпорядження переважною кількістю земельних ділянок, що знаходяться у користуванні залізниць, не зацікавлені у виділенні землі підприємствам залізничного транспорту. Місцевим радам значно

вигідніше надавати землю в оренду приватним підприємствам та громадянам. Адже за таких умов місцевий бюджет може отримати значно більше коштів від оренди землі.

Є випадки, коли без відома залізничних підприємств на прилеглих до залізничних колій землях з дозволу місцевих рад ведеться житлове будівництво. Причому з порушенням санітарних норм щодо відстані до колії. І хоча житлові будинки, збудовані з порушенням будівельних норм та правил, відповідно до ст. 376 ЦК України є самочинним будівництвом, однак оформити підприємствам залізничного транспорту право користування на таку землю вже значно важче, оскільки слід вирішувати питання надання іншого житла, громадянам, що проживають у вказаних будівлях.

Через зміну правових норм, що визначають повноваження органів місцевого самоврядування з питань розпорядження земельними ділянками комунальної власності відповідна рада може взагалі призупинити підготовку рішень про оформлення права власності. Так, наприклад, вчинили Дніпропетровська і Сімферопольська міськради. Підстава – затверджені зміни до перехідних положень ЗК України [4], п. 12 яких передбачено, що розпоряджається землями, на яких розташовані об'єкти державної власності, Фонд державного майна України [5, 6].

Вищевказані зміни до ЗК України були визнані рішенням Конституційного Суду України від 22 травня 2008 року неконституційними, однак зважаючи на те, що вже 3 червня 2008 року вказані зміни були знову внесені до Земельного кодексу України [6], перешкоди для оформлення права постійного користування підприємствами залізничного транспорту залишаються.

Вказана проблему намагався вирішити Державний комітет України із земельних ресурсів, видавши вказівку від 28 лютого 2008 року про спрощений порядок оформлення державних актів на право постійного користування земельними ділянками. Нею передбачалося визнання прийнятих до 2000 року актів постійного користування землею. Однак ця вказівка має чимало недоліків. По-перше, не беруться до уваги документи, видані за радянських часів (а переважна більшість земель була закріплена за залізницями ще у 1950-1960 рр.).

По-друге, територіальні органи земельних ресурсів вимагають, аби площа ділянок відповідала вказаним у раніше закріплених документах ледь не до квадратного метра. Тоді, як вказана проблема може бути вирішена шляхом уточнення розміру земельної ділянки під час складення технічної документації з метою внесення відповідної інформації до державного земельного кадастру.

З огляду на вищезазначене є вкрай важливим внесення до ЗК України норми, відповідно до якої право постійного користування земельними ділянками державних підприємств, в тому числі і підприємств залізничного транспорту, могло б підтверджуватись документами, виданими за часів СРСР у відповідності до чинного на той час законодавства. Це б дозволило провести роботи з уточнення розміру земельних ділянок та встановлення їх меж в натурі (на місцевості) з метою внесення відповідних даних до державного земельного кадастру.

Відсутність вищевказаної прямої норми у чинному на даний час Земельному кодексі призводить до неможливості захисту підприємствами залізничного транспорту своїх прав на землю через відсутність визнаних законом документів, який б

засвідчували право користування землею.

Так, підприємствам залізничного транспорту суди неодноразово відмовляли у задоволенні позовів про захист прав на землю через відсутність державних актів на право постійного користування земельною ділянкою незважаючи на наявність рішень органів місцевого самоврядування УРСР про відведення спірних земельних ділянок [7].

Процес юридичного оформлення прав підприємств залізничного транспорту на землю ускладнюється також через нормативну невизначеність порядку встановлення, розмірів і меж охоронних та санітарно-захисних зон земель залізничного транспорту.

Відповідно до ч. 3-5 ст. 6 Закону України “Про залізничний транспорт” для забезпечення у межах смуги відведення нормальної експлуатації залізничних колій, ліній електропостачання та зв’язку, інших пристроїв та об’єктів залізничного транспорту загального користування, а також у місцях, де є небезпека зсувів, обвалів, розмивів, селей, снігозанесень та інших небезпечних впливів, встановлюються охоронні зони.

Охоронні зони – ділянки землі, прилеглі до земель залізничного транспорту загального користування і необхідні для забезпечення збереження, міцності та стійкості споруд, пристроїв та інших об’єктів залізничного транспорту. На землях охоронних зон залізничного транспорту забороняється діяльність, яка може спричинити перешкоди для нормального та безпечного використання цього виду транспорту.

Порядок встановлення охоронних зон, їх розміри і режим користування визначаються Кабінетом Міністрів України.

Однак до цього часу Кабінет Міністрів України не встановив розміри і режим користування охоронних зон об’єктів залізничного транспорту. А тому до прийняття Кабінетом Міністрів України відповідної Постанови застосовуються норми відводу земель для залізниць СРСР, затверджені Постановою Держбуду СРСР від 19 грудня 1974 р. № 247. Норми встановлюють ширину смуг земель, які відводяться для залізниць колії 1520 мм загальної мережі і колії 1520 і 750 мм зовнішніх під’їзних шляхів промислових сільськогосподарських і лісозаготівельних підприємств. Ширина смуг відведення визначається в залежності від висоти насипу для залізниць колії 1520 мм і 750 мм. Розміри та внутрішня структура земельних ділянок площадних об’єктів залізничного транспорту визначається відповідно до проектної документації.

Крім того навколо певних об’єктів залізничного транспорту можуть встановлюватися санітарно-захисні зони. Відповідно до Державних санітарних правил планування та забудови населених пунктів, затверджених Наказом Міністерства охорони здоров’я України від 19.06.1996 № 173, санітарно-захисні зони влаштовуються навколо пасажирських вокзалів та залізничних колій (п. 5.19.-5.20. Додатку № 9).

При цьому органи місцевого самоврядування через відсутність актуальних підзаконних актів щодо охоронних зон ігнорують встановлені ще за часів СРСР охоронні зони об’єктів залізничного транспорту та без вилучення у залізниць надають ці ділянки у приватну власність фізичним і юридичним особам, які розпочинають на вказаних ділянках самовільне будівництво без узгодження з підприємствами залізничного транспорту.

З огляду на вищезазначене порядок встановлення охоронних зон на залізничному транспорті, їх розмір та режим користування підлягають негайному перегляду та закріпленню відповідно до чинного законодавства України.

Відсутність належного правового оформлення прав залізниці на земельні ділянки залізничного транспорту та неврегульованість питання встановлення охоронних та санітарно-захисних зон призводить до випадків самовільного захоплення окремих земельних ділянок під різними правовими приводами, іноді за сприяння окремих співробітників залізниць.

Так згідно ст. 12 Статуту залізниць України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457 [8], залізниця вправі приймати рішення про складування за плату вантажів у смузі відведення. На підставі цієї норми в Україні існувала практика надання в оренду “територій”, “майданчиків” на землях залізничного транспорту. І хоча у вказаних договорах не йшла мова про надання у користування земельних ділянок, однак фактично таким чином інші суб’єкти господарювання отримували можливість використовувати землі залізничного транспорту, причому не завжди за цільовим призначенням.

З 2003 р. залізниця почала звертатися з позовами до суду про визнання вищевказаних договорів недійсними з посиланням на їх невідповідність ст. 5 Закону України “Про оренду державного та комунального майна”, згідно якої забороняється надавати в оренду нерухоме майно площею понад 200 кв.м. Існує також практика визнання судами договорів недійсними з посиланням на земельне законодавство через відсутність в залізниці повноважень здавати в оренду земельні ділянки [9, 181].

Крім цього непоодинокими є випадки, коли у власності приватних осіб перебувають об’єкти нерухомості, що розташовані на землях залізничного транспорту, зокрема у смузі відведення залізниць або на режимних територіях підприємств залізничного транспорту.

Згідно зі статтею 84 Земельного кодексу України землі під державними залізницями не можуть передаватися у приватну власність. Тому вилучення земельних ділянок під цими об’єктами із земель транспорту не відповідає чинному законодавству України та може призвести до порушення виробничого процесу, вплинути на безпеку руху поїздів тощо.

Нераціональним є також знесення вказаних споруд та виселення їх мешканців, оскільки це, з одного боку, є нераціональним з позиції фінансових витрат, оскільки в цьому випадку об’єкти нерухомості, що перебувають у приватній власності необхідно викупати. З другого боку, це може викликати суспільне напруження, оскільки на землях залізниці знаходяться багато житлових будинків, в яких мешкає значна кількість людей.

З огляду на вищезазначене для прискорення процесу юридичного оформлення прав підприємств залізничного транспорту на належні їм земельні ділянки необхідно законодавчо визнати рішення органів державної влади та місцевого самоврядування УРСР про відведення у користування земельних ділянок належними документами, що посвідчують право постійного користування земельними ділянками. З другого боку, необхідно прискорити прийняття Постанови Кабінету Міністрів України про затвердження Порядку встановлення охоронних та санітарно-захисних зон земель залізничного транспорту.

**Використані джерела:**

6. Екологія : підручник / С. І. Дорогунцов, К. Ф. Коценко, М. А. Хвесик [та ін.]. – К. : КНЕУ, 2005. – 371 с.
7. *Копилов М.* Хто господар землі? // Львівський залізничник. – 2006. – № 44. – С. 3.
8. Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.
9. Закон України “Про Державний бюджет України на 2008 рік та про внесення змін до деяких законодавчих актів України” від 28.12.2007 № 107-VI. – Відомості Верховної Ради України. – 2008. – № 5-6, № 7-8. – Ст. 78.
10. Всеукраїнська транспортна газета “Магістраль” № 12 (1389), 18-24 лютого 2009 р. – С. 6.
11. Закон України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України” // Відомості Верховної Ради України – 2008. – № 27-28. – Ст. 253.
12. Постанова Вищого господарського суду України від 16 березня 2010 року у справі № 18/35, Постанова Вищого господарського суду України від 28 лютого 2008 року у справі № 37/185 // Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua>.
13. Урядовий кур’єр. – 1998. – 6. – № 119-120.
14. *Мірошниченко А. М., Марусенко Р. І.* Науково-практичний коментар Земельного кодексу України. – К. : Правова єдність, 2009. – С. 181.

***Бахуринская М. М. Проблемы оформления права постоянного пользования на земельные участки железнодорожного транспорта***

*Проанализировано правовое регулирование оформления государственных актов на право постоянного пользования на земли железнодорожного транспорта и обосновываются предложения, которые касаются механизма правового закрепления прав на землю за предприятиями железнодорожного транспорта.*

**Ключевые слова:** право постоянного пользования, железнодорожный транспорт, земельные участки.

***Bahurinsky M. M. Problemy of registration of the right of constant using on the railway transportation ground areas***

*The legal adjusting of registration of state acts is analyzed on the right for the permanent use on earth of railway transport and suggestions are grounded that to the improvement of mechanism of the legal fixing of rights on earth after the enterprises of railway transport.*

**Keywords:** The right of constant using, railway transportation, the ground areas.

**Дубчак Л. С.**  
**Національний педагогічний університет**  
**імені М. П. Драгоманова**

**“ПІДВОДНІ КАМЕНІ” ЗАСТОСУВАННЯ ФАКСИМІЛЕ**

*У статті аналізуються проблемні питання використання факсиміле при вчиненні правочинів, підготовці первинних та розпорядчих документів.*

**Ключові слова:** факсиміле, зразок підпису, правочин, первинний документ.

Сьогодні в практику господарських відносин достатньо впевнено увійшло застосування замість власноручного підпису особи факсиміле, яке застосовується і сприймається як штамп (механічний пристрій) для відтворення підпису керівника (посадової особи) або безпосередньо графічний результат відтворення підпису з